

*La alternativa al Tipnis:*

# Que Brasil y Chile hagan sus caminos por otro país

Por: **Pablo Villegas N.**  
Investigador CEDIB

LA IMPORTANCIA DE ESTOS CAMINOS ES TAL QUE A PESAR DE LOS ANUNCIOS DEL GOBIERNO BOLIVIANO DE LLEVAR LA DEMANDA MARÍTIMA A LA HAYA, EL 17 Y 18 DE MARZO, 2011, TUVO LUGAR LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO TRINACIONAL DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO BOLIVIA - BRASIL - CHILE.

El fin de la carretera del Tipnis no es conectar Villa Tunari con Moxos ni nada parecido. Para comprender el trazo de este camino es necesario ver el plan de Brasil de atravesar Bolivia por 5 puntos; por el norte lo hace por Cobija y Guayaramerín, (El Corredor Norte más el Complejo Rio Madera y sus viaductos), por el sur es por Puerto Suarez y San Matías (Corredor Interoceánico). La carretera del Tipnis es el quinto punto de penetración.

La carretera del Tipnis es para conectar el Pacífico con el Brasil, específicamente con el municipio de Guajará-Mirim en Rondonia; una zona agrícola de las más devastadas del Brasil, que es parte de una franja agrícola paralela a la frontera boliviana que desde el extremo norte del parque Noel Kempf en Bolivia hasta casi el rio Madera, está separada de esta por una especie de corredor de territorios indígenas y áreas protegidas, pero en Guajará-Mirim, este co-

redor tiene desprotegido un callejón que conecta la franja agrícola con la frontera de Bolivia y que ya fue ocupado por los cultivos.

La producción de esta franja se caracteriza por el predominio de los agroempresarios. En Matogroso do Sul el 90% de su producción agrícola es soya y caña y en Matogroso, el 75%.

Datos del IBGE muestran que Rondonia y Acre se están incorporando a este



▷ negocio. En Rondonia la yuca es el 29% de la producción y con la soya y maíz hacen el 71%, pero la soya y la caña vienen incrementando rápidamente su importancia a costa de los otros. En el Acre la yuca es todavía la más importante pero en los últimos años, la caña ha venido creciendo de manera constante, estimulada por el negocio de los agrocombustibles.

Para el Brasil, el objetivo principal de la soya, la caña y sus derivados es la exportación. Pero para ello el transporte debe recorrer el extenso territorio brasilero hasta el Atlántico y de ahí rodear Sudamérica hacia los mercados del Pacífico, lo que impacta duramente en los costos finales; por eso el interés de Brasil en salir directamente por Bolivia.

Incluyendo el Tipnis, los cinco puntos de penetración por Bolivia aseguran la forma más eficiente y barata de transportar la producción de esta franja. A esto se suma que quien paga estos caminos y su mantenimiento es Bolivia, que la construcción está a cargo de empresas brasileñas y que Brasil además nos presta dinero.

Si no se construye la carretera del Tipnis, la producción del sector indicado tendrá que ir al norte por río o por carretera hasta la ciudad de Guajará-Mirim y conectar al Corredor Norte que sale a La Paz y Patacamaya rumbo al Pacífico. En cambio, por la carretera del Tipnis la distancia es menor pero hay otra ventaja; en su recorrido hasta Oruro, empalma con el tramo Trinidad-San Ramón y más adelante con Villa Tunari-La Guardia, todo esto al servicio de Brasil.

La producción de soya y de caña en este país ha venido desplazando la de alimentos elevando su costo, lo que se agrava por el rápido crecimiento de la población de esta zona. Pero este crecimiento la convierte en un mercado de todo tipo de productos. De aquí, otra ventaja de los caminos que atraviesan Bolivia, es que también servirán

para llevar productos de consumo básico y de todo tipo de Chile a Brasil

Eso ayuda a comprender el interés de Chile en estos caminos, pero es el propio gobierno de Bolivia el que los patrocina como ocurrió con el Corredor Interoceánico a través del acuerdo "Declaración de La Paz, Construyendo la Integración de la Infraestructura para Nuestros Pueblos Corredor Interoceánico Bolivia, Brasil, Chile". Este acuerdo fue firmado el 16-12-2007 por Morales, Bachelet y Lula. Brasil y Chile invertirían \$USD 254 millones y Bolivia 415 millones. A esto se sumarían \$USD 10 mil millones que el gobierno se hallaba buscando para construir la Ferro vía Interoceánica<sup>1</sup>.

La importancia de estos caminos es tal que a pesar de los anuncios del gobierno boliviano de llevar la demanda marítima a la Haya, el 17 y 18 de marzo, 2011, tuvo lugar la primera reunión del Grupo de Trabajo Técnico Trinacional del Corredor Interoceánico Bolivia - Brasil - Chile, en la cancillería boliviana.

¿Cómo se beneficiará Bolivia de este corredor? Ese fue el tercer punto que trató el Grupo. Al respecto, el director general de transporte terrestre, Emilio Rodas, declaró que el transporte nacional debe aprovechar el corredor transportando cargas de Brasil a Chile y viceversa<sup>2</sup>. A falta

de mejores argumentos, se entiende que el gobierno este dejando que el asunto del Tipnis quede solo como un problema entre coccaleros versus indígenas intransigentes y malvadas ONGs; es decir, solo como un problema interno o una conspiración, que no tiene nada que ver con las oligarquías de Brasil y Chile.

¿Cuál es la alternativa al camino del Tipnis? Tomando en consideración todo lo anterior, la cuestión de la alternativa al camino que atraviesa el Tipnis es simple; Bolivia no tiene por qué dar esa alternativa. O dicho de otro modo, que los empresarios de Brasil y Chile hagan sus caminos por otro país, y veremos quien los aguanta.

Bolivia requiere caminos de vinculación interna, pero no para oligarcas, madereros ni narcos, sino para las comunidades y en general, para los pequeños productores ■

**MÁS INFORMACIÓN:**

- <http://www.cedib.org/bp/PP18/iirsa.pdf>
- <http://www.peripecias.com/integracion/449VillegasBoliviaRioMadera.html>
- <http://www.cedib.org/bp/PP17/madera.pdf>
- <http://www.rebelion.org/noticia.php?id=38881>
- <http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2009090108>
- <http://www.cedib.org/bp/PP16/PP16-2.pdf>

**NOTAS**

1. "Buscan \$us 10 mil millones para construir la ferrovía bioceánica" CAMBIO 24 - 06 - 09
2. "Comisión trinacional trabaja en corredor Bolivia-Brasil- Chile." El Diario, 19 - 3- 11.

