



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Impacto de la construcción de la carretera Trinidad Puerto Ústarez en el ámbito de la integración y el desarrollo económico

Cabrera Alarcón, Danny

2010

Cita APA: Cabrera Alarcón, D. (2010). Impacto de la construcción de la carretera Trinidad Puerto Ústarez en el ámbito de la integración y el desarrollo económico. Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Posgrado

Este documento forma parte de la colección de tesis de posgrado de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Col. 1502/0215



Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Buenos Aires



CATALOGADO

**"IMPACTO DE LA CONSTRUCCIÓN
DE LA CARRETERA
TRINIDAD - PUERTO ÚSTAREZ
EN EL AMBITO DE LA INTEGRACION
Y EL
DESARROLLO ECONÓMICO"**

Director de tesis: Dr. Roberto Bloch

Postulante: Danny Cabrera Alarcón

Lep. A. 32; D. 132; D. 331
C.I.I.
Tesis M

Buenos Aires, Argentina

INDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
ASPECTOS METODOLÓGICOS	2
Planteamiento del Problema	2
Objetivos	2
Objetivo General	2
Objetivos Específicos	3
Justificación	3
Hipótesis	5
Metodología	5
Delimitación	7
MARCO TEÓRICO	8
CAPÍTULO I: CARACTERÍSTICAS GENERALES DE BOLIVIA	
1. Características Generales de Bolivia	11
1.1. Ubicación y Extensión Territorial	13
1.1.1. Límites	13
1.1.2. Fisiografía	13
1.1.3. Clima	14
1.1.4. Hidrografía	14
CAPÍTULO II: BOLIVIA Y LA INTEGRACIÓN A NIVEL LATINOAMERICANO	
2. Bolivia y la Integración Vial a Nivel Latinoamericano	16
2.1. El Transporte en Bolivia	16
2.1.1. Modos de Transporte	16
2.1.2. Sistema Vial Carretero	18
2.1.3. Marco Jurídico Vial del País	19
2.2. Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA	21
2.2.1. Importancia de Bolivia dentro de la IIRSA	22
2.2.1.1. El rol de Brasil	23
2.2.1.2. El rol de Chile	23
2.2.1.3. El rol de Perú	24
2.2.2. Bolivia: País de Contactos y de Integración	25
2.2.2.1. Los Corredores de Producción, Exportación y de Servicios de Bolivia	26
CAPÍTULO III: EL DEPARTAMENTO DEL BENI	
3. El Departamento del Beni: Características Generales	28
3.1. Breve Reseña Histórica	28

3.1.1.	La Capital Trinidad	30
3.1.2.	De los Recursos Naturales	30
3.1.3.	División Política	31
3.2.	Integración Vial del Beni	32
3.2.1.	Infraestructura Caminera	33

CAPÍTULO IV: PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE BOLIVIA Y DEL BENI

4.	Plan General de Desarrollo Económico y Social de Bolivia (PDEGES 2006-2010)	37
4.a.	Sector Transporte (Situación actual)	37
4.1.	Plan General de Desarrollo Económico y Social del Beni y su Inserción en el PDEGES 2006 – 2010	41

CAPÍTULO V: CORREDORES DE INTEGRACIÓN DE BOLIVIA

5.	Corredores de Integración Vial de Bolivia	45
5.a.	Corredor Norte – Sur	45
5.b.	Corredor Oeste – Norte	46
5.c.	Corredor Oeste – Sur	47
5.d.	Corredor Central – Sur	48
5.e.	Corredor Este – Oeste	49
5.1.	Corredores que atraviesan el Departamento del Beni	50

CAPÍTULO VI: RONDONIA (BRASIL) Y EL DEPARTAMENTO DEL BENI (BOLIVIA)

6.	Aspectos Generales del Estado de Rondonia	52
6.1.	Extensión, Ubicación, Límites y División Política	52
6.2.	De los Recursos Naturales	53
6.3.	Integración Vial de Rondonia	53
6.4.	Vinculación entre el Estado de Rondonia y el Departamento del Beni	56
6.5.	Tratados y Acuerdos Comerciales	58
6.6.	La Integración Regional y la Salida hacia el Pacífico (Perspectiva Brasileña)	60
6.6.1.	La Propuesta Peruana	62
6.6.2.	La Propuesta Boliviana	64

CAPÍTULO VII: LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ

7.	La Carretera Trinidad – Puerto Ústarez	67
7.1.	Ejemplo de Desarrollo a Partir de la Mejora de una Carretera en el Departamento del Beni: Ruta Rurrenabaque – Guayaramerín	67
7.2.	La carretera Trinidad – Puerto Ústarez	72

7.2.1.	Ubicación del Proyecto Carretero en el Contexto Nacional e Internacional	73
7.2.2.	Tramos de la Carretera Trinidad – Puerto Ústarez	75
7.2.3.	Zona de Influencia Directa e Indirecta	76
7.2.3.1	Zona de Influencia Directa	76
7.2.3.2.	Zona de Influencia Indirecta	77
7.2.4.	Marco Jurídico Vial de la Carretera Trinidad – Puerto Ústarez	77
7.2.5.	Flujo Comercial entre Bolivia, Brasil y la Zona de Influencia	78
7.2.5.1.	Relaciones Comerciales entre Bolivia y Brasil	78
7.2.5.2.	Relaciones Comerciales entre Bolivia y Rondonia	79
7.2.5.3.	Actividades Económicas de Rondonia	81
7.2.5.4.	Productos Comunes dentro de la Zona de Influencia	82

CAPÍTULO VIII: BENEFICIOS DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ

8.	Beneficios de la Carretera Trinidad – Puerto Ústarez	84
8.1.	Beneficios para el departamento del Beni	84
8.2.	Beneficios para Bolivia	85
8.3.	Beneficios para Rondonia y Brasil	86
8.4.	Beneficios para la Integración Latinoamericana	88

	<i>CONCLUSIONES</i>	90
	<i>RECOMENDACIONES</i>	91

	<i>GLOSARIO</i>	93
	<i>ANEXOS (Leyes y Decretos)</i>	103
	<i>MAPAS</i>	107

	<i>FUENTES DE INFORMACIÓN</i>	111
	<i>ENTREVISTAS</i>	113

INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Población del Área de Influencia Directa	6
Cuadro N° 2: Datos Generales por Departamentos	11
Cuadro N° 3: Departamento del Beni: Superficie Aproximada, Capital de Provincia y Número de Municipios	31
Cuadro N° 4: Ejes de Desarrollo Departamental por Dimensiones	43
Cuadro N° 5: Tramos de la Carretera Trinidad – Pto Ústarez	75
Cuadro N° 6: Balanza Comercial de Bolivia con Brasil	79
Cuadro N° 7: Balanza Comercial de Bolivia y Brasil a través de la Zona Franca de Guayaramerín	80

INDICE DE MAPAS

Mapa N° 1: Red Vial Fundamental de Bolivia	19
Mapa N° 2: División Política del Beni	32
Mapa N° 3: Red Vial del Beni	35
Mapa N° 4: Corredor de Integración Norte - Sur	46
Mapa N° 5: Corredor de Integración Oeste - Norte	47
Mapa N° 6: Corredor de Integración Oeste - Sur	48
Mapa N° 7: Corredor de Integración Central - Sur	48
Mapa N° 8: Corredor de integración Este - Oeste	49
Mapa N° 9: Mapa Político del Estado de Rondonia	53
Mapa N° 10: Mapa Vial del Estado de Rondonia	54
Mapa N° 11: Carreteras Federales y Estaduales de Brasil (Estado de Rondonia)	56
Mapa N° 12: Ruta de las Exportaciones Brasileñas a través del Canal de Panamá	61
Mapa N° 13: Trayectoria de las Exportaciones Brasileñas hacia los Mercados Asiáticos	62
Mapa N° 14: Interconexión vía Perú - Brasil	63
Mapa N° 15: Carretera hacia el Pacífico por Perú	64
Mapa N° 16: Carretera Rurrenabaque - Guayaramerín	67
Mapa N° 17: Contexto Internacional de la Carretera Trinidad – Puerto Ústarez	74
Mapa N° 18: Contexto Nacional y Departamental de la Carretera Trinidad – Puerto Ústarez	75
Mapa N° 19: Mapa de Influencia Directa de la Carretera Trinidad - Puerto Ústarez	76
Mapa N° 20: Mapa Político de Brasil	107
Mapa N° 21: Integración Vial de Brasil	108
Mapa N° 22: Ruta Br – 364	108
Mapa N° 23: Rutas Propuestas para una Salida hacia el Pacífico para Brasil	109
Mapa N° 24: Ubicación Puerto Ústarez	109
Mapa N° 25: Red Vial Departamental del Beni	110

ASPECTOS METODOLÓGICOS

ASPECTOS METODOLÓGICOS

❖ PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El departamento del Beni al ser uno de los más pobres del país presenta muchas deficiencias que le impiden desarrollarse y crecer. Una de ellas es la falta de infraestructura física, especialmente vías camineras que permitan la conexión del departamento con los principales centros de consumo y con los sectores productivos del lugar y del país.

La falta de carreteras ha sido una de las principales causas por las cuales el departamento no se ha desarrollado, puesto que dentro del mismo no se puede tener acceso a las provincias, a los demás departamentos, y mucho menos tener alguna conexión estable y en buenas condiciones con los países vecinos, en particular con Brasil que es su vecino directo, dada la ubicación geográfica.

Esta situación de no contar con caminos en buen estado no permite que el departamento pueda explotar sus recursos y abastecer en condiciones de calidad y competitividad al interior del país. Por otro lado, no permite que se puedan comercializar los productos del lugar con el interior del país y mucho menos con el exterior. Es de esta manera que resulta imperante la construcción y consolidación de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, ya que desarrollará los sectores económico, social, productivo, y de intercambio comercial no solo del departamento del Beni, si no que de todo el país (Bolivia).

❖ OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Determinar la importancia que tiene la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez en el desarrollo económico, social, productivo, de intercambio comercial y su impacto en el desarrollo regional, nacional y sus efectos en el comercio mundial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos de la construcción de la carretera Trinidad - Puerto Ústarez son los siguientes:

- Conseguir financiamiento para la realizar la construcción efectiva de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez.
- Demostrar a las autoridades nacionales, departamentales y municipales la importancia de la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, para que puedan poner todos sus esfuerzos políticos, técnicos, y económicos en alcanzar el objetivo principal que es la construcción de la misma.
- Resaltar las potencialidades que tiene el departamento del Beni, mostrando la ubicación estratégica de la ruta en cuestión y la dotación de los recursos naturales con los que cuenta todo el departamento, poniendo de manifiesto de igual manera la falta de infraestructura física e inversiones, principalmente en infraestructura vial, que puedan fortalecer el transporte en todo el departamento haciéndolo competitivo dentro del contexto nacional e internacional.

❖ JUSTIFICACIÓN

La política de integración encarada por los países de América del Sur, ha dado importancia al Sistema de Transporte Internacional, buscando que este satisfaga las necesidades de intercambio entre los mismos, estableciendo de esta manera que la incidencia del auto transporte en el desarrollo de los países de la región es determinante e imprescindible.

Bolivia, por su ubicación geográfica dentro del contexto sudamericano, no puede estar exenta a esta necesidad de desarrollo regional, razón por la cual en los últimos años se ha establecido en el país la necesidad de ser parte integrante del intercambio de cargas, mercaderías y pasajeros entre los países integrantes de la región y el propio traslado de la mismas hasta los puertos del

Pacífico y el Atlántico en el caso de las cargas y mercaderías, habiendo establecido para ello, la necesidad de contar con carreteras acordes a las necesidades planteadas dentro del concepto de la integración, llegando a priorizar las vías que conforman los corredores de exportación.

A nivel nacional, continúa siendo prioridad del Gobierno Central, la integración de las diferentes poblaciones que conforman el país, a través de la construcción y/o mejoramiento de las actuales condiciones socio-económicas de estas poblaciones. En este marco se ha priorizado la ejecución de proyectos de preinversión para el sector transportes, ya que Bolivia y sus departamentos como el Beni deben integrarse completamente al proyecto de desarrollo regional dado las deficiencias con las que cuenta y las necesidades que presenta hoy por hoy, entre las que se pueden destacar:

- La necesidad de integración física que tiene Bolivia con los países vecinos y sub-regiones del continente ya que la misma permitirá un relacionamiento adecuado con países limítrofes, mediante la conformación de una ruta que conforme un nuevo corredor Central de Exportación.
- La necesidad de integración departamental que tiene el Beni debido a que la carretera permitirá vincular las provincias Cercado y Mamoré, con poblaciones importantes como San Ramón, San Joaquín y otras aledañas como Santa Ana, Magdalena, Bella Vista, etc.
- La necesidad que tiene Bolivia de mejorar las condiciones de infraestructura física para la exportación de productos no tradicionales que permitirán el incremento y diversificación de la producción, creando nuevas fuentes de trabajo, en el contexto de la evolución de la economía.
- La urgencia de mejorar las condiciones de vida, a través de la comunicación e integración de los grupos de bajos ingresos económicos del Nor - Este boliviano incorporándolo a la economía nacional.
- La necesidad de mejorar las condiciones de ocupación y de integración territorial.

- La necesidad de contar con un tramo alimentador del corredor de exportación, permitiendo transitabilidad permanente y en óptimas condiciones, fomentando así el comercio exterior.
- La necesidad de potenciar la zona de influencia del proyecto, al ser esta una zona de gran potencial agropecuario e industrial.

Es precisamente una oportunidad de desarrollo la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, y de igual manera ya es un paso para que Trinidad (Capital del Departamento del Beni) y el área de influencia directa puedan conectarse y realizar intercambios comerciales no solo con los departamentos hermanos, si no que con países como Brasil, siendo la carretera un puente para la conexión Atlántico – Pacífico, teniendo Bolivia (departamento del Beni con la construcción de la carretera Trinidad – Pto. Ústarez) la ventaja de ofrecer la ruta más económica y factible para dicha conexión, logrando consecuentemente explotar los recursos naturales de la zona y accediendo a nuevos mercados en mejores condiciones de competitividad.

❖ HIPOTESIS

La construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez creará las condiciones para facilitar la integración Latinoamérica, el intercambio comercial entre Bolivia y Brasil y el resto del mundo, produciendo a su vez efectos multiplicadores económicos y sociales positivos en la región.

❖ METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

- **Tipo de investigación:** Esta investigación es de tipo descriptivo - deductivo. Descriptiva porque se analizó la situación en la que se encuentra el departamento y la región afectada, y deductivo porque se plantea una hipótesis como consecuencia de la información y datos generales obtenidos.
- **Diseño de la investigación:** El tipo de diseño realizado en esta investigación fue de tipo No Experimental - Longitudinal. No experimental porque se observan los fenómenos tal y como ocurren

naturalmente sin intervenir en su desarrollo. Y longitudinal porque para la realización de este trabajo se han recolectado datos en dos o más momentos.

- **El estudio preliminar y la construcción del Marco Teórico:** El marco teórico se lo puede definir como los antecedentes y la teoría que se utilizaron para apoyar la presente investigación. Para su elaboración se llevaron a cabo los siguientes pasos:

- Se realizaron entrevistas a personas expertas en el tema o área de la investigación. Estas personas brindaron información sobre los puntos necesarios e importantes que debería contener el marco teórico, proporcionando referencias de la literatura relacionada con la investigación.
- Seguidamente se realizó la revisión de la literatura obtenida en la capital del departamento del Beni sobre la carretera Trinidad – Puerto Ústarez y de los informes y proyectos realizados por profesionales e instituciones del Estado de Rondonia referentes a la carretera. Es así que la información plasmada en el presente trabajo de investigación se obtuvo de: **Fuentes primarias** (libros, revistas, publicaciones, tesis, artículos) y; **Fuentes secundarias** (que fueron resúmenes y compilaciones de información).
- Luego de haber analizado las fuentes de información y los datos que brindaron los expertos en el tema se procedió a la composición del marco teórico.

- **Población:** La población objeto de investigación dentro del diagnóstico de la zona fue la ciudad de Trinidad que se encuentra en la provincia Cercado y la provincia Mamoré, pertenecientes al departamento del Beni – Bolivia.

La población que se utilizó se puede representar de la siguiente manera:

CUADRO Nº 1: POBLACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

POBLACION	CANTIDAD
Provincia Cercado	82.653 habitantes
Provincia Mamoré	12.397 habitantes

Fuente: Elaboración propia.

❖ **DELIMITACIÓN:**

- **Temporal:** El presente trabajo toma en cuenta el desenvolvimiento de la zona hasta la elaboración del primer Estudio de Factibilidad realizado en el 2003, y su proyección en un futuro de mediano y largo plazo.
- **Espacial:** Se desarrolla el proyecto en la ciudad de la Santísima Trinidad, departamento del Beni, Bolivia.

MARCO TEÓRICO

La carretera Trinidad – Puerto Ústarez tiene sus antecedentes en el proyecto impulsado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual ha gestionado con la República de Bolivia el Contrato de Préstamo 993/SF-BO, para implantar el programa de Apoyo a la Descentralización del Sistema Nacional de Inversión Pública y Financiamiento a la Preinversión (SNIPRE). Dentro de este marco, la Prefectura del Departamento del Beni y el Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo, suscribieron un contrato para financiar la ejecución del Estudio de Diseño Final e Impacto Ambiental de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, la cual se encuentra ubicada en el departamento del Beni con una longitud aproximada de 330 kilómetros. Dicho estudio responde a la necesidad de una mayor y mejor integración vial a nivel departamental, nacional e internacional, relacionados con el mejoramiento, rehabilitación y/o construcción de carreteras, así como mejorar las condiciones de vida correspondientes a área de influencia de la misma. Además, que con la realización de esta carretera se prevé desarrollar nuevas expectativas para la producción nacional y las exportaciones no tradicionales, permitiendo al departamento del Beni y departamentos vecinos al mismo, acceder a mercados externos en mejores condiciones de competitividad.

El convenio señalado contempló la elaboración de los estudios a nivel de Diseño Final e Impacto Ambiental, además de la elaboración del Estudio de Factibilidad del Proyecto Trinidad – Puerto Ústarez, en base a la revisión, actualización y complementación de los estudios preliminares realizados, en especial del Estudio de Prefactibilidad de la Construcción de la Carretera Trinidad – Puerto Ústarez.

Es así que en fecha 20 de enero de 2003, en la ciudad de Trinidad el proceso continuó con la entrega de propuestas para la elaboración del mencionado estudio, habiéndose presentado las empresas INCOCIV, ROUGHTON INTERNACIONAL, PCA INGENIEROS Y CAEM.

La firma consultora CAEM, luego del proceso de selección respectiva, fue la adjudicada para ejecutar el Estudio de Diseño Final e Impacto Ambiental, habiéndose dado inicio el mismo, según Orden de Proceder de fecha 30 julio del 2003, dándose de esta manera inicio al proyecto.

El contrato correspondiente a la elaboración del Estudio de Diseño Final e Impacto Ambiental de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, firmado entre el Cap. Av. Fernando Rivero P., Prefecto y Comandante del Departamento del Beni y el Ing. Edgar Coss Zelaya representante legal de la Empresa CAEM, fue firmado en fecha 18 de junio de 2003, este fue el penúltimo paso realizado hasta el presente año (2007), donde se ha dado inicio al relleno del tramo 1 (Trinidad – San Javier) y ripiado del mismo.

En el medio de los anteriores acontecimientos mencionados, al ver la importancia de la carretera, el Gobierno Central dictamina en el 2005 dos leyes importantes que ponen en claro lo prioritario que es para el Beni y Bolivia la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, la primera que es la Ley N° 3257 que declara prioridad nacional la construcción y pavimentado del tramo Trinidad - San Ramón - San Joaquín - Puerto Ústarez, y la segunda, la Ley N° 2611, que establece que se complementa a la Red Fundamental de Carreteras de Bolivia, el tramo comprendido entre Trinidad y Cobija con el Ramal San Joaquín – Puerto Ústarez.

Sin embargo, si bien se ha dado inicio a la construcción del tramo 1 de la carretera en el año 2007, esta puede estancarse dado que la Prefectura del departamento del Beni no cuenta con los fondos necesarios para cubrir el 100 % de la construcción de la carretera, y no ha surgido mas apoyo del BID que el ya mencionado, ni del Gobierno Central ni de otros empresarios privados nacionales y/o extranjeros quienes se verían beneficiados con la realización de dicha carretera, pese al afán de la Prefectura beniana de buscar una contraparte interesada en el proyecto, con la que se pueda finalizar la construcción total de la carretera en cuestión, de otra manera, se construirá hasta donde alcancen los fondos destinados por el gobierno a la Prefectura del Beni.

CAPÍTULO I:
Características Generales
de Bolivia

CAPITULO I: Características Generales de Bolivia

1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE BOLIVIA

Bolivia es una nación libre, independiente y soberana, fundada el 6 de agosto de 1825. De acuerdo a la Constitución Política del Estado, ha adoptado para su gobierno la forma de República democrática, representativa, unitaria y presidencialista (Art. 1ro. de la Constitución Política del Estado).

A continuación se presentan datos relevantes del país:

Capital.- Sucre (Constitucional), fundada en 1538 por Pedro Anzúrez; La Paz (Sede de Gobierno), fundada en 1548 por Alonso de Mendoza.

División Política.- El país está estructurado política y administrativamente en 9 departamentos, 112 provincias, 311 municipios y 1.384 cantones.

CUADRO N° 2: DATOS GENERALES POR DEPARTAMENTOS

Departamento	Superficie (Km²)	Capital	Altitud (m.s.n.m.)
Chuquisaca	51.524	Sucre	2.790
La Paz	133.985	La Paz	3.640
Cochabamba	55.631	Cochabamba	2.558
Oruro	53.588	Oruro	3.709
Potosí	118.218	Potosí	4.070
Tarija	37.623	Tarija	1.866
Santa Cruz	370.621	Santa Cruz de la Sierra	416
Beni*	213.564	Trinidad	236
Pando	63.827	Cobija	221

Fuente: INE Instituto Nacional de Estadística

* Parte del área de influencia del proyecto

Poderes del Estado.- La Constitución Política del Estado, establece la división del Gobierno Central en tres poderes:

- **Poder Ejecutivo:** Presidente y Vicepresidente elegidos por sufragio directo por un período de cinco años; 14 ministerios (Presidencia, Relaciones Exteriores y Culto, Gobierno, Justicia y Derechos Humanos, Defensa Nacional, Hacienda, Desarrollo Sostenible y Planificación, Comercio Exterior e Inversiones, Desarrollo Económico, Agricultura y Desarrollo Rural, Salud y Previsión Social, Educación Cultura y Deportes, Trabajo y Microempresa, Vivienda y Servicios Básicos).

- **Poder Judicial:** Conformado por la Excelentísima Corte Suprema de Justicia de la Nación (12 Magistrados), Cortes Superiores Distritales y Tribunales Ordinarios de Justicia.

- **Poder Legislativo:** Reside en el Honorable Congreso Nacional, compuesto por la Cámara de Senadores y Cámara de Diputados conformadas por 27 senadores y 130 diputados respectivamente.

Sufragio.- La edad mínima con derecho a voto es de 18 años.

Constitución Política del Estado Vigente.- Desde 1994.

Presidente Constitucional de la República.- Evo Morales Aima.

Fiestas Nacionales.- 1ro. de enero; 2 días lunes y martes Carnaval; Viernes Santo; 1ro. de mayo; Corpus Christi; 6 de agosto; 1ro. de noviembre; 25 de diciembre.

Gentilicio.- Boliviano.

Bandera.- Tres franjas horizontales de igual tamaño, de colores: rojo (superior), amarillo (central) y verde (inferior).

Idiomas.- Español, Quechua, Aymará y Tupi Guaraní.

Unidad Monetaria.- Boliviano (Bs.).

Religión.- El Estado reconoce y sostiene la religión Católica, pero garantiza el ejercicio público de todo otro culto. (Art. 3ro. de la Constitución Política del Estado).

Hora Oficial.- GMT menos cuatro horas.

1.1. UBICACIÓN Y EXTENSIÓN TERRITORIAL

Bolivia se encuentra situada en el centro de América del Sur, entre los 57°26' y 69°38' grados de longitud occidental del meridiano de Greenwich y los paralelos 9°38' y 22°53' de latitud sur, abarcando más de 13 grados geográficos. Su extensión territorial es de 1.098.581 kilómetros cuadrados.

1.1.1. LÍMITES

Limita al Norte y Este con Brasil, al Sur con la Argentina, al Oeste con Perú, al Sudeste con Paraguay y al Sudoeste con la República de Chile.

1.1.2. FISIOGRAFÍA

Se consideran en el territorio boliviano tres zonas geográficas predominantes:

- **Andina:** Abarca el 28% del territorio nacional, con una extensión estimada de 307.000 Kilómetros cuadrados. Esta zona se halla a más de 3.000 m.s.n.m., ubicada entre la cordillera Occidental y la cordillera Oriental o Real, entre ambas se encuentra la meseta altiplánica y algunas de las cumbres más elevadas de América. Aquí se encuentra el Lago Titicaca considerado el lago más alto del mundo, situado a 3.810 m.s.n.m., con una extensión de 8.100 kilómetros cuadrados, este es navegable por embarcaciones de gran calado y posee muchas islas.
- **Sub-andina:** Región intermedia entre el altiplano y los llanos orientales, abarca el 13% del territorio. Comprende los valles y los yungas (valle subtropical), con una altura promedio de 2.500 m.s.n.m., se caracteriza por su actividad agrícola y su clima templado a cálido (15 a 25° C).
- **Llanos:** Abarca el 59% del territorio, se ubica al Este de la cordillera Oriental o Real, comprendiendo las llanuras y extensas selvas ricas en flora y fauna. Registra una temperatura media anual de 22 a 25° C.

1.1.3. CLIMA

Aunque todo el territorio boliviano se sitúa en el Trópico de Capricornio, Bolivia posee variedad de climas. Si en su topografía sólo existieran llanuras de escasa elevación, el clima tendería a ser uniforme. Sin embargo, en Bolivia la temperatura ambiente no sólo se regula por la latitud sino también por la altitud sobre el nivel del mar, a mayor altura baja la temperatura y a menor altitud ésta sube. A partir del nivel del mar, y a medida que se asciende la temperatura del aire baja 0.55° C por cada 100 metros más de altitud. En la región influenciada por la cordillera Real u Oriental y la Occidental o Volcánica, hacia el occidente de Bolivia, el clima se regula por la altura. Por ello se explica que existan cumbres con nieves eternas y fríos polares y que sobre la misma latitud, se extiendan llanuras con clima cálido - tropical.

1.1.4. HIDROGRAFÍA

Bolivia posee tres sistemas hidrográficos:

- a) **Cuenca del Norte o Amazonas.** - Constituida principalmente por los ríos (de Este a Oeste); Madre de Dios, Orthon, Abuná, Beni, Yata, Mamoré e Iténez o Guaporé.
- b) **Cuenca Central o Lacustre.** - Formada por el Lago Titicaca, Lago Poopó, Salar de Coipasa, Salar de Uyuni y río Desaguadero.
- c) **Cuenca del Sur o de La Plata.** - Compuesta principalmente por los ríos Paraguay, Pilcomayo y Bermejo.

CAPÍTULO II:
Bolivia y la Integración
a Nivel Latinoamericano

CAPITULO II: Bolivia y la Integración a Nivel Latinoamericano

2. BOLIVIA Y LA INTEGRACION VIAL A NIVEL LATINOAMERICANO

2.1. EL TRANSPORTE EN BOLIVIA

Para su comercio internacional, Bolivia utiliza los puertos ubicados en países extranjeros, sea en el lado del Océano Pacífico o del Océano Atlántico, por lo que resulta forzoso que una parte del transporte tanto de importación como de exportación tenga que efectuarse por vía terrestre. Esta circunstancia determina la necesidad de realizar diversos tramos. Sin embargo, el mayor de los problemas en el país se da en infraestructura aeroportuaria, líneas férreas y fundamentalmente en caminos, pues sólo una tercera parte de la Red Vial Fundamental está asfaltada y no recibe un adecuado mantenimiento (ni rutinario, ni periódico). Adicionalmente, no existen los mecanismos necesarios para hacer cumplir la Ley de Cargas, lo que acelera el deterioro de las vías, y consecuentemente, todo ello alimenta a los elevados costos de transporte.

Por último, la falta de una salida al mar, la amplia extensión territorial, la difícil topografía, la escasa densidad poblacional, una reducida actividad económica (comparada con otros países vecinos) y los escasos recursos que se destinan a infraestructura vial, dificultan la interconexión entre las diferentes regiones de Bolivia y el exterior.

2.1.1. MODOS DE TRANSPORTE

Bolivia cuenta con los siguientes modos de transporte:

a) **Transporte Aéreo:** En el modo aéreo, operan líneas aéreas comerciales nacionales e internacionales, avionetas privadas registradas en la Dirección General de Aeronáutica Civil, la línea aérea militar y los aviones de combate de las Fuerzas Armadas. Hasta el año 1992 sólo funcionaban dos líneas aéreas internas: Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), Transportes Aéreos Militares (TAM), ambas empresas públicas. Actualmente, los servicios de transporte aéreo

regular interno son prestados por cinco operadores nacionales: LAB, TAM, AEROSUR, AMASZONAS y AEROCON. En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, Bolivia cuenta con 37 aeropuertos, siendo los principales, los de las ciudades de La Paz (El Alto), Cochabamba (Jorge Wilstermann) y Santa Cruz (Viru - Viru).

b) Transporte Acuático: El modo acuático en Bolivia lo conforma el transporte fluvial y lacustre. El transporte fluvial en el país está representado por dos sistemas, el Amazónico y de la Plata, y el transporte lacustre representado principalmente por el sistema endorreico del Lago Titicaca.

c) Transporte Terrestre: El modo terrestre está conformado por el transporte carretero y férreo, ambos representan alrededor del 92,4% del transporte de pasajeros y el 84,9% del transporte de carga (datos de los últimos cinco años).

c.1) Transporte Férreo: El sistema ferroviario tiene una longitud de 3.697 Km. y está dividido en dos redes que no están conectadas entre ellas, la Red Andina y la Red Oriental. Hasta el año 1995, el sistema de transporte ferroviario estuvo administrado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE), que contaba con 4.000 empleados y una capacidad potencial de la vía de 5 millones de toneladas. Los volúmenes de transporte en 1996 fueron de 1.4 millones de toneladas, que en ese entonces representaban el 75% de su capacidad.

Los principales países de conexión son Argentina vía Villazón y Yacuiba, Brasil a través de Puerto Suárez, Perú por Guaqui y Chile a través de Charaña y Avaroa. En el modo férreo, la principal dificultad es que las dos redes (oriental y occidental) no están conectadas entre sí, lo que no permite el tránsito de personas y mercaderías por este modo entre la frontera con Brasil, Perú y Chile.

c.2) Transporte Carretero: El transporte carretero es realizado tanto por vehículos públicos, como privados. Según la clasificación del Instituto Nacional de Estadística INE, el parque automotor público está

conformado por omnibuses, microbuses, minibuses, taxis, trufis y otros. En el período 1998 -2004, el parque automotor, ha presentado un incremento de más del 500%, destacándose el incremento en los vehículos de transporte oficial y particular.

2.1.2. SISTEMA VIAL CARRETERO

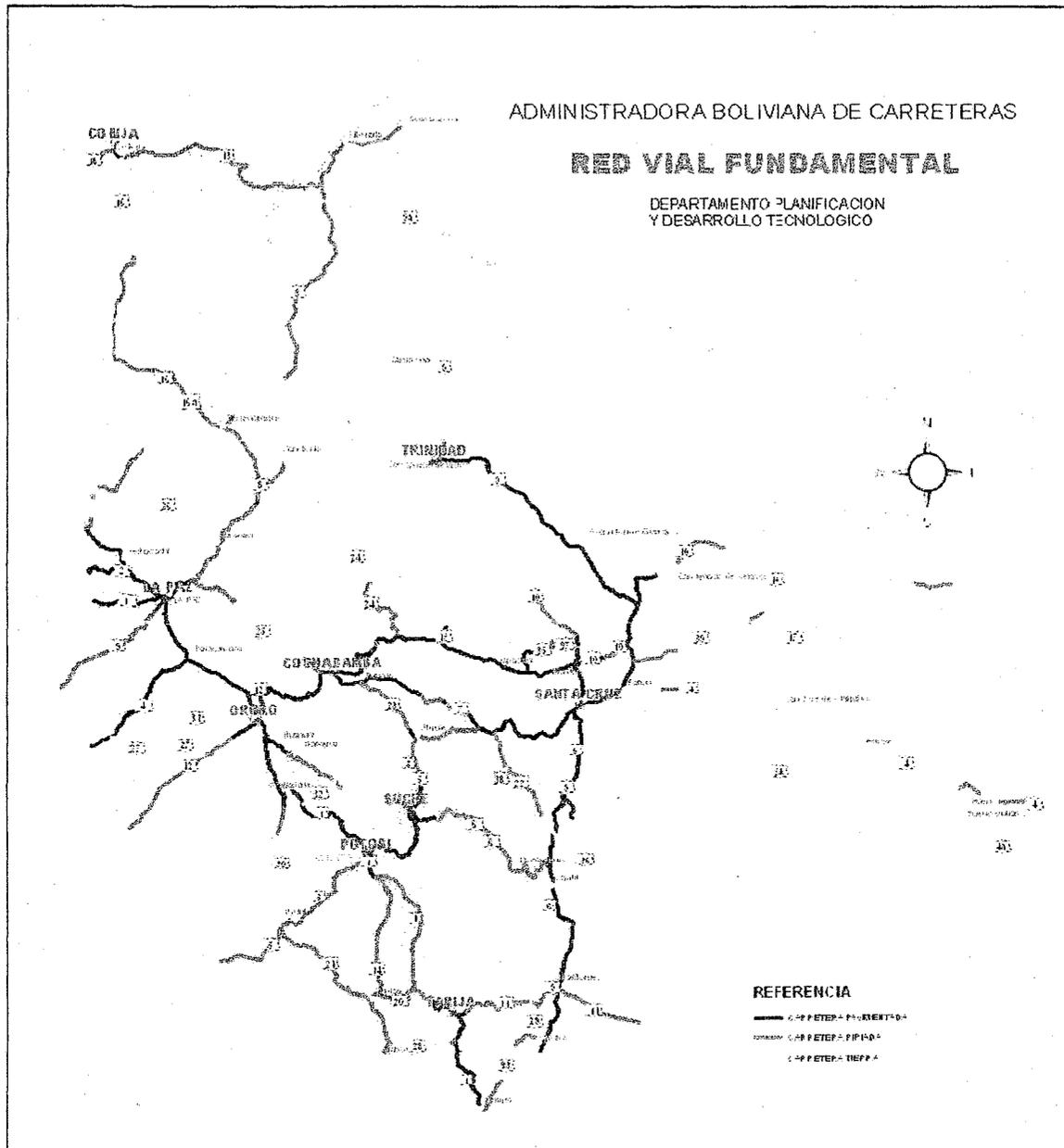
El Sistema Vial Carretero de Bolivia tiene una longitud total de 64.172 Kms (al 2007). y está conformado por:

- i) La Red Fundamental (16.029 Kms.), administrada por la Administración Boliviana de Caminos (ABC), antes Servicio Nacional de Caminos (SNC);
- ii) La Red Departamental (14.593 Kms.), administrada por las Prefecturas Departamentales, a través de los Servicios Departamentales de Caminos; y,
- iii) La Red Municipal (33.550 Kms.), administrada por los municipios.

La red de carreteras de Bolivia tiene como ejes del sistema la carretera La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, llegando a ser el transporte terrestre el más importante en Bolivia frente a los otros modos de transporte, debido a que el modo terrestre representa flexibilidad, accesibilidad, lo que le permite ofrecer un servicio puerta a puerta, rapidez de recojo y entrega, seguridad, embalaje simple, sin embargo, sus desventajas son la limitación de la capacidad de carga como consecuencia de las limitadas dimensiones de los vehículos. Por otro lado, las mayores desventajas radican en factores externos derivados de la deficiente infraestructura a lo largo de una ruta nacional e internacional y la congestión que puede ocurrir en ellas.

A continuación se presenta el mapa de la Red Vial Fundamental de Bolivia el cual refleja el estado de los caminos en Bolivia actualmente.

MAPA N° 1: RED VIAL FUNDAMENTAL DE BOLIVIA



Fuente: Administración Boliviana de Carretera, año 2006

2.1.3. MARCO JURIDICO VIAL DEL PAÍS

Una de las principales dificultades para el sector transporte de Bolivia radica en el ámbito normativo, debido a que hasta el momento el sector no cuenta con una Ley General de Transporte que norme los servicios del rubro, ello dificulta el ordenamiento del sector y de las instituciones vinculadas a él.

Sin embargo, las principales normas que regulan el transporte en sus distintos modos son las siguientes:

- **Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1.874 de 22 de junio de 1998):** Tiene como objetivo normar y regular el régimen legal de las concesiones de obras públicas de transporte para licitar, otorgar, contratar, desarrollar y modificar dichas concesiones por la Administración Nacional, las Prefecturas y las Municipalidades.
- **Ley del Sistema de Regulación Sectorial –SIRESE (Ley N° 1.600 de octubre de 1994):** Esta ley brinda el marco legal para regular, controlar y supervisar diversas actividades, entre ellas el transporte. La Superintendencia General fiscaliza las actividades de la Superintendencia de Transportes y una de las nuevas tareas asignadas por esta ley a las superintendencias sectoriales es la de promover la competencia y eficiencia en las actividades reguladas por el SIRESE e investigar posibles conductas monopólicas, anticompetitivas y discriminatorias en las empresas que operan en el sector.
- **Ley de Capitalización (Ley N° 1.544 de 21 de marzo de 1994):** Esta ley se aplica a cuatro de los sectores más importantes de la economía, electricidad, telecomunicaciones, hidrocarburos y transportes. La capitalización consistió en transferir determinadas empresas públicas al sector privado a través de la inyección de capital fresco privado a cambio del 50% en la participación del patrimonio y 100% del control gerencial, duplicando de esta manera el capital de la nueva empresa. Para ello se creó un sistema de ahorro de largo plazo para redistribuir los ingresos de manera directa a la población y no a través de programas del Estado. En el sector transporte, las empresas capitalizadas fueron: Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) y Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE).
- **Ley de Hidrocarburos (Ley N° 1.689 de 30 de abril de 1996):** Esta ley incluye al transporte por ductos y establece que el transporte es toda actividad para trasladar o conducir de un lugar a otro hidrocarburos y sus derivados por medio de tuberías, utilizando para ello diversos medios que incluyen el almacenaje necesario para esta actividad y que excluye

la distribución de gas natural por redes. Rigiéndose el transporte de hidrocarburos y derivados por ductos por el principio de libre acceso.

- **Ley de Cargas (Ley N° 1.769 de 10 de marzo de 1997):** Establece los pesos y dimensiones, para todos los vehículos automotores de transporte de carga o pasajeros que circulen por las carreteras del país. En su reglamento detalla lo relacionado a controles de pesos y dimensiones, permisos especiales de circulación, equipos y vehículos especiales, medidas de seguridad, personal de control e infracciones y sanciones.
- **Ley de la Aeronáutica Civil (Ley N° 2.902 de 29 de octubre de 2004):** Esta norma cumple la función de dotar a la Aviación Nacional de un ordenamiento jurídico aeronáutico.

2.2. INICIATIVA DE INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA (IIRSA)

La nueva corriente integracionista a nivel Latinoamericano, ubica a Bolivia en una situación muy expectante por su localización estratégica, considerando que el transporte constituye un elemento imprescindible para la integración económica, social, cultural y tecnológica de toda la región.

La iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de Sudamérica tiene su origen en la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada en la ciudad de Brasilia (Brasil) entre los días 30 de agosto y 1 de septiembre de 2000. El objetivo principal de esta Cumbre fue el de estimular la organización del espacio sudamericano a partir de la contigüidad geográfica, la identidad cultural, y los valores compartidos de los países vecinos sudamericanos, así como también se establecieron como objetivos incrementar el comercio intraregional, facilitar la integración de las cadenas productivas, lograr una inserción más competitiva en los grandes mercados del mundo, contribuir para el desarrollo sostenible y desarrollar espacios aislados.

Esta iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) involucra a los doce países soberanos de América del Sur. Es una iniciativa

multisectorial y multidisciplinaria en la que participan los sectores: transportes, energético y telecomunicaciones; considerando aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales, ambientales y otros.

Dentro la IIRSA se contemplan mecanismos de coordinación entre los gobiernos, las instituciones financieras multilaterales, y el sector privado para coordinar la visión política y estratégica de Sudamérica, para coordinar los planes y programas de inversión, además de priorizar los ejes de integración y desarrollo, así como los proyectos específicos al interior de estos países.

La coordinación técnica está a cargo de tres bancos de desarrollo que operan en la región que son el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF) y Fondo Financiero Regional para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

2.2.1. IMPORTANCIA DE BOLIVIA DENTRO DE LA IIRSA

En el marco de la IIRSA, Bolivia cumple una importantísima función debido a su privilegiada ubicación geográfica, pues se ubica en el corazón de Sudamérica, conectando a través de su territorio a los Océanos Atlántico y Pacífico. Razón por la cual, el país ha definido en su Plan Estratégico de Carreteras, dar prioridad a los Corredores Bioceánicos (Este-Oeste, Oeste-Norte, Oeste-Sur y Central Sur), además deberá ejecutar una serie de proyectos de mejoramiento del dragado, apertura de pasos y construcción de puertos en la Hidrovía Ichilo Mamoré y Madre de Dios; además de ello Bolivia generará políticas de integración fronteriza con la finalidad de lograr conexiones binacionales orientadas a facilitar el transporte y el comercio, como ser la construcción de centros integrados de control de frontera, con miras a mejorar el flujo de bienes, personas y vehículos, a través de sistemas homogéneos y procedimientos comunes y transparentes.

2.2.1.1. EL ROL DE BRASIL

La importancia que van adquiriendo, en el presente siglo, las rutas de comercio y los ejes marítimos en la cuenca del Pacífico resultado del surgimiento de los mercados asiáticos, con demandas crecientes de productos hacen que crezca el interés de países como Brasil, que es la economía más grande de Sudamérica, por alcanzar los puertos del Pacífico por una vía más corta y que involucre menor tiempo que las rutas marítimas del Estrecho de Magallanes o el Canal de Panamá y el dificultoso paso terrestre de Los Andes a través de Argentina, esto le permitiría avanzar en su anhelo de lograr una posición dominante en América Latina, resultado de la estrategia brasileña, desarrollada desde los 80's, de alcanzar el liderazgo regional a través de la incorporación a su zona de influencia los países de su entorno geográfico más próximo, Argentina, Uruguay, Paraguay, luego Bolivia y Chile, posteriormente los demás países de la Comunidad Andina y luego toda Sudamérica, con el fin de fortalecer su economía. Empero, para alcanzar los mercados asiáticos tiene que buscar una salida al océano Pacífico y para ello debe integrarse a Perú o a Bolivia. Sin embargo, a pesar de que desde los años ochenta se han venido realizando estudios acerca de cual es la ruta más viable, en el presente trabajo se expone también porque es más conveniente la salida al Pacífico por Bolivia y en especial cuando se encuentre construida nuestra carretera Trinidad – Puerto Ústarez.

2.2.1.2. EL ROL DE CHILE

Chile pretende aprovechar su incursión en el MERCOSUR y su extenso litoral para beneficiarse con la recepción y manipulación de gigantescas cargas portuarias, pretendiendo consolidarse como un potencial prestador de servicios portuarios y otros servicios afines al rubro, teniendo como único competidor en el Pacífico Sur al Perú, país que también está interesado en la carga brasilera. La ruta Trinidad – Puerto Ústarez, ayudaría a Chile a mejorar la balanza comercial, actualmente favorable a Brasil, país que es muy importante para el comercio chileno. En las condiciones actuales, el 50% del total de exportaciones de Chile se dirigen hacia el Brasil, estas se basan en cobre,

productos industrializados de cobre y alimentos. Pero para alcanzar directamente al gran mercado brasilero también necesita una ruta directa hacia este país. En este marco, el Eje Bioceánico facilitaría el acceso de productos chilenos a los grandes centros poblados del Norte y Sur de Brasil con creciente demanda a los puertos brasileros del Atlántico y a los mercados de los demás países del MERCOSUR a través de la Hidrovía Paraguay- Paraná y viceversa.

2.2.1.3. EL ROL DE PERU

El Perú, desde los años 70's ha venido planteando su iniciativa de integración con los estados brasileros del Norte, ofreciéndoles una ruta para la salida al océano Pacífico por sus puertos marítimos de Ilo y Matarani, empero, dicha propuesta ha quedado rezagada dado que dentro de su propuesta se debe realizar la construcción de un 88% de la carretera, lo que representa una gran inversión, es así que hoy por hoy el Perú plantea el fortalecimiento del eje constituido por Bolivia – Brasil – Perú.

Sin embargo, es también objetivo fundamental de Perú lograr captar mayores cantidades de cargas al igual que Chile, que puedan fortalecerlo como un gran prestador de servicios portuarios. Es decir, si se tiene la infraestructura vial adecuada, Rondonia y los demás Estados del Norte Amazónico de Brasil y por supuesto el Norte de Bolivia van a poder efectuar sus exportaciones e importaciones pasando por Bolivia hasta llegar a los puertos de Ilo y Matarani. El beneficio que obtendría Perú, a parte de ser económico, es que el movimiento de grandes cantidades de carga lo transformarían en un ofertarte potencial de servicios marítimos, aduaneros, entre otros dentro de la región sudamericana que lo que en un futuro podría representar dificultades y competencia entre este país y Chile.

A los peruanos hoy en día no les queda más que apostar a la evolución de los acuerdos de libre comercio entre el MERCOSUR y la CAN, ya que estos aseguran que dichos acuerdos tendrán un significado muy importante para complementar, reforzar y ampliar el comercio entre Bolivia, Perú y Brasil.

2.2.2. BOLIVIA: PAÍS DE CONTACTOS Y DE INTEGRACIÓN

Acorde a la estrategia de la Banca Internacional y siguiendo el planteamiento de la IIRSA, a partir de octubre de 1994, se definieron importantes políticas para Bolivia, dándole a este país un rol importante dentro de la integración sudamericana. Estas políticas están inmersas en el Plan denominado "El Cambio para Todos", estableciendo en el mismo que Bolivia debía convertirse en país tránsito del subcontinente y centro distribuidor de gas y otros energéticos.

Las bases sobre las cuales la política de integración boliviana debía asentarse de acuerdo a este plan son:

1. Vinculación internacional de las redes de transporte, aprovechando la ubicación geográfica de Bolivia a través de los llamados corredores de servicios.
2. Construcción de corredores de producción y de exportación de bienes y servicios, que significa la construcción de infraestructura destinada a convertir a Bolivia en país de tránsito, pretendiendo generar primero corredores de producción incorporando a la actividad económica zonas productivas, y posteriormente corredores de exportación de bienes originados en Bolivia y en países vecinos.
3. Formar parte de la integración energética del Cono Sur, a través de gasoductos que conecten las regiones productoras de gas en Bolivia con regiones de demanda en Brasil y Argentina, además de futuras conexión con Chile, Perú y Paraguay. Formar también parte de proyectos binacionales de generación y distribución de energía hidroeléctrica y termoeléctrica.
4. Aprovechar las relaciones del país con los bloques de la CAN y MERCOSUR para alcanzar un rol de importancia en la integración de ambos.

Es de esta manera que la actual política exterior de Bolivia deber cumplir un rol articulador en la integración regional, promover el regionalismo abierto y coadyuvar al incremento y diversificación del intercambio comercial, la captación de inversiones y la cooperación para el desarrollo. Además, se establece como prioritaria y de interés nacional una nueva Red Fundamental de Carreteras que no es más que la consolidación en Bolivia de los ejes de la IIRSA, proceso que ya tenía cierto avance a partir del Plan de 1994 cuando se definieron cuatro corredores prioritarios de “producción, exportación y servicios”:

2.2.2.1. LOS CORREDORES DE PRODUCCION, EXPORTACIÓN Y SERVICIOS DE BOLIVIA

Los corredores de producción, exportación y de servicios establecieron en Bolivia dentro del marco de la IIRSA son los siguientes:

El Corredor Este-Oeste: Con el objetivo principal de vincular los puertos del Pacífico de Chile (Arica e Iquique) con el puerto de Santos (Brasil) en el Atlántico a través de Bolivia. Se vincula con los puertos de Antofagasta en Chile, utilizando la vía férrea existente y mediante un ramal con los puertos de Ilo y Matarani en el Perú. Para Brasil y Chile, éste es uno de los corredores imprescindibles para impulsar el comercio.

El Corredor hacia el Norte: Se vincula con el Estado de Rondonia (Brasil) a través de los departamentos de Beni y La Paz en Bolivia con el corredor Este - Oeste hacia el Pacífico. Un ramal de este corredor permite llegar al departamento de Pando y es vínculo con el Perú.

El Corredor hacia el Sur: Permitirá la conexión entre Buenos Aires - Lima y promoverá el acceso de Paraguay al océano Pacífico

La diagonal Jaime Mendoza: Ruta importante para la integración sudamericana por el interés que tienen Perú y Paraguay de trasladar sus productos de exportación a los océanos Atlántico y Pacífico, respectivamente.

CAPÍTULO III:

El Departamento del Beni

CAPITULO III: El Departamento del Beni

3. EL DEPARTAMENTO DEL BENI: CARACTERISTICAS GENERALES

Para mostrar un panorama de su historia, territorio, clima, recursos naturales y división política del departamento, en el presente trabajo se hará una breve descripción de estos aspectos, por constituir éste el área de influencia del proyecto ya que es atravesado por el Corredor Central y el Corredor Norte en gran parte de su territorio.

3.1. BREVE RESEÑA HISTÓRICA

El departamento del Beni, fue creado el 18 de noviembre de 1842, durante el Gobierno del General José Ballivián, está situado al Nor - Este de la República de Bolivia. Limita al Norte con el departamento de Pando, al Sur con los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, al Este con la República Federativa del Brasil y al Oeste con el departamento de La Paz.

La historia de la región que hoy corresponde al departamento del Beni, se remonta a la existencia de diversos pueblos indígenas, cada uno con características propias, entre los que se pueden citar a los Mojeños, Iténez, Moré, Itonamas, Baures, Canichanas, Pausernas, Movimas, Sirionós, Cayuvabas, Pacaguaras, Chacobos, Cavineños, Chamas, Tacanas, Lecos, Mosevenes y Yacararés. En la época del desarrollo del Imperio Incaico, estos grupos sufrieron incursiones que tenían el objetivo de conquistarlos y usufructuar las riquezas naturales existentes.

En 1597, la Corona de España encomienda a la Orden de la Compañía de Jesús, la fundación de misiones entre la población nativa. Este proceso se inicia con la llegada de los Jesuitas a la región habitada por los Moremonos en 1675. Los jesuitas establecieron en la región una extensa red de misiones o centros reduccionales, donde agruparon a diversos grupos nativos, entonces dispersos, sedentarizándolos a través de la introducción de cultivos y ganado vacuno, y de una compleja organización social, política y productiva.

Bajo la dirección de los Padres Jesuitas, los nativos se dedicaban a la agricultura y a la ganadería. También producían telares y objetos de alfarería en cantidades suficientes como para abastecer a toda la región.

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX y la primera del siglo XX se produce una intensa dinámica de colonización hacia el Norte y Nor-Oeste del departamento, en torno a la explotación de la goma y su exportación, actividad que permite la creación de pequeños grupos de poder y el desplazamiento de un grueso grupo de población indígena desde la zona reduccional.

El período de la goma se agotó en los primeros años de la segunda década del siglo XX, cuando empieza la producción de la goma en Asia, de plantas llevadas desde Sudamérica; pero para ese entonces el sistema de la producción de la goma habían establecido una red de grandes haciendas tradicionales en la zona central del Beni, caracterizadas por una alta capacidad dinámica y productiva destinada al autoabastecimiento local y se crea un cierto comercio en la zona.

El Beni como una región ganadera es reciente, porque hasta los años cuarenta del siglo XX, el ganado se desplazaba libremente por las sabanas benianas, donde el valor comercial del ganado era mínimo, porque apenas se aprovechaba su cuero y grasa y muy difícilmente se podía comercializar ganado en pie porque implicaba hacer grandes travesías para llegar a los mercados de consumo, principalmente Totorá en Cochabamba y La Paz.

A partir de los años 50's del siglo XX, con los remanentes de la aviación de la segunda guerra mundial, se crea la posibilidad de transportar la carne hacia los principales mercados de Bolivia, entre ellos el minero, utilizando esos aviones, para lo que se crean las empresas transportadoras de carne, las que operan en forma exitosa provocando importantes cambios económicos y sociales en la región, por la subida del valor del ganado vacuno.

El modelo beniano de expansión ganadera es sustentado en base al extenso territorio apto para la crianza de ganado, el mismo que es ocupado y cercado.

Este proceso es apoyado por la subvención estatal que concede préstamos destinados al mejoramiento y expansión del hato ganadero.

A partir de esa época y hasta nuestros días, la ganadería ha sido la actividad predominante en el departamento, aunque en la región Norte del departamento la actividad de extracción de la goma y la castaña y su industrialización, son importantes complementadas con la actividad maderera.

3.1.1. LA CAPITAL TRINIDAD

La capital del departamento del Beni, Trinidad, se encuentra situada a una altura de 155 metros sobre el nivel del mar. La temperatura media promedio es de 26.6 grados centígrados con variaciones de temperatura desde los 9 ° C la mínima hasta los 36 ° C la máxima y la precipitación pluvial media, es de 1.838 milímetros por año. Al igual que en todo el departamento, se presentan características climáticas óptimas para el desarrollo de una gran variedad de especies vegetales y animales.

3.1.2. DE LOS RECURSOS NATURALES

La principal actividad del departamento del Beni incluida su capital, está basada en los recursos naturales existentes en la zona de los llanos orientales de las pampas de Moxos, y en la existencia de pastos naturales, en la mayor parte del territorio del departamento, que permiten la crianza del ganado bovino, en forma extensiva y a campo abierto.

La existencia de tierras aptas para el cultivo es un potencial para la producción agrícola, la misma que en la actualidad es relativamente reducida, existiendo cultivos de arroz, maíz en grano, yuca, caña de azúcar y tabaco. Entre los árboles frutales se destacan los plátanos, bananos, y los mangos. Los recursos forestales existentes se desarrollan en las planicies, colinas y serranías, donde se encuentran hasta 50 especies de árboles por hectárea con alturas de 40 metros y 100 centímetros de diámetro.

La goma natural y la castaña son explotadas en la provincia Vaca Diez e Iténez, y un alto porcentaje de la producción se comercializa en el mercado brasileño.

3.1.3. DIVISIÓN POLÍTICA

La división político – administrativo del Beni, se encuentra definida al nivel de provincias, municipios e incluso de comunidades, las que han sido utilizada en el último censo de Población y Vivienda del 2001 para el registro estadístico.

A continuación, se presenta la nómina de provincias existentes a la fecha del Censo (2001) del departamento del Beni, superficie aproximada, capitales y número de Municipios; y un mapa con la división política del departamento.

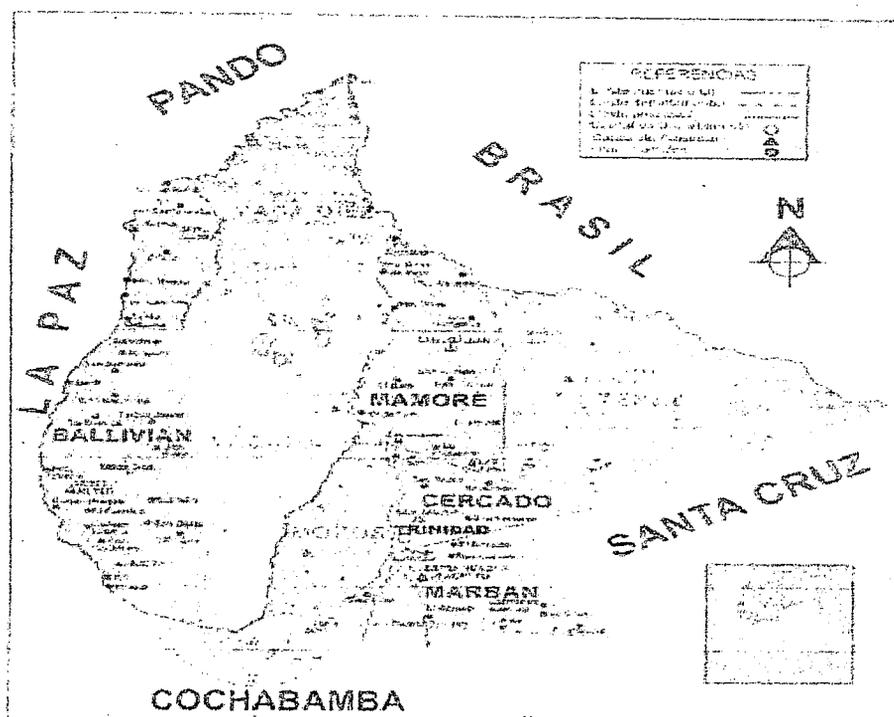
CUADRO N° 3: DEPARTAMENTO DEL BENI: SUPERFICIE APROXIMADA, CAPITAL DE PROVINCIA Y NÚMERO DE MUNICIPIOS

PROVINCIAS	SUPERFICIE APROXIMADA (Km²)	CAPITAL DE PROVINCIA	NUMERO DE MUNICIPIOS
TOTAL	213.564		19
Cercado*	12.276	Trinidad	2
Vaca Diez	22.434	Riberalta	2
Gral. José Ballivián	40.444	Reyes	4
Yacuma	34.386	Santa Ana	2
Moxos	33.316	San Ignacio	1
Marbán	15.126	Loreto	2
Mamoré*	18.706	San Joaquín	3
Iténez	36.576	Magdalena	3

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas.

* Provincias correspondientes al área de influencia directa del proyecto

MAPA N° 2: DIVISION POLÍTICA DEL BENI



Fuente: Periódico Local "La Palabra del Beni"

3.2. INTEGRACIÓN VIAL DEL BENI

El departamento del Beni al ser uno de los departamentos más rezagados del país es por ende uno de los más pobres, no tiene vías aptas para el transporte de mercaderías y en general la infraestructura vial del departamento es aun hoy en el siglo XXI muy precaria y deficiente. Sin embargo, dicho departamento cuenta con los diferentes modos de transporte excepto el férreo.

El transporte aéreo es importante para la vinculación con el resto del país y el interior del departamento. El aeropuerto "Jorge Henrich" en Trinidad es pavimentado, permitiendo la operación permanente de vuelos comerciales con todo el país y las varias pistas de aterrizaje en lo extenso del departamento, posibilitando el funcionamiento frecuente de taxis aéreos y aeronaves de empresas privadas, que hacen servicios comerciales y de aerotaxis transportando pasajeros hacia las principales capitales de provincias e incluso a diferentes puestos ganaderos o estancias.

Por otro lado, dentro del departamento, los ríos hacen del transporte fluvial un importante medio para el transporte, tanto de pasajeros como de mercaderías entre las diferentes localidades. Las principales rutas de navegación son los ríos Beni, Mamoré, Madre de Dios e Iténez o Guaporé, existiendo otros de carácter secundario, como el Machupo en el área de influencia del proyecto que posibilitan la navegabilidad de embarcaciones de menor calado y otros que sólo son navegables en época de lluvias cuando son más caudalosos.

El transporte carretero al igual que a nivel nacional es el más importante para el departamento del Beni. Sin embargo, en todo el departamento se cuenta mayormente con caminos de tierra y de ripio, y los caminos que se encuentran asfaltados como el tramo carretero Trinidad – Santa Cruz de la Sierra se encuentra en pésimas condiciones ya que no se le realizan las mejoras periódicas, acrecentándose los problemas en época de lluvias donde los caminos se hacen intransitables.

3.2.1. INFRAESTRUCTURA CAMINERA

En el Beni, una de las mayores aspiraciones de desarrollo planteada por políticos y dirigentes cívicos son las carreteras en el departamento, no obstante, en treinta años solo se ha logrado construir una carretera precaria, que une la capital de Trinidad con otros centros urbanos del Beni, aun así, sigue siendo el departamento con menor porcentaje de vías asfaltadas.

A finales de los años 60, la red vial caminera era inexistente, no existía ningún tipo de carretera que articulara las diversas sub – regiones. Es así que en 1967, se instala en Trinidad el distrito 9 del Servicio Nacional de Caminos (hoy en día ABC) y es con su presencia que se inicia el proceso de construcción de las carreteras en el departamento. En los 70, se comienza la construcción de las vías camineras de vinculación interdepartamental con Santa Cruz – Beni y La Paz – Beni.

En la actualidad, según datos de la Administración Boliviana de Caminos, se tiene una longitud total de caminos en el departamento de 3.744 km de los cuales 1.625 corresponden a la Red Vial Fundamental, 1075 Km. corresponden a la Red Departamental y 1.044 km a la Red Vecinal. En lo que representa a la Red Fundamental 169 km están pavimentados, 938 son de ripio y 518 de tierra.

La Red Fundamental en el Beni contempla los siguientes tramos:

- 1) Guayaramerín – ramal a Cobija, Santa rosa – Reyes – Rurrenabaque – Yucumo
- 2) Santa Cruz – Trinidad – San Ignacio – San Borja – Yucumo

Desde la perspectiva de la Prefectura del Beni, se ha logrado la inclusión como parte de la Red Fundamental los tramos Trinidad – San Ramón – San Joaquín – Puerto Ústarez y Trinidad – San Ignacio – Villa Tunari.

Por otro lado, una temática que esta siendo abordada hoy en el ámbito departamental, se relaciona con los ejes de articulaciones nacionales y continentales, corredores bioceánicos y espacios estratégicos de distribución en la macro región beniana. Es así que el tramo Trinidad – San Ramón – San Joaquín – Puerto Siles, ramal Puerto Ústarez es la ruta mas importante porque es parte del Corredor Central del departamento y que en el ámbito nacional pertenece al Corredor Norte Sur de la Red Fundamental, y permitirá vincular al país con la República de Brasil y que además podrá conectar dentro del departamento a las provincias Mamoré – Yacuma – Iténez.

Como parte fundamental de este punto se presenta un mapa con las actuales vías camineras del departamento para comprender lo que se planteo anteriormente.

CAPÍTULO IV:
Plan General de Desarrollo
Económico y Social de Bolivia
y del Beni

CAPITULO IV: Plan General de Desarrollo Económico y Social de Bolivia y del Beni

4. PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DE BOLIVIA (PDEGES 2006 – 2010)

El Gobierno de Bolivia, ha elaborado un Plan Nacional de Desarrollo que tiene como base anteriores Planes Generales de Desarrollo elaborados en cada uno de los gobiernos de turno, donde se van ampliando y elaborando nuevas propuestas y nuevos proyectos de desarrollo de acuerdo a las necesidades que va teniendo el país con el pasar de los años.

El Plan General de Desarrollo Económico y Social que incluye al presente trabajo final de tesis es el plan correspondiente al periodo 2006 - 2010, que es el ultimo elaborado por el Estado boliviano. En dicho plan se tratan temas como la vinculación y articulación productiva y social del país siendo el transporte un punto importante y el cual se desarrolla a continuación.

4.a. SECTOR TRANSPORTE (SITUACION ACTUAL)

Las características geográficas del país dificultan la integración física, social, cultural y económica y tales condiciones elevan los costos de construcción, de mantenimiento de infraestructura y de operación de los servicios de transporte.

En los últimos 18 años, el 32 % del presupuesto de inversión pública de Bolivia se destinó al desarrollo de infraestructura de transporte, el 95% de este monto fue invertido en transporte carretero y apenas el 5% restante en las modalidades de transporte ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre.

Una de las mayores dificultades que tiene el sector productivo, y que es expresada permanentemente en los diferentes escenarios de concertación entre el Estado y los actores productivos, es la insuficiente infraestructura y la poca efectividad de los servicios de transporte en todas sus modalidades,

carretero, ferroviario, aéreo y fluvial – lacustre a raíz de lo anteriormente mencionado.

Esta situación se debe, en primer lugar, a que los recursos presupuestados para ser invertidos en infraestructura de transportes fueron administrados ineficiente y discrecionalmente. En muchos de los casos se sobredimensionaron los costos, con los consiguientes daños al Estado. Además la débil capacidad técnica, a nivel departamental y municipal, acompañó a la escasa concurrencia de la inversión pública entre los tres niveles y a las presiones políticas y regionales que vulneraron la normativa existente.

En segundo lugar, la inversión destinada para el desarrollo de infraestructura de transporte no fue suficiente para atender la demanda de la población y de los sectores productivos, los cuales no fueron tomados en cuenta, por las instancias responsables de las decisiones pertinentes.

En tercer lugar, la política de transportes ha sido orientada exclusivamente a la construcción de infraestructura carretera, en desmedro de las otras modalidades de transporte: ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre, que no fueron aprovechadas para superar las características geográficas del país. Pese a que la política de desarrollo de carreteras obtuvo la mayor asignación de inversión pública, el país cuenta con una cobertura caminera de 55 kilómetros por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie, que es la más baja en la región (el promedio en la región es 116 km. por cada 1.000 km²); esta asimetría es aún mayor si se considera que Bolivia tiene una baja densidad demográfica y un 40 % de su población vive en el área rural.

A todo ello, los gobiernos municipales enfrentan problemas por los complicados procedimientos de solicitud para los fondos de contraparte, en consecuencia, los gastos de infraestructura han sobrepasado la capacidad técnica de los municipios, ocasionando cuellos de botella. El estado de los caminos y carreteras en el país, sobre todo en el ámbito municipal, es deficiente por la calidad de la construcción y la falta de mantenimiento adecuado, lo cual incide

en el costo del flete de transporte que es de 2 a 20 veces más que el de los países vecinos.

Considerando que el 95 % del transporte de todos los productos se hace por carretera, la incidencia en los costos de transporte es aún mayor. Adicionalmente, el mal estado de los caminos tiene efectos colaterales porque incide en la logística de comercialización interna y de exportación.

Los subsectores ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre se encuentran en inferiores condiciones de operación porque la inversión pública fue mucho menor que en carreteras. Así por ejemplo, el transporte ferroviario, cuenta con dos redes que no están conectadas entre sí (Red Andina y Red Oriental) las cuales no contribuyen a la comunicación interna y menos aún a las exportaciones como se desarrolló anteriormente.

En el transporte aéreo, la crisis financiera de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), con el congelamiento de sus cuentas bancarias, no ha permitido mantener ni mejorar o modernizar los sistemas de navegación aérea existentes en el país, de no resolverse esta situación, la misma impactará negativamente en el servicio, en los usuarios, en los operadores y en todo el sistema aeronáutico nacional.

La cantidad de 37 aeropuertos de uso público es excesiva para las necesidades regionales, puesto que muchos de ellos solo atienden vuelos esporádicos, esto hace que estos aeropuertos no cubran ni sus costos mínimos de operación, lo cual incrementa el pasivo AASANA que hoy en día es supera los 172 millones de dólares.

Bolivia tiene un rezago tecnológico en el campo aeronáutico pues es el único país de la región sudamericana que no ha logrado incorporar los sistemas de vigilancia, requisito indispensable para la prestación de los servicios a los usuarios tanto del transporte nacional como internacional, lo que esta generando un crecimiento en los incidentes de tránsito aéreo.

Respecto al transporte fluvial, la región norte de Bolivia tiene la mayor potencialidad para el transporte por esta modalidad debido a la presencia de numerosos ríos navegables que no han sido aprovechados para integrar a esta región. El transporte fluvial, que en esencia sirve para mover cargas masivas de bajo costo, cumple la función de abaratar fletes y hacer más competitivas las exportaciones; por ejemplo el 62 % de las exportaciones de soya boliviana se transportan a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná, pues los fletes del transporte fluvial – marítimo son considerablemente menores a los del transporte carretero.

Pese a todas las estas condiciones adversas mencionadas a lo largo de este punto, el país cuenta con potencialidades para el desarrollo de su infraestructura y servicios de transporte en beneficio de la población y del sector productivo.

El enfoque del Plan Nacional de Desarrollo busca en el corto plazo incrementar los niveles de concurrencia de inversión pública en materia de transportes entre el nivel nacional, departamental y municipal con el objetivo de coadyuvar el desarrollo de los servicios sociales y de los sectores productivos.

Para revertir la situación actual y aprovechar las ventajas que se tienen en el país, Bolivia enfocará su política de transportes a través de un enfoque de desarrollo de infraestructura multimodal, promoviendo la eficiencia y la transparencia en las inversiones y recuperando el patrimonio y el rol de conductor del Estado en materia de transportes, y para ello utilizará las siguientes políticas y estrategias:

Política 1: Vertebración Interna e Integración Externa.- Basada en el desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de carreteras, ferrovías, aeropuertos e hidrovías que permitan una mayor vertebración interna y lograr el acceso estratégico de las exportaciones a los mercados de destino.

Política 2: Inversiones Eficientes en Infraestructura de Transportes.-

A fin de optimizar los costos de inversión y operación de las carreteras del país garanticen a través de inversiones eficientes, y que se realicen a través de un proceso de planificación acorde a las demandas reales emergentes del sector productivo y de la población en general, es necesario, establecer una normativa específica para el sector que permita que los proyectos estratégicos para el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura y servicios de transporte sean realizados en condiciones de costos eficientes.

Política 3: Recuperación del Patrimonio y del Rol Conductor del Estado.-

El Estado requiere recuperar su patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, para que éstos presten mejores servicios a la población en general y promover que los servicios sean prestados en términos de calidad y costo conveniente.

**4.1. PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DEL BENI
Y SU INSERCIÓN EN EL PDEGES 2006 - 2010**

Basado en el PDEGES 2006 – 2010, el Plan General de Desarrollo Económico y Social del Beni se orienta en coordinación con el Gobierno Nacional y los demás Gobiernos departamentales y municipales a reducir los niveles de pobreza. Objetivo que requiere acciones integrales dirigidas a generar capacidades, condiciones y oportunidades para que la población mejore su situación y calidad de vida de manera efectiva y asume la responsabilidad de su desarrollo sobre la base de la equidad de género y el respeto a la interculturalidad.

La misión y visión de desarrollo del departamento del Beni se realizaron a raíz de las demandas de sus actores sociales públicos y privados y las vocaciones y potencialidades de sus regiones y subregiones; por lo tanto la propuesta articula los planes estratégicos nacionales con los departamentales y municipales.

En este contexto tan amplio, solo se mencionará y desarrollará los aspectos vinculados con la zona de influencia, su problemática y la planificación que se ha previsto en años futuros para la región en cuestión.

En este marco, es a inicios de la década de 1980 donde la comunidad norte amazónica del departamento del Beni tiene una clara conciencia de su marginalidad, situación de periferia respecto al resto del país y su dependencia económica y de mercado para sus productos forestales, cada vez más creciente, del Brasil; mientras que la economía regional gira alrededor de los frentes extractivos gomero y castañoero, sin perspectivas de una diversificación productiva y menor lograr valores agregados para sus productos.

En este escenario, que para el año 1988, en el marco del proyecto “Programa de Desarrollo Integral de la Amazonia” se desarrolló la estrategia para el desarrollo del Beni. Dicho documento identifica como centros urbanos principales a Trinidad, Reyes, Riberalta, Santa Ana, y Magdalena, y propone cinco campos de acción:

- ❖ **Dinamización del Sistema Económico.-** Otorgando prioridad a los sectores ganadero, gomero y castañoero, la diversificación agropecuaria, forestal y pesquera.
- ❖ **Mejoramiento del Sistema de Transporte.-** Articulando los espacios internos y vinculando la región al resto del país.
- ❖ **Desarrollo del Equipamiento Básico.-** Para mejorar el nivel de vida, atraer corrientes migratorias, apoyar el sector productivo y generar fuentes de empleo.
- ❖ **Mejoramiento del Sistema de Salud.-** Mediante el control de enfermedades endémicas y la ampliación de la medicina preventiva.
- ❖ **Promoción del Desarrollo Institucional.-** A través del fortalecimiento de la Prefectura, gobiernos municipales, las asociaciones de productores y otros.

Como se puede observar, en el Plan Departamental de Desarrollo se han establecido ejes de desarrollo para el Beni, para así poder lograr la integración de este departamento con el resto del país y con los demás países de la región. De la misma manera, estos ejes se han establecido para que el departamento crezca y pueda salir de la exclusión en la que se ve sumergida, los cuales se presentan a continuación:

CUADRO N° 4: EJES DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL POR DIMENSIONES

VISIONES DE DESARROLLO	DIMENSION	EJES DE DESARROLLO
El Beni, física y económicamente integrado	Económica productiva	Vías terrestres, aéreas, fluviales e intermodal
El Beni, productivo, industrializado y exportador		Competitividad, valor agregado y exportación
El Beni turístico y destino amazónico para el mundo		Infraestructura, calidad de servicios y marketing
El Beni, que conserva y aprovecha sus recursos renovables y no renovables	Medio ambiente y territorio	Gestión sostenible de los recursos naturales y servicios medio ambientales
El Beni proveedor de servicios ambientales al mundo		
El Beni, con acceso a la salud y educación y servicios básicos con su gente capacitada para producir y administrar sus recursos	Social	Cobertura de servicios básicos, infraestructura, equipamientos y desarrollo del capital humano
El Beni, con equidad de género, apoyo a los grupos vulnerables y respeto a la interculturalidad		Desarrollo humano integral: interculturalidad, multiétnico y de género
El Beni, con entidades fuertes, transparentes y eficientes, social y políticamente unido en su diversidad	Organizativo e institucional	Fortalecimiento institucional
El Beni, con límites definidos georeferenciales en el marco de las leyes de la República		Concertación y gestión en áreas limítrofes

CAPÍTULO V:
Corredores de Integración
de Bolivia

CAPITULO V: Corredores de Integración de Bolivia

5. CORREDORES DE INTEGRACION VIAL DE BOLIVIA

En los puntos anteriormente mencionados se ha venido citando la importancia que tienen los corredores de integración para Bolivia, debido a que de ellos va a depender en gran parte a que en un futuro no solo se desarrolle el país en lo que sería el transporte, la logística y la distribución física en toda su amplitud, sino que también depende el desarrollo de toda Latinoamérica, logrando así acortar la brecha que nos separa de los países desarrollados y pudiendo competir en mejores condiciones que las actuales. Es por ello que se pretende brevemente la exposición de dichos corredores a continuación.

5.a. Corredor Norte - Sur

Este corredor vincula la zona central de Bolivia (Trinidad - Santa Cruz - Sucre - Cochabamba - Yacuiba) con Argentina (Puerto Rosario - Buenos Aires).

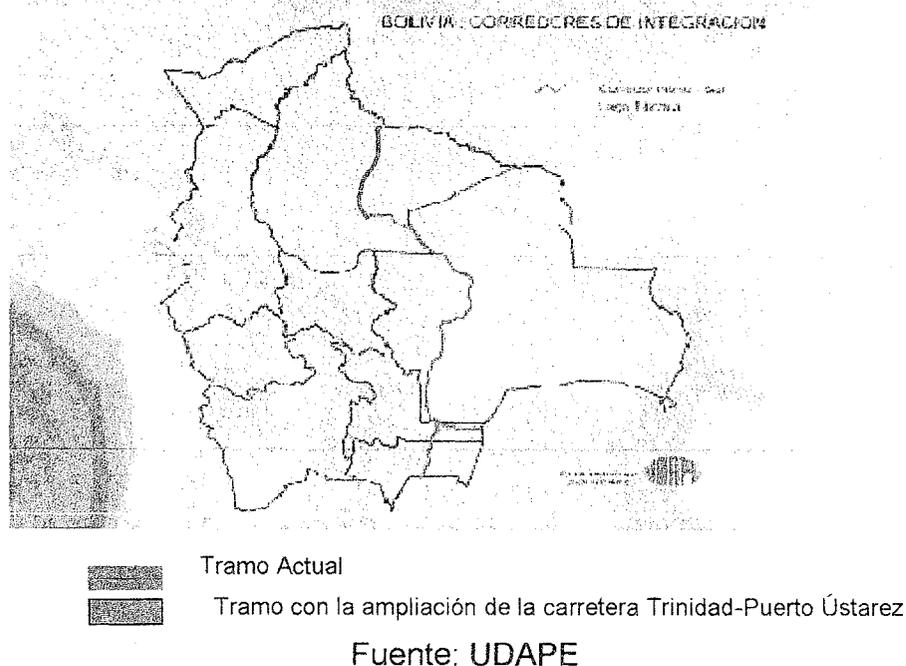
El corredor Norte - Sur se inicia en la ciudad de Trinidad hasta llegar a Yacuiba, localidad fronteriza, vinculándose luego con el puerto de Rosario en la Argentina. Tiene una longitud de 1.084 Kilómetros desde Trinidad hasta Yacuiba y la superficie de rodadura presenta las siguientes condiciones:

- Pavimento: 1.084 Km.
- Ripio: 0 Km.
- Tierra: 0 Km.

Este corredor tiene un ramal: el Boyuibe - Hito Villazón de 128 Km. de longitud cuya superficie es de tierra. La importancia de este ramal radica en que conecta el sistema vial boliviano con el del Paraguay y la correspondiente interconexión con la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Una de las mayores importancias de este corredor, es que une grandes áreas de producción agropecuaria y gasífera del Sur del oriente boliviano, con mercados externos o puertos de exportación.

MAPA N° 4: CORREDOR DE INTEGRACION NORTE - SUR



5.b. Corredor Oeste - Norte

El corredor Oeste – Norte vincula Chile (puertos de Arica e Iquique) y Perú (puerto de Ilo) con Brasil (Río Branco - Puerto Vello), cubriendo el tramo boliviano (La Paz - Guayaramerín); tiene una longitud de 2.963 Kilómetros, y cuya superficie de rodadura presenta las siguientes condiciones:

- Pavimento: 474 Km.
- Ripio: 1.440 Km.
- Tierra: 1.049 Km.

Este corredor constituye una de las alternativas más importantes para la vinculación internacional Suroeste - Noroeste. Su construcción ha permitido la vinculación de territorio boliviano con la Red de Carreteras de Brasil, específicamente con el Estado de Rondonia. Adicionalmente, se complementa con el tramo Desaguadero - Río Seco- La Paz, conformando una alternativa de salida al océano Pacífico (Puertos de Ilo) y permite integrar las zonas altiplánicas, sub-tropicales y tropicales ricas en productos agrícolas y ganaderos.

MAPA N° 5: CORREDOR DE INTEGRACION OESTE - NORTE



Fuente: UDAPE

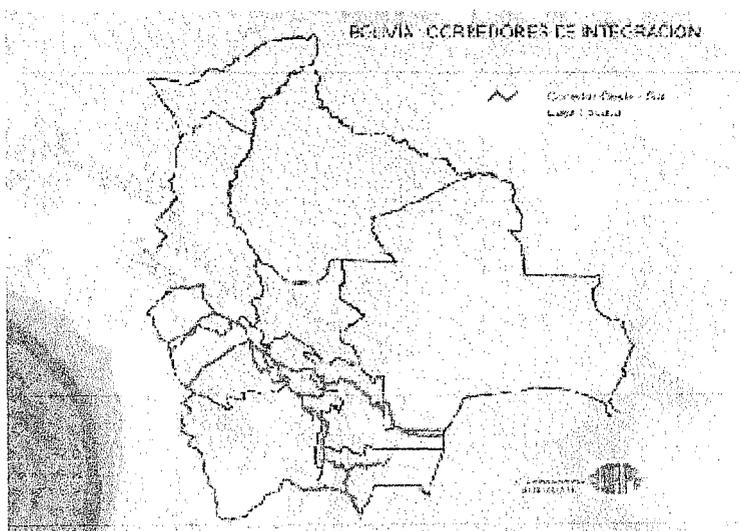
5.c. Corredor Oeste - Sur

Vincula Chile (Puertos de Arica e Iquique) y Perú (Puerto de Ilo) con Argentina (Jujuy – Orán - Salta-Puerto de Rosario) cubriendo el tramo boliviano Desaguadero - La Paz – Oruro – Potosí - Bermejo. Tiene una longitud de 2.886 Kilómetros, cuya superficie de rodadura presenta las siguientes condiciones:

- Pavimento: 1.329 Km.
- Ripio: 1.281 Km.
- Tierra: 276 Km.

Su importancia radica en que constituye un nexo de vinculación entre las capitales de cuatro departamentos del país (La Paz, Oruro, Potosí y Tarija) y la ruta primordial para la vertebración Norte – Oeste - Sur del país. Se alimenta del tráfico generado por el comercio entre los países de Bolivia y Argentina, desarrollando zonas deprimidas con potencial minero, hidrocarburífero, agrícola y pecuario.

MAPA N° 6: CORREDOR DE INTEGRACION OESTE - SUR



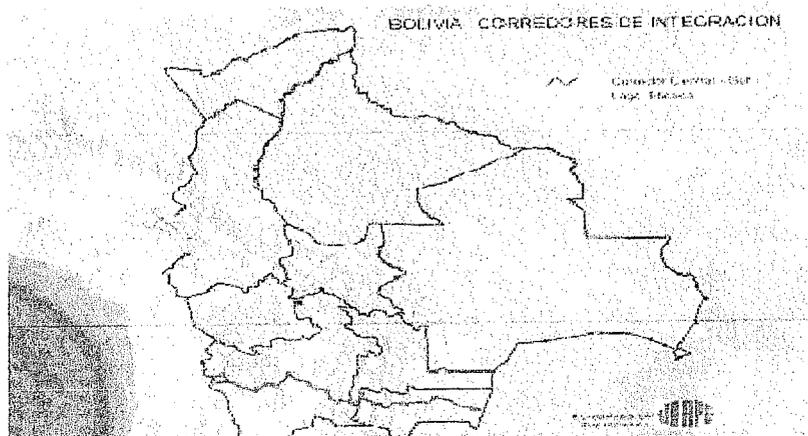
Fuente: UDAPE

5.d. Corredor Central Sur

Este corredor enlaza el Centro - Sur de Bolivia, con los países de Chile y Paraguay. El corredor se inicia en Estación Avaroa en la ciudad de Potosí y termina en Cañada Oruro (Tarija), frontera con el Paraguay. Tiene una longitud de 1.127 Kilómetros, cuya superficie de rodadura presenta las siguientes condiciones:

- Pavimento: 54 Km.
- Ripio: 490 Km.
- Tierra: 583 Km.

MAPA N° 7: CORREDOR DE INTEGRACION CENTRAL – SUR



Fuente: UDAPE

5.e. Corredor Este - Oeste

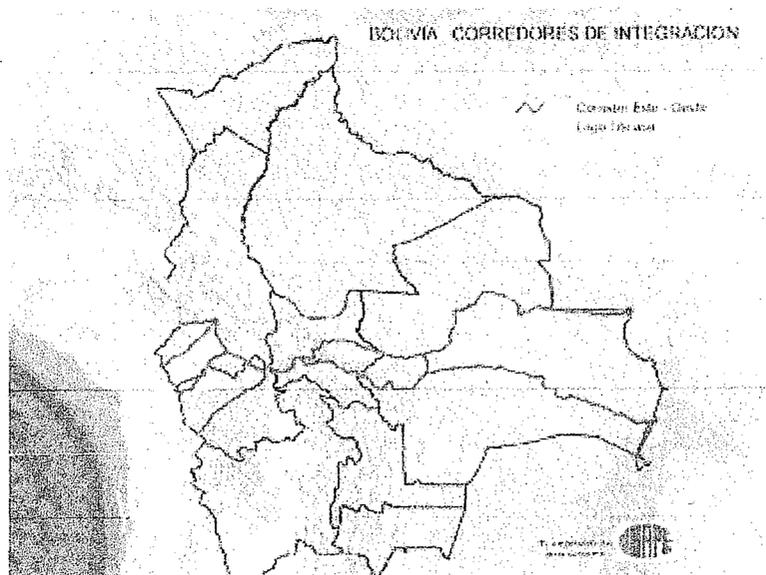
Vincula Brasil (Cuiba – Brasilia - Santos) con Chile (Puerto de Arica - Puerto de Iquique) y Perú (puerto de Ilo).

Este corredor permitirá a Bolivia conectarse con puertos brasileros en el Atlántico y con puertos chilenos y peruanos en el Pacífico. En territorio boliviano vincula Puerto Suárez con las ciudades de Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y La Paz, y puertos del Pacífico. Se inicia con Puerto Suárez al extremo Este y finaliza en Tambo Quemado en el extremo Occidental del país; el 70% del movimiento socio - económico de Bolivia se da a través de este eje.

Tiene una longitud de 2.534 Kilómetros de longitud, y la superficie de rodadura presenta las siguientes condiciones:

- Pavimento: 1.434 Km.
- Ripio: 663 Km.
- Tierra: 437 Km.

MAPA N° 8: CORREDOR DE INTEGRACION ESTE – OESTE



Fuente: UDAPE

5.1. CORREDORES QUE ATRAVIESAN EL DEPARTAMENTO DEL BENI

El corredor Norte – Sur y el corredor Oeste – Norte son los que atraviesan directamente por el departamento del Beni, sin embargo, el mas importante era el corredor Oeste – Norte hasta el 2005 como se puede apreciar en los mapas. Sin embargo, con las leyes 2611 y 3257 de 2005 se establece como parte de la Red Vial Fundamental de Bolivia el tramo Trinidad – Puerto Ústarez, y la construcción del mismo, haciendo que se amplíe el corredor Central hasta Puerto Ústarez y transformándose así en el corredor mas importante una vez se realice la pavimentación de dicho tramo.

El corredor Norte de Bolivia es la vía caminera que une las ciudades de La Paz, Guayaramerín y Cobija en la frontera de Brasil. Tiene un recorrido total aproximado de 1.390 Km y si bien este tramo se construyó hace 30 años atrás, se le han realizado mejoras periódicas porque dichos tramos son prácticamente intransitables en las épocas de lluvia, dado que es fundamental para llevar adelante el intercambio comercial entre Bolivia y Brasil. Entonces, a nivel internacional, la carretera Trinidad – Puerto Ústarez ya representa el ramal Este del Eje PERÚ – BOLIVIA – BRASIL que conecta los Estados del Acre, Amazonas y Rondonia con los puertos del Pacifico en Perú y Chile.

CAPÍTULO VI:
Rondonia y el Departamento
del Beni

CAPITULO VI: Rondonia (Brasil) y el Departamento del Beni (Bolivia)

6. ASPECTOS GENERALES DEL ESTADO DE RONDONIA

6.1. EXTENSIÓN, UBICACIÓN, LÍMITES Y DIVISIÓN POLÍTICA

El Estado de Rondonia se ubica en la Región Norte del Brasil, dentro del área de la Amazonía Occidental; limita al Norte y Noroeste con el Estado de Amazonas y Acre al Este y Sudeste con Mato Grosso, al Sudeste y Oeste con la República de la Bolivia.

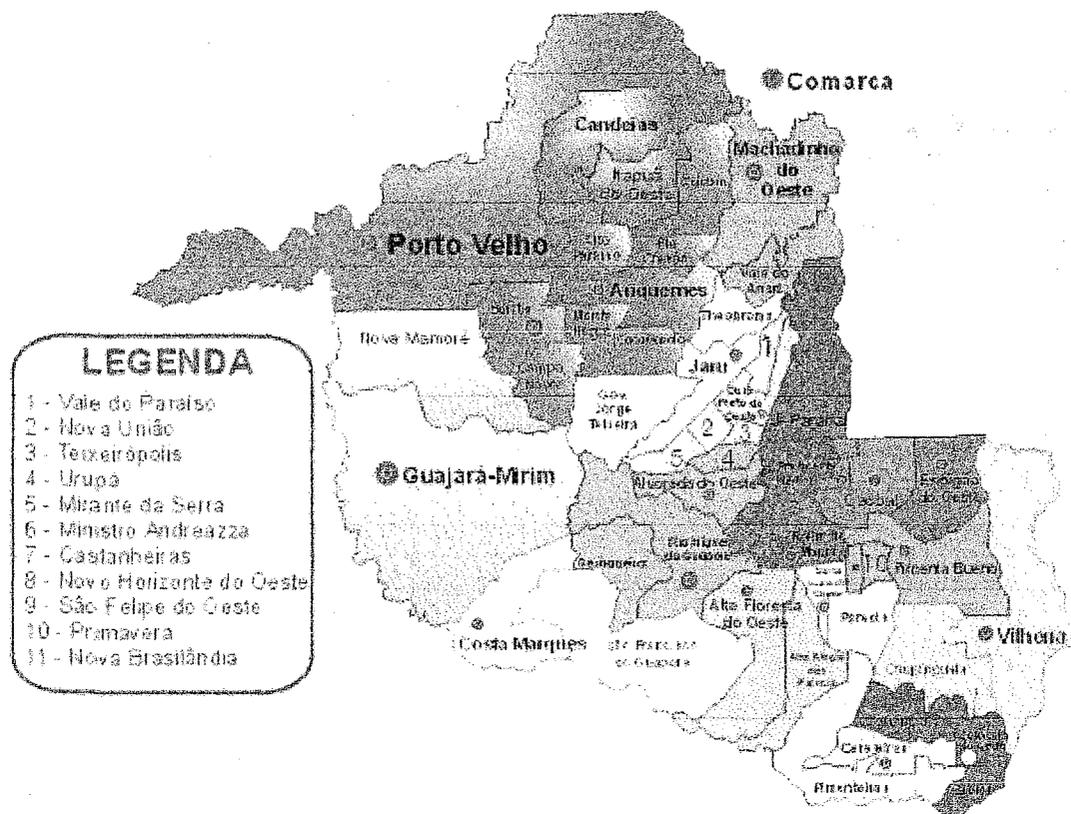
Rondonia se encuentra ubicado dentro de las coordenadas 7° 55' y 13° 45' de latitud Sur y 66° 47' y 59° 55 al Oeste de Greenwich, abarcando una área de 23.851.280 has (238.512,8 km²), correspondiendo al 2,8% de la superficie del Brasil y 6,19% de la región Norte.

Por la Ley Complementaria Nº 041, de 22 de diciembre de 1981, Rondonia pasó a la condición de Estado. Actualmente se encuentra dividida en 52 municipios, muchos de los cuáles fueron desmembrados en la última década de otros municipios, sin embargo, los dos municipios que dieron origen al Estado fueron Porto Velho y Guajará-Mirim, creados en 1943, que son los de mayor territorio.

El desarrollo de Rondonia como Estado, radica en los factores combinados de los proyectos de colonización y de asfaltado de la ruta BR -364, causando inversiones federales en la región rondoniense y es a través de esta ruta que se logró la reactivación del estado a partir de los años 70.

Se presenta a continuación un mapa con la división política del estado rondoniense para conocer de cerca su estructura:

MAPA Nº 9: MAPA POLÍTICO DEL ESTADO DE RONDONIA



Fuente: Ministerio de Transporte de Brasil

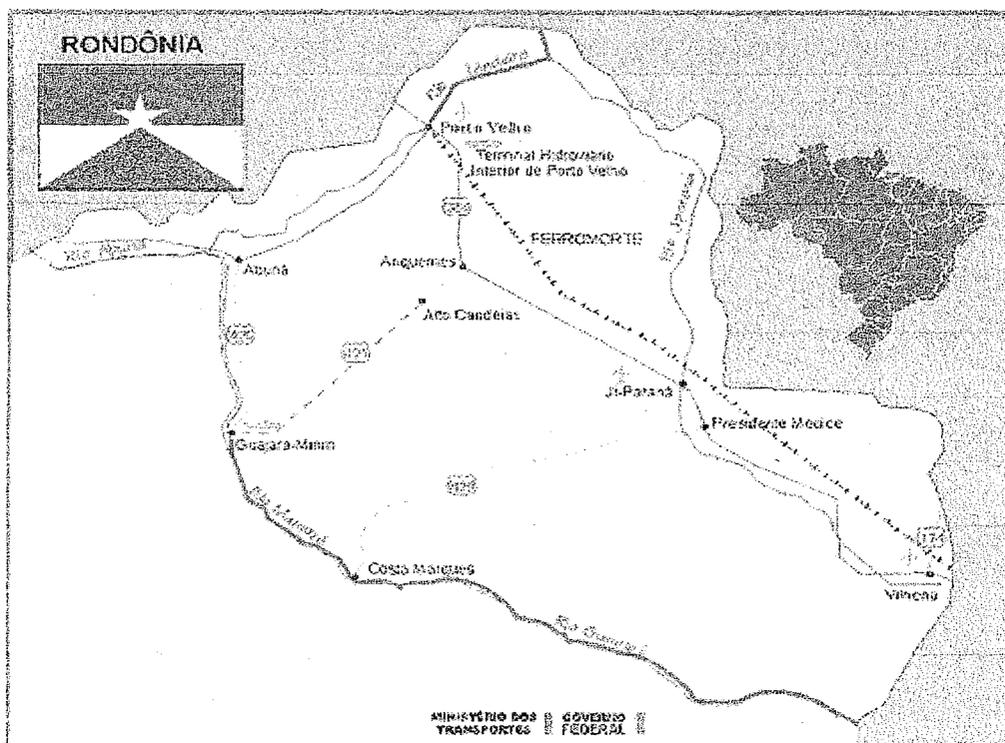
6.2. DE LOS RECURSOS NATURALES

Hoy por hoy, la agricultura es la mayor fuente de ingreso del estado, sin embargo, las principales dificultades para la expansión de la producción agrícola de Rondonia están relacionadas con las condiciones de comercialización, tanto por diversos aspectos locales, como por las grandes distancias a los grandes centros de consumidores, asociadas a cuestiones de transporte, almacenaje y acopio logístico.

6.3. INTEGRACION VIAL DE RONDONIA

Como se puede apreciar en el mapa siguiente, Rondonia se conecta con Bolivia mediante la ruta BR - 364, que se conecta con la BR - 425, dando acceso a Guajará-Mirim, en la frontera con Bolivia. También existe la conexión terrestre de Rondonia con Acre y con los Estados brasileños del Centro Oeste, Sudoeste y Sur que se realiza por la BR - 364, que esta totalmente asfaltada.

MAPA Nº 10: MAPA VIAL DEL ESTADO DE RONDÔNIA



Fuente: Ministerio de Transporte de Brasil

Es importante destacar que al igual que en el Beni y en toda Bolivia, el transporte terrestre en Rondônia es el modo más importante. Sin embargo, cuenta con otros modos de transporte como el aéreo, ya que tiene un aeropuerto internacional en Porto Velho y otros tres de mediano porte, que operan vuelos regionales, en las ciudades de Ji Paraná, Cacoal y Vilhena. En las demás ciudades del Estado hay aeropuertos que operan con pequeñas aeronaves.

La similitud de la región hace que Rondônia desarrolle también el transporte por hidrovía que se realiza principalmente, por los ríos Madeira, Guaporé y Machado. El Río Madeira es la vía fluvial de comunicación más importante de Rondônia con los Estados de Amazonas y Pará, por último, el tramo del río Madeira entre Guajará-Mirim y Porto Velho no es navegable debido a la existencia de cascadas y rápidos en la localidad.

De lo anteriormente expuesto y con la apreciación del mapa N° 10 se puede concluir que en gran parte de la región Norte de Brasil, la infraestructura vial no es la adecuada y no satisface las necesidades de la población. Las pocas carreteras que existen conectan las ciudades más importantes del Estado rondoniense, es decir, que en numerosas áreas se requiere con urgencia de inversión en infraestructura física, ya que esta va a desempeñar un papel importante en el apoyo de un mayor crecimiento económico. Es dentro de este contexto que los empresarios privados del lugar han dado el primer paso en establecer pautas con el Gobierno Central para lograr la conexión de Rondonia con los grandes centros de consumo fomentando así la exportación y un mayor desarrollo económico de la zona.

La propuesta de buscar una ruta más económica y con menos tiempo de tránsito para las exportaciones hacia los mercados asiáticos ha sido planteada al Gobierno Central por los empresarios privados, exponiendo que dicho Estado para realizar sus exportaciones debe seguir una ruta específica hasta Manaus, hasta llegar al puerto de San Pablo, y así llegar a sus compradores que en muchos casos se encuentran en Asia y Estados Unidos, viéndose obligado a pasar por el Canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes para realizar dichas exportaciones, lo cual representa grandes recorridos, situación que influye directamente en los costos de transporte y por supuesto en el tiempo total de tránsito. Es por ello que es de suma urgencia la concreción de un tramo que permita exportaciones eficientes y eficaces, dado que el Estado ha venido creciendo considerablemente desde 1970.

A continuación, se presenta un mapa con las carreteras federales y estatales de Brasil donde se puede apreciar la falta de integración vial de la zona Nor – Oeste del país.

**MAPA Nº 11: CARRETERAS FEDERALES Y ESTADUALES DE BRASIL
 (ESTADO DE RONDONIA)**



Rodovias	Ferrovias	Aeroportos	Portos e Hidrovias
— Fed. Pavim. entradada	— Bitola 55cm	— Internacional	— Porto Maritimo
— Fed. não Pav.	— Bitola 60cm	— Doméstico	— Term. Hidroviario
— Fed. Planajadas	— Bitola Longa		— Hidrovias
— Est. Trans. não Pav.	— Em Projeto		— Nav. Inexploradas
— Est. Trans. não Pav.	— Tráfego Suspenso		— Barragens
— Pontes			— Eclusas Planejadas
			— Eclusas em Operação

Fuente: Ministerio de Transporte de Brasil

6.4. VINCULACIÓN ENTRE EL ESTADO DE RONDONIA Y EL DEPARTAMENTO DEL BENI

El transporte internacional de mercancías constituye una unidad indisoluble del comercio exterior y puede afirmarse que el desarrollo del comercio internacional y de los pueblos ha dependido en gran parte del desarrollo de los medios de transporte.

La importancia del transporte internacional se refleja en la reducción de costos de transporte y la eficiencia al transportar las mercaderías, es decir que, si los costos de transporte son muy elevados, habrá imposibilidad de exportar la mercancía. Por otro lado, la eficiencia implica la salida y la entrega oportuna de un cargamento, vale decir dentro del plazo convenido en el contrato de compra venta internacional de mercancías, lo que evitará que se produzcan costos adicionales que afectarían la operación de comercio exterior. Es decir que, la eficiencia implica el trato adecuado a la carga evitando su daño y deterioro, factores que influirán de una manera u otra en el precio final de los productos.

De todo ello resulta que para ser competitivo, se requiere no solo tener un buen producto, sino fundamentalmente disponer de un transporte eficiente que aporte costos adecuados en la cadena de distribución física internacional.

Dentro de este contexto es que el Estado de Rondonia ha buscado optimizar su salida al océano Pacífico, y si bien desde el surgimiento de este anhelado objetivo de ese Estado, el mismo ha tenido en cuenta la posible construcción del tramo carretero Trinidad – Puerto Ústarez, sin embargo, por razones diversas que exponemos a continuación no se ha efectivizado esa integración.

En primer lugar, Perú siempre ha llevado la delantera al tratarse de plantear propuestas al Brasil para la salida de este país hacia el océano Pacífico, es así que se tiene la propuesta ofrecida por Perú ya en los años 70. Dicha propuesta fue realizada directamente a los empresarios privados del Estado de Rondonia. Sin embargo, en dicha propuesta era en aquel momento y es aún hoy necesario construir en el territorio peruano un 88 % de la extensión total de la carretera, lo que hoy se conoce como la carretera transcontinental Brasil – Perú, eso sin mencionar las dificultades que se tienen actualmente para poder atravesar la Cordillera de los Andes, en especial en época de invierno, pues se desatan grandes nevadas con los consiguientes cierres de los pasos fronterizos y embotellamientos carreteros.

En segundo lugar, Bolivia si bien manifestó su interés en la propuesta de Brasil de tratar de llegar en mejores condiciones a los puertos del Pacífico

proponiendo la mejora de las condiciones de la carretera Porto Velho – Guayaramerin – Yucumo - La Paz, y la propuesta de un nuevo tramo Porto Velho – Puerto Ústarez – Trinidad – La Paz o bien Costa Márquez – Puerto Ústarez – Trinidad – La Paz, empero, la propuesta oficial boliviana fue realizada en 1990 en el gobierno de Sánchez de Lozada y nada se pudo concretar a tal fecha ya que Bolivia sufría por esos años problemas internos que no permitieron la consolidación de la propuesta.

Es así que a la fecha ninguna de las propuestas realizadas tanto por Perú como por Bolivia ha podido ser concretada. Por otro lado, como bien se dijo anteriormente la propuesta de una salida óptima hacia el océano Pacífico nació de proyectos realizados por los empresarios privados de Rondonia, se puede atribuir también la no puesta en marcha de la misma por falta de decisión de los gobiernos involucrados.

En resumen, el desarrollo de una nueva alternativa para salir al Pacífico es importante para Brasil y la región amazónica particularmente, desde un punto de vista socio-económico y estratégico, porque de esta depende la consolidación de la expansión económica y comercial de Rondonia y porque no decir de Brasil, no solo porque se podrá acceder a mercados como el japonés, sino que también para conquistar mercados en los países vecinos, y así también poder acceder a todos los países involucrados dentro de la carretera Panamericana que recorre USA, México, América Central, Colombia, Ecuador, Perú y Chile; concluyendo entonces en que es de vital importancia disminuir las distancias, y evitar intermediaciones para llegar a mercados metas antes mencionados pudiendo reducir el capital inmovilizado, disminuir el tiempo de almacenaje y de transporte, posibilitando así tener menores costos financieros y operativos.

6.5. TRATADOS Y ACUERDOS COMERCIALES

Existen tratados y acuerdos comerciales firmados entre Bolivia y Brasil, algunos incluyen a Perú ya que tratan del desarrollo de la Amazonía y la integración mediante la construcción de vías camineras. Entre estos acuerdos y

tratados tenemos el Tratado de Cooperación Amazónica, que ha servido como apoyo para las acciones de cooperación bilateral y multilateral con los países signatarios del tratado (Bolivia, Brasil y Perú) haciendo también un esfuerzo conjunto para desarrollar las áreas fronterizas.

Tenemos también el Acta de Rio Branco, firmado por los Ministros de transporte de Bolivia, Brasil y Perú, que registra intereses de integración y desarrollo de infraestructura en la región.

Por otro lado, la vinculación Brasil – Bolivia tiene una serie de convenios bilaterales que se inician con el Tratado de Petrópolis, firmado el 17 de noviembre de 1903, donde se fija un pago de libras esterlinas con el propósito de aplicarlo principalmente a la construcción de ferrocarriles o en otras obras tendientes a mejorar las comunicaciones y desarrollar el comercio entre los dos países.

También se firmó en 1996 el Acuerdo de Complementación Económica entre Bolivia y el MERCOSUR, el ACE Nº 36, que fue internalizado en Brasil por el Decreto Nº 2.240, del 28/05/1997. Este acuerdo apunta a la creación de un Área de Libre Comercio entre los países miembros con el fin de eliminar las restricciones no arancelarias que afectan las relaciones comerciales entre los mismos.

Existe también el Tratado de Vinculación Carretera celebrado entre Bolivia y Brasil el 4 de abril de 1972, en el que se acordó la elaboración de un Plan Maestro Vial para que con la posterior cooperación entre los dos países, fuesen llevadas adelante las obras recomendadas en este plan. En el documento final se recomienda como uno de los corredores de vinculación, la ruta Porto Velho – Guayaramerin – Yucumo – La Paz, y si a esta recomendación le añadimos el resultado de la labor que han efectuado durante los últimos años Chile y Bolivia, tendremos el tramo caminero La Paz – Patacamaya – Tambo Quemado – Arica, completando así el corredor vial Atlántico – Pacífico.

Por ultimo, mencionaremos el encuentro definitivo de Integración y Desarrollo Fronterizo entre Rondonia y el departamento del Beni. Dicho encuentro fue organizado en 1990 por el Estado de Rondonia, en el mismo se reunieron las autoridades del departamento del Beni (Bolivia) y las respectivas autoridades del Estado de Rondonia (Brasil), donde establecieron propuestas que puedan servir como base para el fortalecimiento de las regiones involucradas.

Es en este encuentro concretamente donde se establece el papel importante de Trinidad, la capital del departamento del Beni, y consecuentemente se constituye un resultado tangible de la voluntad política de los Gobiernos de Brasil y Bolivia, ya que se trataron diversos temas sociales y económicos buscando fortalecer sus relaciones en todos los campos de la cooperación bilateral, siendo los principales temas desarrollados los siguientes:

- Sector agropecuario
- Salud
- Energia
- Medio ambiente
- Sector minero
- Industria
- Narcotráfico
- Comercio fronterizo
- Problemática indígena
- Infraestructura física
- Convenios bilaterales

6.6. LA INTEGRACIÓN REGIONAL Y LA SALIDA HACIA EL PACÍFICO

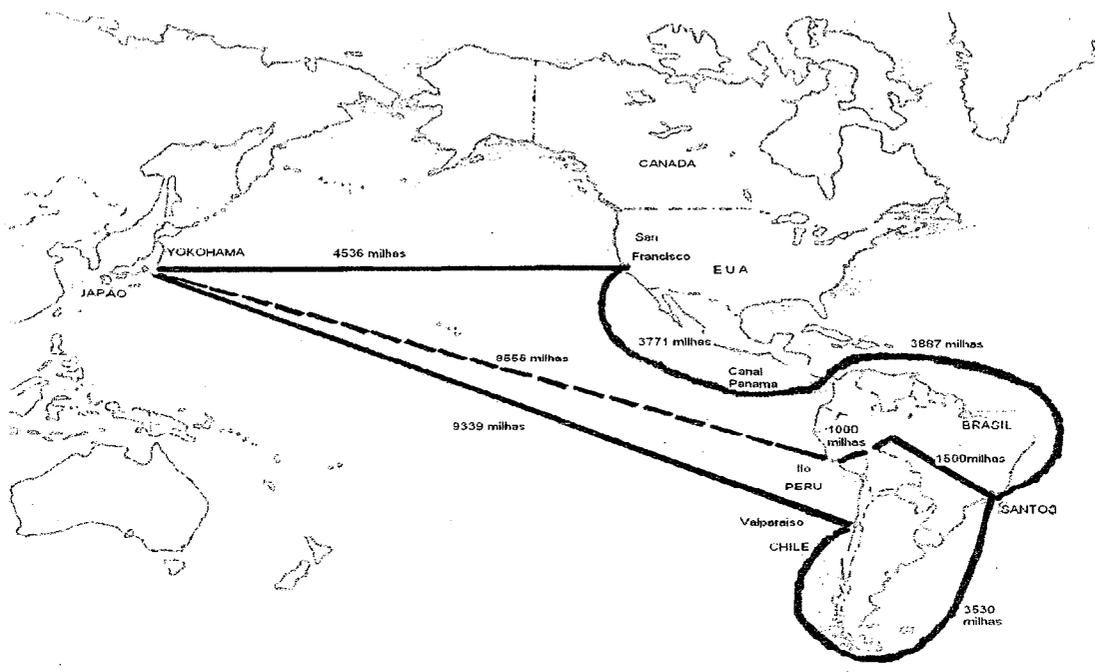
(Perspectiva Brasilera)

Una de las visiones absolutamente necesarias para emprender en Rondonia es la integración regional de carácter internacional, estructurada sobre la base de una salida brasilera por el océano Pacífico.

Esta salida engloba a Rondonia, Mato Grosso, Sul do Para, Amazonas, Acre, que constituyen el centro geográfico del continente y como tal presenta una posición privilegiada para expandir el comercio hacia el Oeste, en dirección de los países andinos y hacia el Pacífico.

representaría al Brasil un universo de más de 10 años, de más de 60 millones de toneladas de granos que se podrían llegar a producir solo en el Centro - Oeste brasileiro y en la amazonía occidental, permitiendo además como efecto derrame una verdadera colonización a través de asentamientos.

MAPA N° 13: TRAYECTORIA DE LAS EXPORTACIONES BRASILERAS HACIA LOS MERCADOS ASIATICOS



Fuente: Propuesta de Integración Vial Atlántico – Pacífico a través de Bolivia

Con datos como los que refleja el estudio anteriormente mencionado y con la observación de los mapas N° 12 y N° 13, se puede apreciar claramente cuanto se acortaría el recorrido actual de las exportaciones brasileiras si existiese una salida al Pacífico, ya sea por puertos peruanos o chilenos, lo que claramente serviría para desarrollar la región amazónica involucrada y obtener beneficios conjuntos para toda la región latinoamericana.

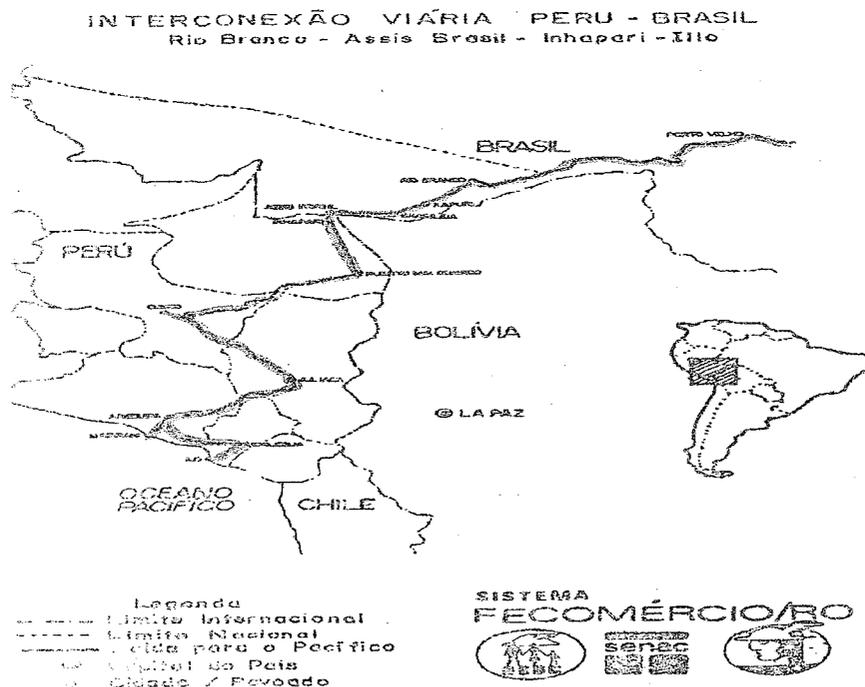
6.6.1. LA PROPUESTA PERUANA

Como se relató anteriormente, el Perú desarrolló una propuesta en los años 70 - 80 para que Brasil y los Estados del Nor - Oeste de ese país pudiesen transportar sus productos a través de sus puertos de Ilo y Matarani ubicados en el océano Pacífico.

Esta propuesta fue presentada a los empresarios privados de Rondonia, que fueron los que dieron inicio a toda esta oleada en pro de la búsqueda de una salida óptima para sus productos. Sin embargo, según los estudios elaborados por los empresarios privados de Rondonia, se determinó que en territorio peruano se debe construir y reconstruir con pavimento aproximadamente un 88% de la extensión total de la carretera que permita la salida de las exportaciones brasileras por los puertos peruanos, y en caso de que se construya y reconstruya dicha distancia, la ruta aun así no sería la mejor. Dicha ruta está constituida de la siguiente manera:

Porto Velho - Rio Branco – Xapuri – Brasileia - Assis Brasil – Inhapari – Iberia - Puerto Maldonado - Cuzco – Urcos – Juliaca – Arequipa, saliendo por los puertos de Ilo y Matarani en Perú. (Ver mapas 14 y 15).

MAPA Nº 14: INTERCONEXIÓN VÍA PERÚ - BRASIL



Fuente: Brasil, um salto para o Pacífico, autor Luiz Tourinho.

MAPA Nº 15: CARRETERA HACIA EL PACIFICO POR PERU



Fuente: Brasil, Um Salto para o Pacífico, autor Luiz Tourinho.

6.6.2. LA PROPUESTA BOLIVIANA

La propuesta boliviana establecida en los años 90 y actualmente en pie tiene dos salidas óptimas para las mercaderías de Rondonia hacia los puertos del Pacífico, estas son:

A) Si se trata de unir Porto Velho con el océano Pacífico, Bolivia ofrece una solución más atractiva, con menos inversión para habilitar la ruta con menores costos de transporte por tratarse de una menor distancia. Esta solución es la ruta Porto Velho – Guayaramerin – Yucumo – La Paz – Patacamaya – Tambo Quemado – Arica con una distancia al de 1.860 km de los cuales 960 km ya tiene pavimento asfáltico y el saldo tiene plataforma ripiada transitable todo el año, salvo 100 km entre Riberalta y Santa Rosa, zona plana que requiere de terraplén y drenaje.

B) Si la región que se tiene que vincular con el océano Pacífico es la del centro de Rondonia, es decir, Ji Parana, Presidente Médici, Cacoal, Pimienta Buena y otras zonas productoras, se propone una variante a la primera parte de la ruta es decir, partiendo de Ji Parana hacia Costa Márquez para continuar por

Puerto Ústarez - San Joaquín – Trinidad – San Borja y empalmar con Yucumo con la otra solución. Esta ruta acorta aún mas la distancia desde la zona productora que trata este trabajo final como es la región noroeste del Brasil hasta el puerto de Arica, reduciendo en 270 km la distancia total con respecto a la vía peruana, teniéndose un recorrido total de 1.790 km.

Entonces se determina según los propios estudios, análisis e informes de las propuestas realizados por los profesionales brasileros como el Sr. Tourinho, que la mejor alternativa es la propuesta boliviana en sus dos planteamientos.

CAPÍTULO VII:
La Carretera
Trinidad – Puerto Ústarez

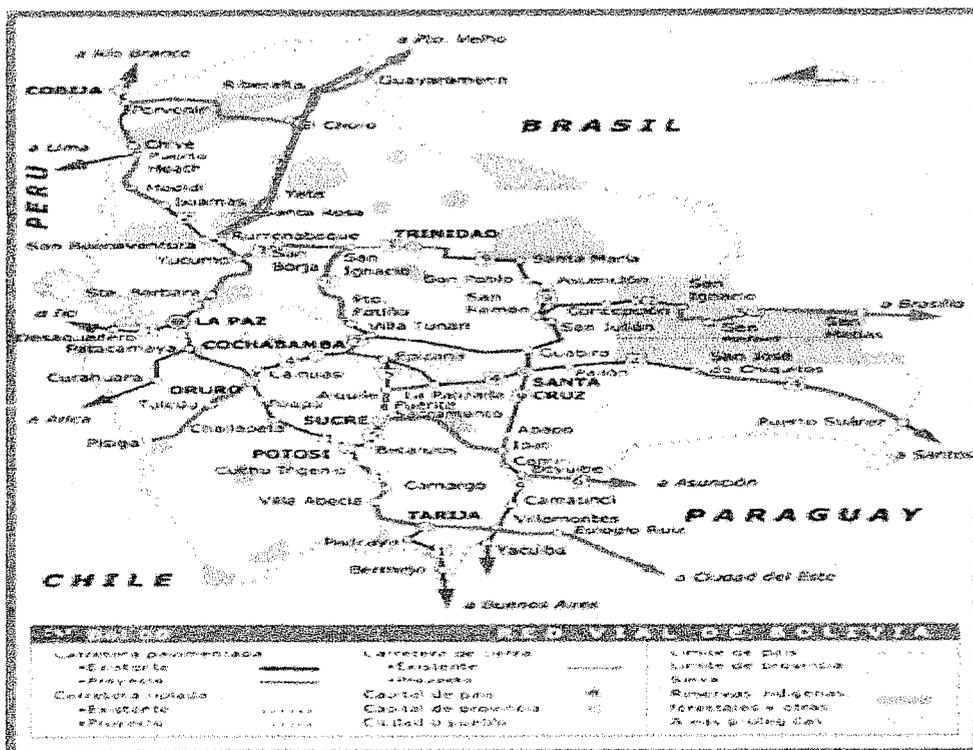
CAPITULO VII: La carretera Trinidad – Puerto Ústarez

7. LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ

7.1. EJEMPLO DE DESARROLLO A PARTIR DE LA MEJORA DE UNA CARRETERA EN EL DEPARTAMENTO DEL BENI: RUTA RURRENABAQUE – GUAYARAMERÍN

Se ha visto necesario realizar una comparación sobre los beneficios que se pueden obtener con la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez y los beneficios ya obtenidos de una carretera ubicada en su integridad en el departamento del Beni, plasmándolos en el presente trabajo para tener una mejor apreciación de los posibles beneficios futuros. Dentro de este marco, se presentan datos fundamentales de la carretera Rurrenabaque – Guayaramerin y un mapa que muestra la ubicación de la misma para poder así realizar la comparación respectiva entre ambas rutas.

MAPA N° 16 : CARRETERA RURRENABAQUE - GUAYARAMERIN



Carretera Rurrenabaque – Santa Rosa – Riberalta - Guayaramerin
 Fuente: Proyecto Carretera La Paz – Guayaramerin - Cobija

Como se puede apreciar en el mapa N° 16, la carretera Rurrenabaque – Guayaramerin recorre prácticamente el departamento del Beni de Norte a Sur, es parte de la Red Vial Fundamental de Bolivia y forma parte del corredor Norte del país que une las ciudades de Guayaramerin, Cobija y La Paz. Dicha carretera se construyó hace 30 años atrás y es una ruta a la cual se le han venido realizando mejoras periódicas, ya que por la ubicación de la misma se suelen tener dificultades en épocas de lluvias.

Con la construcción de esta carretera y las mejoras periódicas que se le realizaron se fueron presenciando beneficios como consecuencia del impacto que tuvo la misma dentro del departamento, entre los que podemos destacar:

- ❖ **Integración territorial tanto departamental como nacional.-** La integración departamental se logra porque se unen ciudades importantes y capitales de las provincias como ser Vaca Diez, José Ballivián y Yacuma, mientras que la integración nacional se logra porque esta carretera forma parte de la Red Vial Fundamental de Bolivia, la misma que permite el acceso del Beni a departamentos como La Paz, Cochabamba y Oruro.
- ❖ **Conexión de las zonas productivas.-** Si bien la carretera une varias de las ciudades más importantes del departamento, se construyó pensando en la conexión de las zonas más productivas del mismo, lográndose con la construcción y el mantenimiento de la carretera llevar esa producción a los centros de consumo tanto del resto del departamento como de las principales ciudades del país.
- ❖ **Fomento de la actividad turística.-** El turismo se ha transformado en una de las actividades económicas más importantes del departamento, ya que la carretera ha permitido que ciudades como Riberalta y Rurrenabaque se coloquen en los principales lugares mas visitados por los turistas nacionales e internacionales. Esto debido a que se descubrieron lugares de hermoso paisaje y con el acceso a dichos lugares llegaron inversiones de capitales privados nacionales, los que se destinaron a la construcción de hoteles sobre los mejores paisajes de Rurrenabaque principalmente.

- ❖ **Control sobre la explotación de la madera.**- Como se menciona a lo largo del trabajo, el noreste del departamento del Beni es una zona con exuberante vegetación y de diversidad de árboles como la mara y el tajibo entre otros; dicha región ha sido víctima de la explotación de la madera sin control alguno. Sin embargo, se ha logrado disminuir y controlar la tala ilegal de árboles y el tráfico de los mismos hacia el Brasil, en donde existían y aun existen, pero en menor cantidad, pequeñas empresas o grupos de personas y/o familias que vienen al lado boliviano a talar árboles, los mismos que son trasladados a Brasil para ser vendidos o para ser transformados en puertas, sillas, y otros muebles para luego ser exportados a otros países. El control de la tala indiscriminada se ha logrado porque la ruta Rurrenabaque – Guayaramerin ha permitido el acceso al lugar permitiendo además la instalación de las correspondientes entidades públicas en lugares estratégicos para detener dicha explotación.
- ❖ **Control de la caza y pesca indiscriminada.**- Al igual que sucede con la madera, la zona en cuestión esta dotada de una gran diversidad de animales, peces y aves silvestres; desde siempre la caza y la pesca han sido actividades de supervivencia de toda la población en todo el departamento, sin embargo, también ha habido quienes se han dedicado a la caza y pesca furtiva, poniendo en riesgo hace una década las diversas especies. Con la construcción de esta carretera se permitió el asentamiento institucional tanto administrativo como de control de aspectos como la caza y pesca, logrando reducir y controlar la explotación de estos recursos naturales, y desarrollando programas para que las especies puedan completar su ciclo de vida natural.
- ❖ **Protección de las comunidades indígenas.**- Una de las características del departamento es la gran variedad de etnias que existían en tiempos inmemoriales y de la colonia, de las cuales siguen persistiendo algunas poblaciones indígenas, las cuales han consolidado su territorio, y son parte de la biodiversidad presente en toda la región. Estas poblaciones indígenas se vieron amenazadas por la incursión de empresas madereras y mineras que contrastan con la conciencia de conservación de los pueblos indígenas en una de las regiones de mayor desarrollo

turístico del país; por lo que al verse el inminente peligro de desaparición de estas se han desarrollado planes estratégicos de protección y conservación de las mismas, pues con el acceso a dichas poblaciones por la carretera en cuestión, se lograron delimitar las áreas donde estas están asentadas, asegurando su supervivencia ya que forman parte de la identidad cultural del departamento.

- ❖ **Desarrollo del transporte fluvial.**- En el departamento del Beni existen muchos ríos y como la zona de influencia forma parte de la región amazónica se ha venido trabajando tanto a nivel nacional como departamental en desarrollar y alentar en la región el transporte fluvial, ya que este puede llegar a reducir aún más los costos de transporte. El principal objetivo es conseguir la integración de la Cuenca Amazónica, con la cual la población asentada en la zona de influencia podrá disponer de productos que en la actualidad son desconocidos por gran parte de ella. Por otro lado, y en consecuencia de la construcción de la carretera, se lograron identificar los cruces de ríos e incluir en el presupuesto de la Administración Boliviana de Caminos, la construcción de puentes a lo largo de la zona de influencia directa e indirecta, que puedan facilitar el aprovechamiento de las cuencas hidrográficas para que un futuro se mejore la sostenibilidad de los ríos y lagos, así como el mejor aprovechamiento de los sistemas fluviales y lacustres en beneficio del transporte.
- ❖ **Incremento de la producción agrícola – ganadera.**- La habilitación de una vía que tenga ciertas condiciones de transitabilidad como es la ruta Guayaramerin – Rurrenabaque, ha permitido el crecimiento de la actividad ganadera, la misma que es el principal sostén de todo el Beni. El principal logro es el abastecimiento estable y seguro a los mercados de consumo de los demás departamentos principalmente La Paz.
- ❖ **Disminución de problemas de transitabilidad.**- A lo largo del trabajo se muestra la falta de caminos y carreteras en el departamento del Beni; y si bien la carretera Rurrenabaque – Guayaramerin ha sido una forma de superar problemas de transitabilidad originados por la falta de carreteras o por la existencia de caminos precarios, sujetos a inundaciones durante varios meses del año, que no permiten el flujo

seguro y económico de cargas y personas, ni la vinculación eficiente entre puntos intermedios, originando además el aislamiento de las comunidades en lo que se refiere a la atención de salud y al acceso de servicios. La ruta escogida ha posibilitado el tráfico vehicular con algunos inconvenientes en épocas de lluvias, pero se puede decir que ha superado las expectativas reduciendo los costos de operación y mantenimiento de los vehículos, logrando también reducir los costos y tiempos de transporte haciendo más accesible el servicio a usuarios potenciales.

- ❖ **Incorporación de planes y programas de desarrollo.**- Con la identificación de las necesidades de la zona de influencia directa de la carretera se ha logrado tener conocimiento de los principales problemas que afectan la zona, y buscar a los mismos las soluciones adecuadas que se han ido plasmado en los ya conocidos planes departamentales, e incluidos en los futuros planes y programas nacionales dada la importancia que tienen dichos problemas de ser subsanados para conseguir un crecimiento estable no solo de la ruta involucrada sino que también de todo el departamento del Beni y de Bolivia como país.
- ❖ **Salud y educación.**- La atención de la salud pública ha mejorado en la región debido a la mayor accesibilidad geográfica y la reducción de costos; por otro lado, se han mejorado también las posibilidades de alfabetización y elevación del nivel cultural de dicha zona.
- ❖ **Conexión internacional.**- Con el desarrollo de la carretera se logró vincular en cierta medida la región amazónica y la red de carreteras de Brasil con la red de carreteras de Perú y Chile y los puertos del Pacífico. Si bien faltan tramos por asfaltar como Yucumo – La Paz, la carretera ha logrado empalmar las ciudades más importantes y generar mayor flujo de transporte internacional de camiones de todo tonelaje.
- ❖ **Fomento de las exportaciones y el comercio exterior.**- Como la carretera Rurrenabaque – Guayaramerin es una ruta que forma parte del Corredor Norte se ha transformado en un tramo alimentador del mismo, porque ha permitido transportar carne vacuna a la ciudad de La Paz que es uno de los principales mercados consumidores e industrializador de la misma, permitiendo exportar a los países vecinos como Chile y Perú,

siendo esto un aliciente para los productores de dicho producto lográndose fomentar las exportaciones dentro de este sector.

- ❖ **Diversificación de los productos de exportación.**- Con el acceso a los principales centros de consumo, y con la adquisición de nuevas y mejores tecnologías se ha logrado diversificar la producción de los sectores agrícola y ganadero, fomentando de igual manera a la especialización y creación de nuevas fuentes de trabajo y producción en el contexto del desarrollo económico. La diversificación de la producción ha tenido lugar tanto en los productos tradicionales como en los no tradicionales, destacándose principalmente la madera, la goma, y la castaña. Esto no quiere decir que el Beni se haya transformado en un gran exportador de productos no tradicionales, sino que se pretende mostrar como poco a poco se esta logrando establecer marcos de referencia basados en la explotación e industrialización de los recursos existentes en el lugar.

7.2. LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ

La construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez nace de una iniciativa entre el Gobierno de Bolivia y el Banco Interamericano de Desarrollo. El principal objetivo es la unión del océano Atlántico, en el puerto de Manaos, con el océano Pacífico en el puerto de Arica, para disminuir las distancias y costos de transporte mencionados anteriormente, en la vinculación Brasil – Yokohama y los países asiáticos.

Dentro de dicho proyecto aparecen como actores principales la Prefectura del departamento del Beni y el Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo, que han suscrito un contrato para financiar la ejecución del Estudio de Diseño Final e Impacto Ambiental de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, localizada en su integridad en el departamento del Beni con una longitud aproximada de 330 kilómetros.

Dicho estudio responde a la necesidad de una mayor y mejor integración vial a nivel departamental, nacional e internacional, relacionados con el mejoramiento, rehabilitación y/o construcción de carreteras, así como mejorar las condiciones de vida correspondientes a área de influencia de la misma ya que se abrirán nuevas expectativas para la producción nacional y las exportaciones no tradicionales, permitiendo al departamento del Beni y departamentos vecinos acceder a mercados externos en mejores condiciones de competitividad.

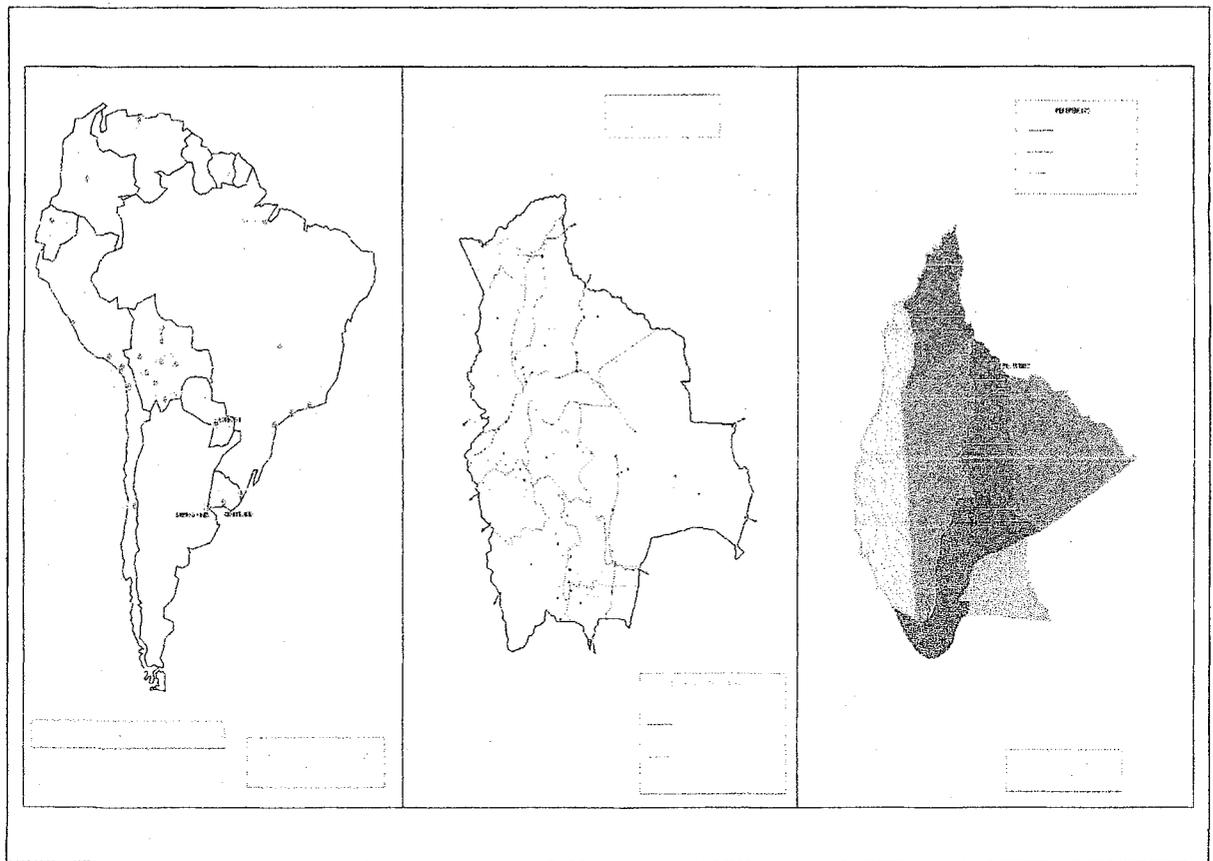
7.2.1. UBICACIÓN DEL PROYECTO CARRETERO EN EL CONTEXTO NACIONAL E INTERNACIONAL

El proyecto carretero Trinidad – Puerto Ústarez, se localiza en su integridad en el departamento del Beni, como una continuación de la Ruta Nacional N° 3 (La Paz - Trinidad) y de la Ruta Nacional N° 9 (Yacuiba - Santa Cruz - Trinidad) para completar el Corredor de Exportación Norte-Sur.

En su recorrido, la carretera atraviesa las provincias Cercado y Mamoré con poblaciones importantes como San Ramón y San Joaquín, pero es recién en el 2005 cuando el Servicio Nacional de Caminos hoy ABC, la ha considerado parte de la Red Fundamental de Carreteras de Bolivia.

A continuación se presentan mapas para la mejor comprensión de la ubicación de la carretera dentro del contexto internacional, nacional y departamental:

MAPA N° 17: CONTEXTO INTERNACIONAL DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO USTAREZ

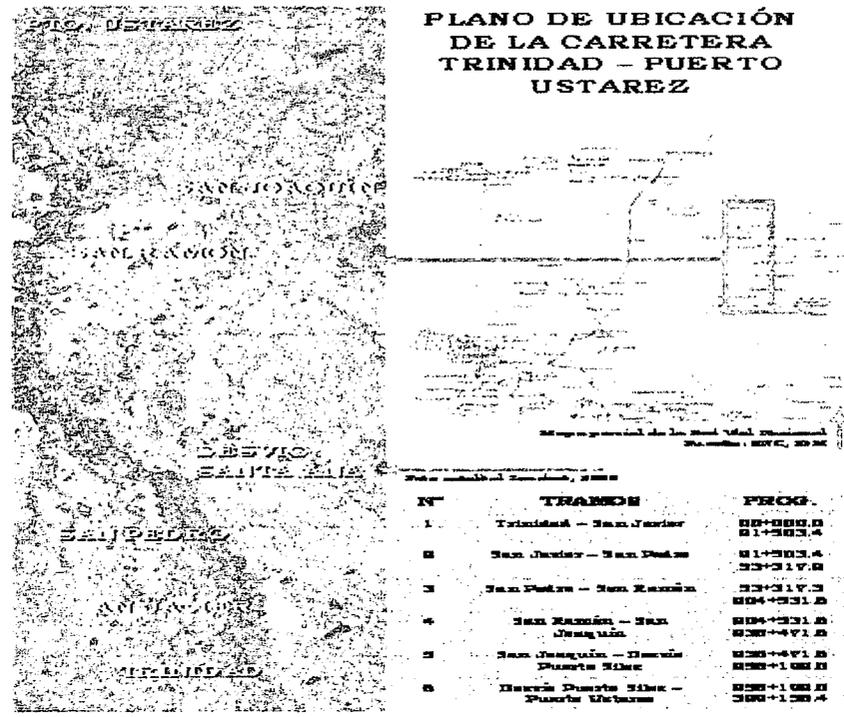


Fuente: CAEM Consultora

En el mapa N° 17 se muestra un mapa de Sudamérica y las capitales de cada uno de los países con sus respectivas conexiones a nivel internacional entre todas ellas. Consiguientemente, se muestra un mapa de Bolivia con su correspondiente división política y conexiones camineras existentes y en proyecto. Por último, se muestra el departamento del Beni, que es el departamento donde tiene lugar el proyecto de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez.

Para mayor comprensión, se presenta un mapa mas detallado para que se pueda entender la ubicación a nivel departamental de la carretera con los respectivos tramos que se tienen en la misma.

MAPA N° 18: CONTEXTO NACIONAL Y DEPARTAMENTAL DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO USTAREZ



Fuente: CAEM Consultora

7.2.2. TRAMOS DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ

La carretera Trinidad - Puerto Ústarez ha sido dividida en 6 tramos dadas las características de la zona como se puede apreciar en el mapa N° 18, siendo estos los siguientes:

CUADRO N° 5: TRAMOS DE LA CARRETERA TRINIDAD – PTO ÚSTAREZ

TRAMO	DESCRIPCIÓN	LONGITUD (Km.)	ACUMULADO (Km.)
I	Km. 0+000 – San Javier	21.503	21.503
II	San Javier – San Pedro	31.813	53.317
III	San Pedro – San Ramón	151.214	204.516
IV	San Ramón – San Joaquín	35.0	238.455
V	San Joaquín- Cruce a Pto. Siles	19.0	257.455
VI	Cruce a Pto. Siles – Pto. Ústarez	72.0	329.455

Fuente: Elaboración CAEM Consultores

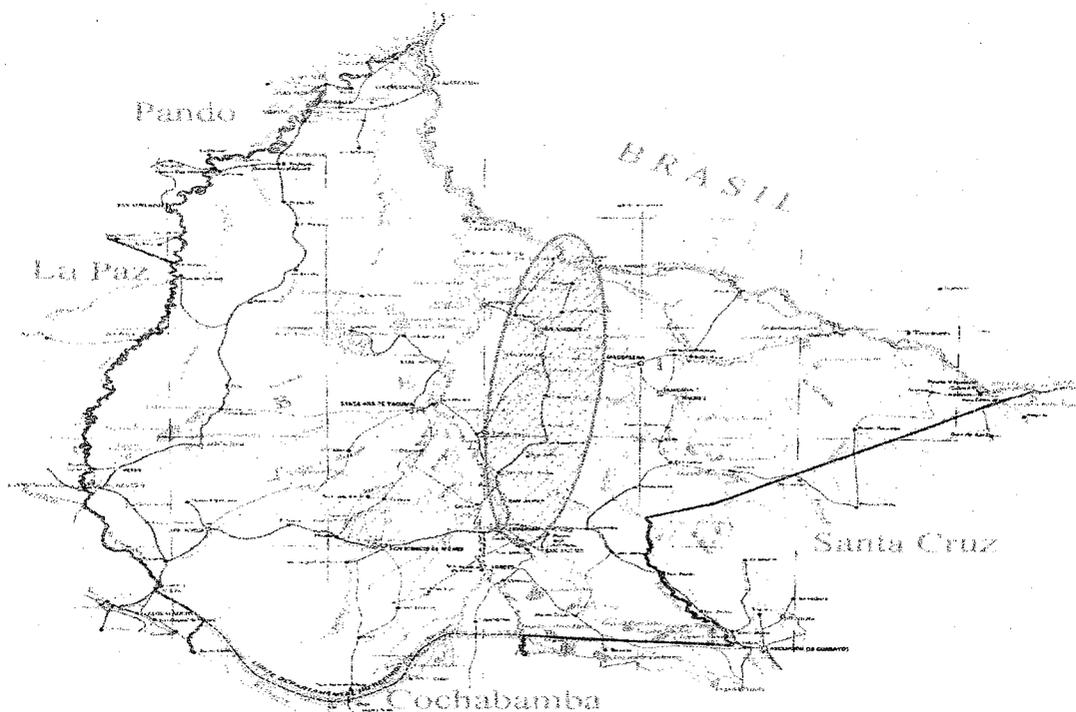
La división en tramos se realizó en base a las comunidades que se encuentran asentadas en el trayecto de la carretera, y fue planteado de esta manera para facilitar así la construcción y por supuesto conectar a las comunidades ubicadas dentro de la zona de influencia.

7.2.3. ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA E INDIRECTA

7.2.3.1. ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA

La zona de influencia directa ha sido definida por las zonas geográficas del departamento del Beni que son atravesadas por la carretera, incluso sus puntos de orígenes y destinos que comprende concretamente las provincias Cercado y Mamoré, es decir, los municipios de Trinidad, San Javier, San Ramón, San Joaquín y Puerto Siles. Es así que la zona de influencia se ubicaría como se muestra en el mapa a continuación:

**MAPA N° 19: MAPA DE INFLUENCIA DIRECTA DE LA CARRETERA
TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ**



Fuente: CAEM Consultora

7.2.3.2. ZONA DE INFLUENCIA INDIRECTA

Esta zona esta definida por los departamentos que comunica la Ruta Fundamental N° F9, la misma que interconecta Trinidad – Ascensión de Guarayos - Santa Cruz – Camiri – Villamontes – Yacuiba en la frontera con la Argentina, es decir, los departamentos del Beni, Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija. También se debe considerar la comunicación con Cochabamba, Oruro y La Paz, los caminos complementarios o vecinales que se hallan conectados a esta ruta; esto hace que el área de influencia indirecta se extienda a prácticamente a todo el país aunque en menor medida al Sur - Oeste del país debido a la distancia.

El Corredor Norte permitirá la comunicación con el Brasil, porque Puerto Ústarez se encuentra ubicado frente al Fuerte Príncipe da Beira, muy próximo a la ciudad de Costa Márquez, la que está vinculada por carretera pavimentada desde Presidente Médici hasta San Miguel.

Presidente Médici es una ciudad que se encuentra sobre la carretera nacional BR-363, que une Puerto Velho, capital del Estado de Rondonia con Cuiabá, capital del Estado de Mato Grosso, de esta manera el Corredor se comunica con los Estados de Rondonia y Mato Grosso y la Ciudad de Costa Márquez y el Fuerte Príncipe da Beira que pertenecen al Estado de Rondonia.

7.2.4. MARCO JURÍDICO VIAL DE LA CARRETERA TRINIDAD - PUERTO ÚSTAREZ

La carretera Trinidad – Puerto Ústarez esta respaldada mediante las siguientes leyes y decretos:

- **Ley 3259**, autoriza al Ministerio de Servicios y Obras Públicas que a través del Servicio Nacional de Caminos se incorpore a la Red Fundamental de Caminos, la ruta Norte que une la carretera Santa Cruz - Trinidad a la carretera Trinidad - Puerto Ústarez. La ruta Sur que une las carreteras Trinidad - Santa Cruz a la carretera Trinidad - La Paz.

- **Ley 3257**, declara de prioridad nacional la construcción y pavimentado del tramo Trinidad - San Ramón - San Joaquín - Puerto Ústarez.
- **Ley 2611**, establece que se complementa a la Red Fundamental de Carreteras, el tramo comprendido entre Trinidad y Cobija con el Ramal San Joaquín – Puerto Ústarez, poblaciones pertenecientes a los departamentos de Beni y Pando.
- **Decreto Supremo 14433**, declara de necesidad y utilidad pública, la expropiaron de los terrenos y construcciones que pudieran existir hasta una extensión de cien (100) metros a cada lado del eje del camino San Ramón – Trinidad, para que si se pueda construir el tramo carretero San Ramón – Trinidad (tramo que integra la carretera Trinidad – Puerto Ústarez).

7.2.5. FLUJO COMERCIAL ENTRE BOLIVIA, BRASIL Y LA ZONA DE INFLUENCIA

7.2.5.1. Relaciones comerciales entre Bolivia y Brasil

Con miras a incrementar su comercio exterior, Bolivia celebró un Acuerdo de Complementación Económica con el MERCOSUR, así como acuerdos con Chile y México, además de integrar la Comunidad Andina.

En 1996, Bolivia firmó un acuerdo de complementación económica con el MERCOSUR, el ACE N° 36, que fue internalizado en Brasil por el Decreto 2.240, del 28/05/1997. Este acuerdo apunta a la creación de un área de libre comercio entre los países miembros.

Con esta información y con las estadísticas respectivas dentro del marco de referencia mencionado, en 2004, en términos generales del comercio boliviano, el país exportó US\$ 2.254,4 millones e importó US\$ 1.187,7 millones, obteniendo un superávit en la balanza comercial de US\$ 366,6 millones de dólares. Este saldo deriva del incremento del 33% en los valores exportados frente al incremento de 25% en los valores importados, siendo sus grandes socios comerciales son los países miembros de ALADI, seguidos por EE.UU.

Ese incremento corresponde al crecimiento del 61,8% de las exportaciones de petróleo y derivados, especialmente, de gas natural, cuya exportación se incrementó un 58%, debido a la mayor demanda de Brasil y, en menor medida, de Argentina. La expansión se debe, también, al crecimiento en los valores exportados de minerales y metales (22,7%), donde se destacan el estaño, en bruto y metálico, y el plomo. Entre los bienes industriales se destaca la soja y derivados (aceite, harina y tortas de soja), además del sector de confecciones y similares.

En el primer semestre de 2005, las exportaciones de Bolivia se incrementaron en casi 17%, en comparación con igual período de 2004. El mejor desempeño, una vez más, correspondió a los derivados del petróleo, principalmente el gas natural hacia Brasil y Argentina, seguido por la agricultura, ganadería, pesca y extracción mineral. A su vez, las importaciones aumentaron un 20%, destacándose la adquisición de materias primas, productos intermedios y bienes de capital.

El comercio con Brasil se representa de la siguiente manera, destacándose las exportaciones:

Cuadro N° 6: Balanza Comercial de Bolivia con Brasil, en US\$ 1,00

Año	Exportaciones	Importaciones	Saldo
2003	504.167.938	347.958.138	156.209.800
2004	713.791.828	486.656.120	227.135.708
2005 (Ene-Jun)	420.204.000	251.905.000	39.700.000

Fuente: INE – Instituto Nacional de Estadística de Bolivia

7.2.5.2. Relaciones comerciales entre Bolivia y Rondonia

Las ciudades de Guajará-Mirim, Costa Marques y Pimenteiras do Oeste son las ciudades del Estado de Rondonia que están en la frontera con Bolivia. Las tres ciudades brasileñas están separadas de las ciudades bolivianas por los ríos Mamoré y Guaporé y suman una población estimada de 52.000 habitantes, según el IBGE- Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. En esa región

hay una amplia extensión de frontera de más de 1000 Km., casi totalmente deshabitada en ambos lados.

La mayor concentración de población se da en Guajará-Mirim (lado brasileño), con 39.194 habitantes. Según el INE Instituto Nacional de Estadística de Bolivia, la población de Guayaramerín (lado boliviano) asciende a 44.403 habitantes. El comercio entre Rondonia y el departamento del Beni, se da en su totalidad, en la frontera de Guajará-Mirim con Guayaramerín. La actividad de comercio exterior entre las regiones de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste y el lado boliviano, es decir con el departamento del Beni, es prácticamente inexistente por ser una región poco habitada del lado boliviano, limitándose a un comercio fronterizo de pequeña escala, donde se comercializa, informalmente, alimentos y otros insumos de consumo doméstico.

Como se puede observar en el Cuadro N  7, abajo, en 2003 Bolivia exportó a Rondonia US\$ 313.248 e importó US\$ 2.829.286, a través del Puerto de Guayaramerín, generando un déficit comercial de US\$ 2.516.038 para Bolivia. En 2004, las exportaciones bolivianas a Rondonia sumaron US\$ 503.702 contra US\$ 5.996.671 de importaciones desde Rondonia, causando un déficit aún más alto de US\$ 5.492.969.

En oposición a lo que ocurre en el total de la balanza comercial entre Bolivia y Brasil, en las regiones fronterizas entre *Guajará-Mirim* y Guayaramerín la balanza comercial es ampliamente favorable a Brasil.

Cuadro N  7: Balanza Comercial Bolivia/Brasil A través de la Zona Franca de Guayaramerín, en US\$ 1,00

Año	Exportaciones	Importaciones	Saldo
2003	313.248	2.829.286	(2.516.038)
2004	503.702	5.996.671	(5.492.969)
2005 (Ene-Jun)	283.825	6.064.704	(5.780.879)

Fuente: INE - Instituto Nacional de Estadística de Bolivia

Los principales productos importados por Bolivia son: papel higiénico, nuez del Brasil, agua mineral, cacao en polvo, jabón en barra, hortalizas y ganado bovino. Los principales productos exportados son: madera aserrada, porotos, pieles de ganado bovino (wet blue), pantalones, y shorts.

De los productos que se mencionaron anteriormente, Rondonia exporta madera aserrada, compensada y/o en láminas, paneles de madera, carnes deshuesadas de bovino y granito, y en dicho año, Rondonia, importó, principalmente, motores, sus partes, arroz semi-blanqueado, mezclas para panificación y agua de colonia.

Sin embargo, al analizar los cuadros precedentes, se observa que la participación de la región fronteriza de Brasil y Bolivia en el comercio exterior de los respectivos países es bastante incipiente, principalmente, teniendo en cuenta el enorme potencial de mercado del lado brasileño y de la competitividad de los productos bolivianos en dicho mercado.

7.2.5.3. Actividades Económicas de Rondonia

Las principales actividades económicas de Rondonia son: agricultura, con producción de arroz, maíz, café, y mandioca; ganadería de corte y de leche – más de 11 millones de cabezas de ganado bovino, que abastecen 11 grandes mataderos/frigoríficos y 71 industrias lácteas que producen casi 2 millones de litros de leche/día. Se destaca, también, la industria maderera y de producción de muebles, con más de 1.000 empresas, constituyendo el principal producto de exportación de Rondonia. Este Estado cuenta también con importantes yacimientos de recursos minerales, como casiterita, granito, arcilla, piedras semipreciosas y oro.

Otra actividad económica importante es el comercio y los servicios, principalmente en las ciudades de Porto Velho, Ariquemes, Jarú, Ji Paraná, Cacoal y Vilhena. Si bien los sectores de la industria y de los negocios agrícolas representan una parte sustancial de la economía local, destacamos que buena parte del comercio moviliza mercancías producidas en otros

Estados. Eso puede representar oportunidades de negocios para los productos bolivianos en Rondonia.

7.2.5.4. Productos comunes dentro de la zona de influencia

Con toda la información desarrollada anteriormente, se puede constatar que en la zona de influencia directa, es decir, el departamento del Beni y el Estado de Rondonia se tienen características similares, ya que ambos cuentan con cierta igualdad en lo que respecta a las características geográficas y climáticas lo que hace a la producción de ciertos productos agrícolas en común.

La diferencia entre estas poblaciones radica en que el Estado de Rondonia esta mas industrializado y puede elaborar productos ya terminados e intermedios, pues su economía esta mas desarrollada, mientras que en el territorio beniano las condiciones no están dadas y las plantaciones y producción del lugar son básicamente para abastecer a las familias que habitan el mismo. Sin embargo, pese a esta situación el flujo de carga entre los países esta basado particularmente en la producción agrícola teniendo como principales productos a movilizar e intercambiar comercialmente los siguientes:

- Algodón
- Arroz
- Soja
- Frijol
- Mandioca
- Banana
- Café
- Cacao
- Pulpa de frutas
- Madera
- Ganado bovino

Esto en lo que respecta al Estado de Rondonia, mientras que los principales productos benianos se tiene:

- Ganado bovino
- Madera
- Arroz
- Maíz en grano
- Mandioca
- Caña de azúcar
- Tabaco.
- Castaña
- Goma

CAPÍTULO VIII:
Beneficios de la Carretera
Trinidad – Puerto Ústarez

CAPITULO VIII: Beneficios de la Carretera Trinidad –Puerto Ústarez

8. BENEFICIOS DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ

8.1. BENEFICIOS PARA EL DEPARTAMENTO DEL BENI

La construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez tendrá grandes repercusiones en el departamento del Beni dado que la misma se desarrolla íntegramente dentro de este, siendo algunos de los beneficios los siguientes:

a) Beneficios económicos:

- ❖ Atracción de capitales nacionales y extranjeros para invertir en la zona.
- ❖ Explotación y exportación de los recursos naturales de la zona, pudiendo explotar y exportar carne bovina en mayor cantidad y al mismo tiempo desarrollar nuevos proyectos dentro del sector agrícola.
- ❖ Desarrollo y crecimiento de las provincias del noreste beniano como Cercado y Mamoré, que son provincias poco desarrolladas actualmente.
- ❖ Integración del Beni como departamento productor, formando así parte de la economía nacional.
- ❖ Ampliación de las áreas de cultivo y diversificación de la producción.
- ❖ Promoción del comercio interno.

b) Beneficios sociales

- ❖ Las inversiones que se prevén para la zona y la generación de industrias demandaran mano de obra, lo que generara empleo en el lugar.
- ❖ Al mejorar las carreteras y caminos del departamento se permitirá a las poblaciones acceder más fácilmente a los centros urbanos y viceversa, logrando la transitabilidad permanente.
- ❖ Mejora de los servicios públicos como la salud, educación, y otros servicios básicos, logrando mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

- ❖ Desarrollo del área de influencia integrándola al país, consiguiendo un digno nivel de vida y el aprovechamiento de sus recursos y potencialidades comparativas y competitivas en el marco del desarrollo sostenible.
- ❖ Acceso a la tecnología.
- ❖ Electrificación y logro de la unidad de la población.
- ❖ Mejores condiciones de accesibilidad y transitabilidad, ya que habrá desarrollo de la infraestructura física.
- ❖ Ocupación territorial, disminuyendo el flujo migratorio campo – ciudad, permitiendo poblar otros lugares.
- ❖ Mejorar el acceso y la calidad de los servicios básicos de agua potable y saneamiento básico.

8.2. BENEFICIOS PARA BOLIVIA

a) Beneficios económicos

- ❖ Mayor movimiento de carga, beneficiando a los transportistas bolivianos.
- ❖ Apertura de nuevos mercados y posibilidad de tener nuevos socios comerciales. Al mismo tiempo, estrechar y profundizar más los lazos con los actuales socios comerciales.
- ❖ Siendo parte del Corredor Norte, la carretera Trinidad – Puerto Ústarez facilitará el transporte a los mercados de La Paz y el Alto, la agro - industrialización y la exportación de la producción.
- ❖ Integración de las redes departamentales y municipales de transporte, permitiendo una optima conexión entre los centros de producción y la carretera.
- ❖ Diversificación económica, ya que al ser tan diverso el país y contar con una variedad de suelos y climas le permitirá en un futuro a Bolivia convertirse en un país productor potencial dentro de la región.
- ❖ Vinculación caminera la cual le dará a Bolivia una ventaja estratégica ya que los países latinoamericanos verán a este como un país de paso para sus exportaciones ya que se tendrá una conexión Atlántico – Pacífico.

- ❖ Crecimiento de las exportaciones como consecuencia del paso de los productos brasileros por el país.
- ❖ Aumento de la venta de gas, formando parte esencial de la integración energética del Cono Sur a través de los gasoductos que conecten con más regiones productoras de Brasil y Argentina.
- ❖ Vinculación internacional de las redes de transporte aprovechando la ubicación geográfica del país a través de los corredores de exportación y de servicios.

b) Beneficios sociales

- ❖ Con el incremento de las relaciones comerciales entre Brasil y Bolivia se prevén también cooperación en sectores como la salud, educación y el sector migratorio.
- ❖ El problema de mediterraneidad del país se verá reducido con la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez que garantiza y da otra alternativa estable para la salida a cualquiera de los dos océanos.
- ❖ Materialización de antiguos proyectos sobre el sector caminero y desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura física para ahondar en la integración de Brasil y Bolivia.
- ❖ Transitabilidad, accesibilidad y movilidad del factor trabajo.
- ❖ Desarrollo de nuevos destinos turísticos.
- ❖ Intercambio de conocimiento y tecnología (cooperación técnica) en el sector agropecuario, fortalecimiento cultural y desarrollo de otros programas en el sector salud, energía, medio ambiente, mineral, industria, narcotráfico, problemática indígena e infraestructura física.

8.3. BENEFICIOS PARA RONDONIA Y BRASIL

a) Beneficios para Rondonia:

- ❖ Desarrollo económico y productivo de las industrias de Rondonia y el noroeste de Brasil.

- ❖ Industrialización agrícola.
- ❖ Acceso a mejores tecnologías industriales.
- ❖ Aumento de la demanda de productos elaborados en la zona, no solo por sus principales compradores, es decir de los países asiáticos, sino que también desarrollo de nuevos contactos para el establecimiento de nuevos socios comerciales ampliando así la oferta exportable del Estado rondoniense.
- ❖ La viabilización de una salida al Pacífico reducirá las dificultades económicas y sociales que atraviesa la Amazonia occidental carente de inversiones públicas como privadas.
- ❖ Expansión económica del Estado.
- ❖ Desarrollo del biocomercio como una estrategia para la conservación de la biodiversidad en la región.

b) Beneficios para Brasil:

- ❖ Liderazgo en las exportaciones de productos agrícolas.
- ❖ Expansión y diversificación de la oferta exportable.
- ❖ Disminución de las variables como costo de transporte, tiempo de viaje, horas de retraso, y otros obstáculos.
- ❖ Atracción de mayores capitales extranjeros.
- ❖ Diversificación de las opciones de rutas que tiene Brasil para exportar sus productos, principalmente a los mercados vecinos.
- ❖ Apertura del comercio fronterizo con Bolivia y viceversa.
- ❖ Puerta al futuro para la Amazonia brasilera y acceso estable y permanente de Brasil a la ruta Panamericana.
- ❖ Al ser la ruta Trinidad – Puerto Ústarez la más económica en costo y tiempo, permitirá a Brasil que pueda transportar sus productos desde cualquier punto del país, que tengan destino el continente asiático en mejores condiciones.
- ❖ Reducción de cerca de cuatro mil millas marítimas de distancia hacia los mercados asiáticos, evitando el paso por el Canal de Panamá y USA.

8.4. BENEFICIOS PARA LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

A nivel regional y de bloque, la construcción de la carretera traerá muchos beneficios y planteará a su vez nuevos desafíos que tendrán de igual manera la búsqueda del desarrollo de Latinoamérica, sin embargo, esta carretera significaría un paso más en la búsqueda de la integración y unión de los pueblos latinos, siendo estos beneficios los siguientes:

- ❖ Integración vial e integración física.
- ❖ Alcance y efectivización de los objetivos planteados en la IIRSA.
- ❖ Vinculación Atlántico – Pacífico, y materialización de una nueva ruta estable y transitable los 365 días del año.
- ❖ Mayor integración a nivel latinoamericano pudiendo así hacer frente como región a las demandas de otros países, continentes y regiones del mundo.
- ❖ Desarrollo de la Amazonia, unificación de la misma en búsqueda del desarrollo del lugar, y defensa del medio ambiente.
- ❖ Aumento y fomento del turismo.
- ❖ Desarrollo del transporte fluvial en la Amazonia.
- ❖ Desarrollo de proyectos de energía, transporte, comunicaciones que beneficien a toda la región.
- ❖ Posibilidad de negociar en bloque, tratando así de unificar la producción y exportando en conjunto para cumplir los pedidos de los grandes mercados consumidores de Asia y Europa.
- ❖ Modernización de los puertos marítimos ubicados en la región haciendo competitiva a la región.
- ❖ Cooperación para el desarrollo de nuevas tecnologías en los sectores de la educación y la salud.
- ❖ Apertura de las fronteras de los países, perfil de regionalización y unificación de los mercados e integración panamericana.
- ❖ Disminución de la pobreza y mejora en la calidad de vida de los pueblos.
- ❖ Cambios positivos en la demanda y oferta de los servicios de transporte.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

De todo lo anteriormente expuesto en el presente trabajo final de tesis se puede concluir en lo siguiente:

- El departamento del Beni tiene las posibilidades de integrar a las provincias (Cercado y Mamoré) y poblaciones situadas dentro del área de la influencia directa de la carretera como Concepción y Bella Vista, y a los departamentos de Santa Cruz, Cochabamba y La Paz; ampliando así el flujo de transporte interno de la región.
- Con la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez se puede establecer un enfoque donde la misma funcione como un corredor central de exportación, ofreciendo a los países vecinos, como Brasil, una vía de exportación de sus productos rápida y económica, saliendo por los puertos del Pacífico ubicados en los países de Perú y Chile, para si llegar en mejores condiciones a los grandes mercado de consumo de Asia.
- El proyecto ofrece un panorama de nuevas posibilidades de interconexión entre las regiones Norte y Nor-Este y las regiones Centro, Sur y posteriormente Oeste de país, comunicando las zonas de producción con las zonas de consumo.
- Se puede desarrollar servicios turísticos en toda región, debido al mejoramiento de accesibilidad y confort por carretera y baja de los costos de transporte.
- Una vez construida la carretera se pueden proyectar nuevos mercados y centros de producción, estableciéndose así un plan productivo sobre la base de una mejor vinculación vial que posibilitará al productor agrícola y ganadero ofertar productos a precios más competitivos en nuevos mercados.
- Por último se concluye en que la carretera Trinidad – Puerto Ústarez representa un potencial como vía de entrada y de salida hacia los océanos Atlántico y Pacífico, logrando así un comercio nacional e internacional eficiente.

RECOMENDACIONES

El trabajo final pretende también marcar algunas pautas tanto para las autoridades municipales, departamentales y nacionales, como para los países que están involucrados en este desafío y que buscan mejorar sus actuales condiciones tanto comerciales, económicas como sociales. Es con este fin que se plantean las siguientes recomendaciones ya que representan puntos de quiebres que ponen en riesgo la realización del proyecto.

- Se pone de manifiesto que al estar atravesando Bolivia una situación política complicada y de cambio para el país, se recomienda a las autoridades de la Prefectura del Beni multiplicar y diversificar sus esfuerzos para conseguir el financiamiento de organismos internacionales u otros que estén interesados en realizar la construcción de la carretera Trinidad – Puerto Ústarez.
- El presente trabajo busca servir como base de nuevos proyectos que tengan como fin la integración y el desarrollo de los pueblos.
- Al ser la carretera Trinidad – Puerto Ústarez parte del corredor bioceánico central se recomienda realizar esfuerzos conjuntos entre Rondonia y el Beni, como entre Bolivia y Brasil para tratar de concretar el mismo.
- Por ultimo, se recomienda realizar un estudio que establezca la posibilidad de que la carretera sea construida con fondos del estado boliviano y el brasilero, si es que en un caso no se pueda conseguir el financiamiento de la misma a traves de los diferentes organismos internacionales. Esto porque Brasil principalmente ahorraría mas de 3 mil millones de dólares si estuviera construida la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, pudiendo canalizar ese dinero en la construcción de la misma.

Glosario, Anexos, Mapas

GLOSARIO

ABASTECIMIENTO: Puesta a disposición de bienes y servicios en un mercado. Cosas o efectos suministrados. Aprovisionamiento, suministro de bienes y/o servicios que necesita una empresa o entidad para cumplir con su objeto.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 2.

ACTIVIDAD AGROPECUARIA: Aquella que tenga relación con la agricultura y la ganadería.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 8.

ACTIVIDAD COMERCIAL: Proceso mediante el cual se trata de satisfacer la demanda de bienes y servicios en tiempo y forma.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 9.

ACTIVIDAD ECONOMICA: La que comprende la producción, venta y distribución de bienes y servicios. Toda actividad humana que modifica el conjunto de medios útiles y escasos a disposición de un sujeto para los fines de la vida. Sucesión ordenada de actos humanos, individuales o colectivos, que utiliza los recursos a su alcen para satisfacer sus objetivos vitales.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 9.

AGRICULTURA: Explotación del suelo a fin de obtener plantas o criar animales ya sea para la subsistencia o bien, cada vez mas, para la venta en la agricultura de mercado.

Diccionario de Economía y Empresa, autores: Jean Pierre Paulet y Eliseo Santandreu, Ediciones Gestión 2000 S.A., Pág. 9.

APERTURA ECONOMICA: Posibilidad de una economía de incluirse en el mercado internacional. Requisitos básicos para ellos son: libre comercio, ingreso de tecnología, bajas de aranceles a la importación, facilidades para la inversión extranjera, eliminación de restricciones comerciales, ingreso de tecnología, desregulación general de la economía y libre tipo de cambio.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 31.

AUTOCONSUMO: Producción destinada únicamente al consumo de quienes la generan.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 41.

BALANZA COMERCIAL: También llamada balanza de mercancías; la balanza comercial es aquella parte de la balanza de pagos en la que se recogen los ingresos por exportaciones y los pagos por importaciones.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 40.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO: Conocido por la sigla BID, es un organismo internacional creado el 30 de diciembre de 1959 con el objeto de incentivar y acelerar el desarrollo económico de los países de América Latina.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 49.

COMERCIO: Transmisión de un bien a cambio de un pago (o de una contrapartida): es un sistema de distribución.

Diccionario de Economía y Empresa, autores: Jean Pierre Paulet y Eliseo Santandreu, Ediciones Gestión 2000 S.A., Pág. 29.

COMERCIO EXTERIOR: Equivalente al comercio internacional y representa la interrelación que se establece entre las actividades económicas entre diversos países.

Diccionario de Economía y Empresa, autores: Jean Pierre Paulet y Eliseo Santandreu, Ediciones Gestión 2000 S.A., Pág. 30.

COMERCIO INTERNACIONAL: Intercambios económicos, es decir, entre Estados, que conciernen a las mercancías y los servicios.

Diccionario de Economía y Empresa, autores: Jean Pierre Paulet y Eliseo Santandreu, Ediciones Gestión 2000 S.A., Pág. 30.

COMERCIO INTERNACIONAL: El que se realiza entre distintos países; puede ser de exportación y/o importación.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 102.

COMERCIO INTERNO: El que se realiza dentro de las fronteras o límites de un país. El que tiene lugar en un espacio económico homogéneo, regulado por las mismas leyes.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 102.

COMERCIO INTRAREGIONAL: Comercio que solamente se desarrolla dentro de una región.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 102.

COMPETITIVIDAD: Conjunto de ventajas como calidad, atención al cliente, investigación, precio, etc., que permite a la empresa diferenciarse de su competencia.

Diccionario de Economía y Empresa, autores: Jean Pierre Paulet y Eliseo Santandreu, Ediciones Gestión 2000 S.A., Pág. 31.

CONSUMO: Parte de la renta que se destina a la adquisición de bienes y servicios para la satisfacción de necesidades. La parte de la renta que no se consume se constituye el ahorro del periodo. Cuando el consumo rebasa la renta de un determinado periodo de tiempo, el correspondiente agente económico tendrá que endeudarse; en ese caso, el ahorro del periodo es negativo. El consumo nacional se halla integrado tanto por el consumo de las familias o economías domésticas como por el consumo del sector público (gasto público) y el consumo en el exterior (importaciones menos exportaciones)

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 70.

COSTE: Gasto o sacrificio en que se incurre en la producción de un bien o la prestación de un servicio. Hace referencia al coste total si no se dice otra cosa. El coste total de un producto viene dado por la suma de los valores monetarios de todos los inputs consumidos o utilizados en su proceso de producción. En todo coste, en cuanto al valor resultante de una operación de suma, procede distinguir normalmente dos componentes.

Coste fijo y coste variable; el primero también llamado coste de estructura o coste de periodo, es aquella parte del coste total que permanece constante al variar el volumen de producción; el coste variable, en cambio, es aquella parte del coste total que varía con la cantidad de volumen de producción.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 73.

COYUNTURA ECONOMICA: Situación actual de la economía y sus perspectivas futuras. Estado general de los negocios. Panorama económico conjunto de circunstancias externas que aconsejan o desaconsejan emprender una determinada actividad económica. La coyuntura económica en un momento dado viene determinada por el estado actual y la previsible evolución de las fuerzas y las variables económicas mas relevantes, como la demanda, el tipo de interés, el índice general de precios, la disponibilidad y el coste de la mano de obra, el déficit presupuestario y de la balanza de pagos, la accesibilidad a los mercados exteriores, la política nacional e internacional, etc.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 76.

CRECIMIENTO ECONÓMICO: Aumento de la cantidad producida de bienes y servicios. El aumento de la producción en términos macroeconómicos viene definido por el incremento de la renta nacional en términos reales, esto es, una vez descontado de esta macro magnitud a precios corrientes el efecto de la inflación.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 77.

CRECIMIENTO SOSTENIDO: Dícese del crecimiento que se puede mantener durante un periodo de tiempo prolongado.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 78.

DEMANDA: Disposición de un agente económico para pagar el precio de una determinada mercancía. Cantidad que se esta dispuesto a comprar de un cierto producto a un precio determinado.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 92.

DESARROLLO: Fase de la evolución económica de un país caracterizado por un aumento del bienestar general de sus habitantes. Es un proceso que se manifiesta a través de modificaciones en la naturaleza, cuantía y uso de los recursos económicos disponibles y en cambios en la cuantía y naturaleza de los bienes obtenidos durante el mismo. Vale decir que el desarrollo supone aumentos de la actividad económica y en el ingreso real y diversificación productiva a la vez. Es un proceso que se caracteriza por el permanente desarrollo de la capacidad económica para producir bienes diversificados.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 149.

DESARROLLO ECONÓMICO: Superación del subdesarrollo o atraso económico. Muchos economistas y autorizadas publicaciones científicas sobre cuestiones económicas identifican desarrollo y crecimiento económico. En general, se acepta que el desarrollo económico comporta, además de crecimiento económico en sentido estricto, la necesidad de efectuar reformas estructurales, condición sine qua non a su vez del propio crecimiento.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 150.

DESEMPLEO: Situación de una economía en la que parte de sus recursos productivos se hallan sin utilizar. Hace referencia a la desocupación de la mano de obra o factor trabajo, si no se dice otra cosa.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 98.

EMPLEO: Destino, ocupación, oficio. Nivel de ocupación de personas empleadas en actividades de diversa índoles.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 181

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD: Es el conjunto de investigaciones, informaciones y análisis necesarios para decidir la ejecución de un proyecto, su rechazo o su postergación. Este estudio deberá ser desarrollado a un grado de detalle tal que asegure un grado de aproximación razonable respecto a la inversión total y que permite iniciar de inmediato las acciones preliminares a su implementación.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygredda, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 91.

ESTUDIO DE INGENIERIA BASICA: Forman parte de los estudios de factibilidad y analizan con mayor detalle los aspectos técnicos del proyecto, precias a la ejecución del estudio definitivo de ingeniería. En estos estudios deberán definirse la alternativa técnica, así como los requerimientos de mano de obra, insumos de maquinaria y de equipos para la construcción y operación del proyecto.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygredda, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 92.

ESTUDIO DE PRE – FACTIBILIDAD: Es el conjunto de datos, investigaciones y análisis de tipo técnico, económico y financiero, que tienen como objeto asegurar la existencia de por lo menos una alternativa viable para la implementación del proyecto a asignar recursos para los Estudios de Factibilidad sobre bases seguras.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygredda, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 92.

ESTUDIO PRELIMINAR: Es el conjunto de informaciones y análisis de carácter eminentemente cualitativo, que permiten definir una idea de inversión y decidir la asignación de recursos para la ejecución de estudios mas detallados.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygreña, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 92.

EXPORTACION: Venta de productos nacionales a un mercado extranjero, pudiendo ser de bienes o servicios, cuyo indicador se vera reflejado en la balanza comercial y de pagos del país.

Salida legal del país de cualquier mercancía nacional o nacionalizada con destino al extranjero.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygreña, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 94.

GLOBALIZACION: Dinámica y creciente interconexión mundial de todos sus campos.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 226.

LOGISTICA: Técnica de planificar, organizar y ordenar la combinación mas factible de los recursos, áreas de trabajo, personal y tiempo necesarios para cumplir los objetivos y procedimientos. Proceso de administrar el movimiento y almacenamiento de materiales, partes y productos terminados que provienen de los proveedores en las instalaciones de una empresa y hacia los clientes.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 284.

OFERTA: Exposición publica que se hace de las mercancías en solicitud de venta. Cantidad de producto que una empresa esta dispuesta a vender durante

un periodo de tiempo determinado a un precio dado. La cantidad ofrecía de un determinado producto.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 197.

PRODUCTIVIDAD: Relación cuantitativa entre cierta producción y uno o varios factores de la misma.

Facultad de producir. Calidad de lo que es productivo.

Eficiencia de los trabajadores, medida de voluntad de producción, satisfactoria por empleado, por hora hombre o por jornada de trabajo hombre.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygreña, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 161.

RED COMERCIAL: Conjunto de todos los caminos o canales de distribución comercial posibles que puede seguir un fabricante para hacer llegar su producción al consumidor final.

Diccionario de Economía y Administración, Andrés D. Suárez Suárez, impreso en Colombia, Editorial Mc Graw Hill, Pág. 242.

RENDIMIENTO: Relación entre un elemento que concurre a la producción y el volumen o el valor de la producción correspondiente. El rendimiento expresa la capacidad de una unidad del factor de producción que contribuye a la producción del conjunto.

Diccionario Económico y Financiero; autores: Y. Bernard, J. C. Colli y D. Lewanndowski, Edición du Senil 1975, Pág. 1086.

RENTABILIDAD: Capacidad de un bien o servicio de producir una renta o ingreso, se mide porcentualmente, indicando el éxito económico con relación al capital empleado.

Manual de Términos Económicos y Financieros, autor: Eco. Luís V. Sánchez Ygreña, Primera Edición 1998, Editorial San Marcos, Pág. 169.

TRANSPORTE: Acción y efecto de trasladar una cosa de un lugar a otro.

Diccionario de Economía, 2ª edición Buenos Aires, Valleta Ediciones 2003, Pág. 442.

VIABILIDAD: Se dice de aquel proyecto que es realizable por presentar señales evidentes de rentabilidad económica y ser factible de ponerlo en marcha.

Diccionario de Economía y Empresa, autores: Jean Pierre Paulet y Eliseo Santandreu, Ediciones Gestión 2000 S.A.

ANEXOS

LEYES Y DECRETOS

DECRETO SUPREMO N° 14433

GENERAL HUGO BANZER SUÁREZ

Presidente de la República

Considerando:

Que, en los planes del Servicio Nacional de Caminos y los Comités de Obras Públicas de los Departamentos de Santa Cruz y Beni, esta contemplada la construcción del camino San Ramón - Trinidad;

Que, es menester establecer y mantener el derecho de vía, así como consolidar la propiedad del Estado sobre las fuentes de aprovechamiento de los materiales necesarios para la construcción de dicha carretera;

Que, las características de las zonas tropicales, por donde atraviesa el mencionado camino, en actual construcción, difieren, totalmente de las regiones altiplánicas y otras del territorio nacional, precisándose, en consecuencia, mayor amplitud en el derecho de vía;

Que, es deber del Supremo Gobierno facilitar la realización de esta importante obra, cuyo objetivo es el de propender el desarrollo de ambos departamentos;

EN CONSEJO DE MINISTROS; DECRETA:

ARTICULO 1º.- Declárese de necesidad y utilidad pública, la expropiación de los terrenos y construcciones que pudieran existir hasta una extensión de cien (100) metros a cada lado del eje del camino San Ramón – Trinidad, así como de todas las fuentes de materiales de construcción que se encuentren en dicha extensión de conformidad a los planos preparados por el Servicio Nacional de Caminos.

ARTICULO 2º.- Las Prefecturas y Alcaldías Municipales del Beni y Santa Cruz, en lo que les corresponda, quedan encargadas de los respectivos trámites de expropiación, de acuerdo con las formalidades establecidas por el Decreto de 4 de abril de 1879, elevado a Ley por Ley de 30 de diciembre de 1884, Decretos

Supremos N°. 09304 de 9 de julio de 1970 y 10634 de 15 de diciembre de 1972, y demás disposiciones vigentes de la materia.

ARTICULO 3°.- El valor correspondiente a los terrenos a expropiarse y a las fuentes de materiales de construcción, será compensado con la plusvalía que adquieran como resultado de la construcción de la carretera San Ramón – Trinidad.

Los señores Ministros de Estado en los despachos de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, Finanzas e Interior, Migración y Justicia, quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los veintidós días del mes de marzo de mil novecientos setenta y siete años.

FDO. GRAL. HUGO BANZER SUAREZ

Fdo. Oscar Adriazola Valda

Fdo. Juan Peredo Asbun

Fdo. Rene Bernal Escalante

Fdo. Juan Lechin Suárez

Fdo. Carlos Calvo Galindo

Fdo. Jaime Niño de Guzmán

Fdo. Julio Trigo Ramírez

Fdo. Carlos Rodrigo Lea plaza

Fdo. Mario Vargas Salinas

Fdo. Alfonso Villalpando A.

Fdo. Alberto Natush Busch

Fdo. Guillermo Jiménez Gallo

Fdo. Guido Vildoso Calderón

Fdo. Santiago maese roca

LEY N° 2611

LEY DE 18 DE DICIEMBRE DE 2003

CARLOS D. MESA GISBERT

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Se dispone complementar la Red Fundamental de Carreteras del país.

ARTICULO 2º.- Se complementa a la Red Fundamental de Carreteras, el tramo comprendido entre Trinidad y Cobija con el Ramal San Joaquín – Puerto Ústarez, poblaciones pertenecientes a los departamentos de Beni y Pando.

ARTICULO 3º.- El Servicio Nacional de Caminos, asume la responsabilidad del nuevo tramo en todos los aspectos relacionados a la planificación, programación, estudio y diseño, referido a la construcción, conservación, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación sobre el mismo, los cuales deberán cumplir las condiciones del Artículo 2º de Decreto Supremo N° 25134.

ARTICULO 4º.- El Servicio Nacional de Caminos, coordinará con las instituciones departamentales, nacionales e internacionales, para conseguir el objetivo propuesto.

Remítase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los 25 días del mes de noviembre de dos mil tres años.

Fdo. Hormando Vaca Diez, Oscar Arrién Sandoval, Enrique Urquidi Hodgkinson, Juan Luís Choque Armijo, Fernando Rodríguez Calvo, Roberto Fernández Orozco.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de diciembre de dos mil tres años.

FDO. CARLOS D. MESA GISBERT, José Antonio Galindo Neder, Javier Gonzalo Cuevas Argote, Jorge Urquidi Barrau.

LEY N° 3259

LEY DE 8 DE DICIEMBRE DE 2005

SANDRO STEFANO GIORDANO GARCIA
PRESIDENTE INTERINO DE LA REPÚBLICA

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionando la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Se autoriza al Ministerio de Servicios y Obras Públicas que a través de Servicio Nacional de Caminos se incorpore a la Red Fundamental de Caminos, la ruta Norte que une la carretera Santa Cruz – Trinidad a la carretera Trinidad – Puerto Ústarez, con una extensión de 7 + 23 kilómetros. La ruta Sur que une las carreteras Trinidad – Santa Cruz a la carretera Trinidad – La Paz con una extensión de 6 + 96 kilómetros.

ARTICULO 2º.- Se autoriza a la Prefectura del Departamento del Beni y a la H. Alcaldía Municipal de la Santísima Trinidad, la construcción de la Avenida Doble Vía Panamericana con una extensión de 3 + 10 kilómetros y un costo de \$US 2.934.224,06 (DOS MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO 06/100 DOLARES AMERICANOS), con una participación financiera de la Prefectura de un 80% y el municipio con un 20% los mismos que serán financiados con el Presupuesto de la Gestión 2006.

Remítase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los siete días del mes de diciembre de dos mil cinco años.

Fdo. Sandro Stefano Giordano García, Norah Soruco de Salvatierra, Juan Luís Choque Armijo, Gonzalo Chirveches Ledezma, Erick Reyes Villa B., Aurelio Ambrosio Muruchi.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los ocho días del mes de diciembre de dos mil cinco años.

Oscar Silva Flores

Ministro Interino de la Presidencia.

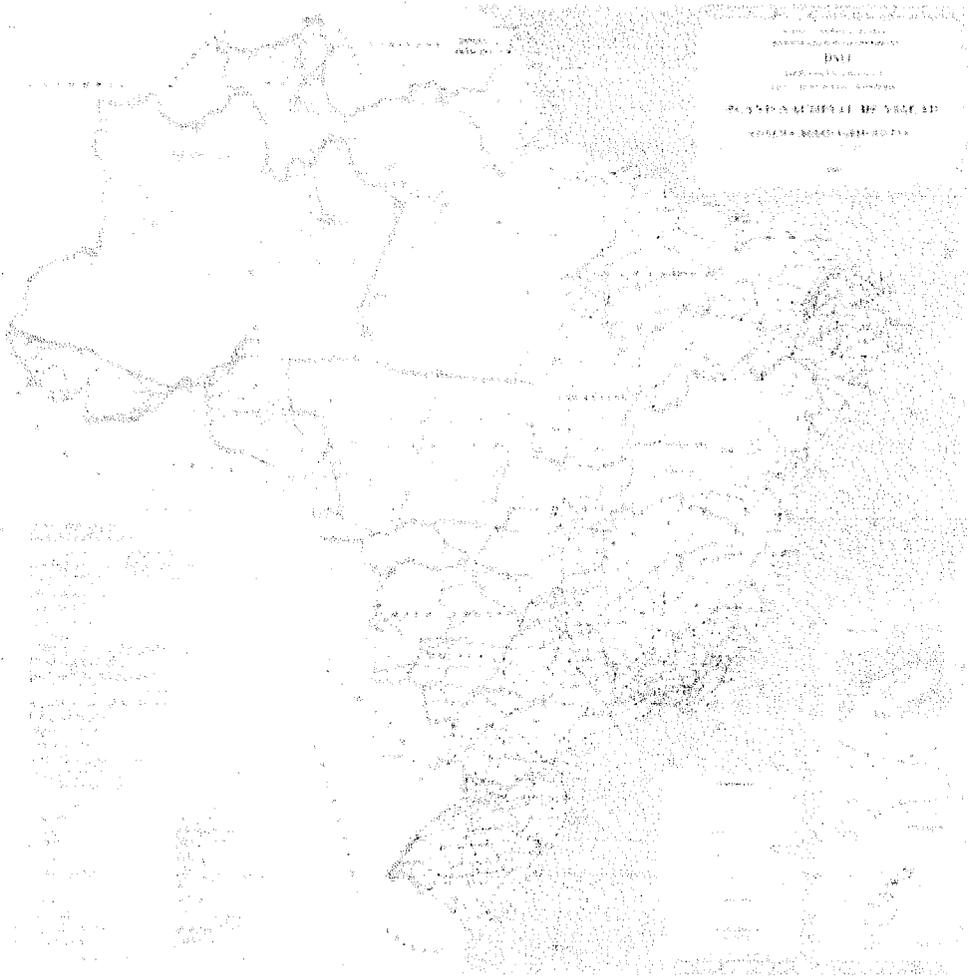
MAPAS

MAPA Nº 20: MAPA POLÍTICO DE BRASIL



Fuente: Editorial Lago

MAPA Nº 21: INTEGRACION VIAL DE BRASIL



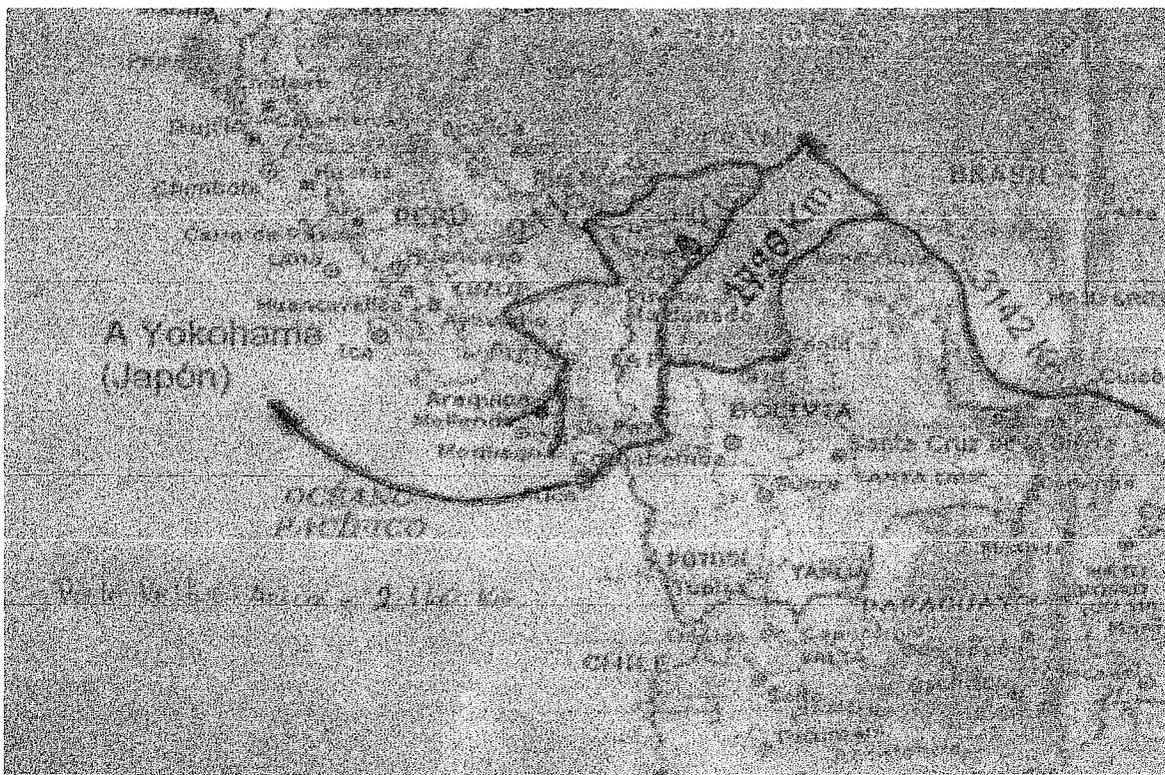
Fuente: Ministerio de Transporte de Brasil

MAPA Nº 22 : RUTA BR – 364 (BRASIL)



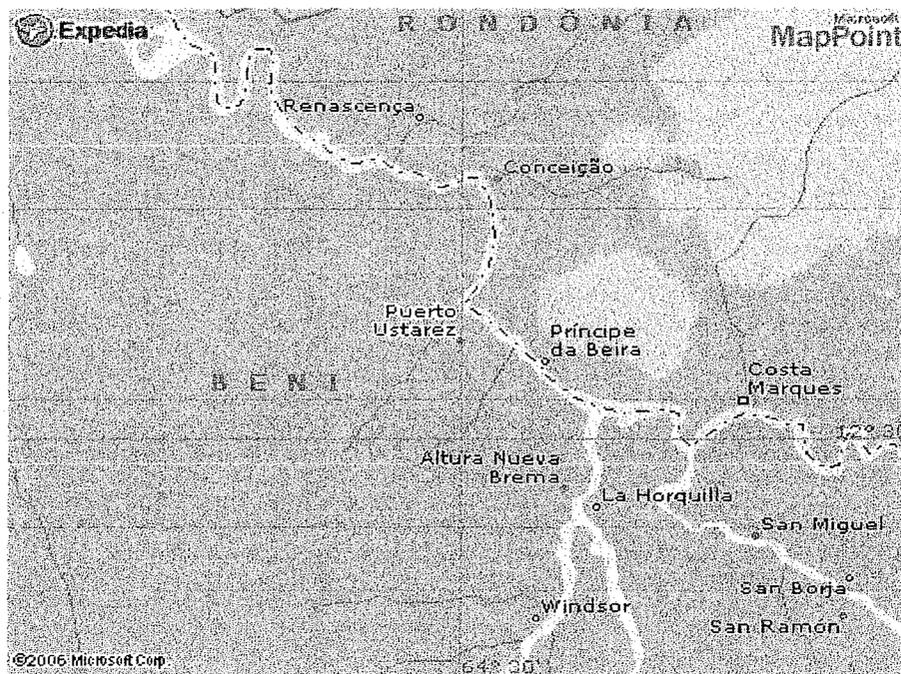
Fuente: Editorial Lago

**MAPA N° 23: RUTAS PROPUESTAS PARA UNA SALIDA HACIA EL
PACIFICO PARA BRASIL**



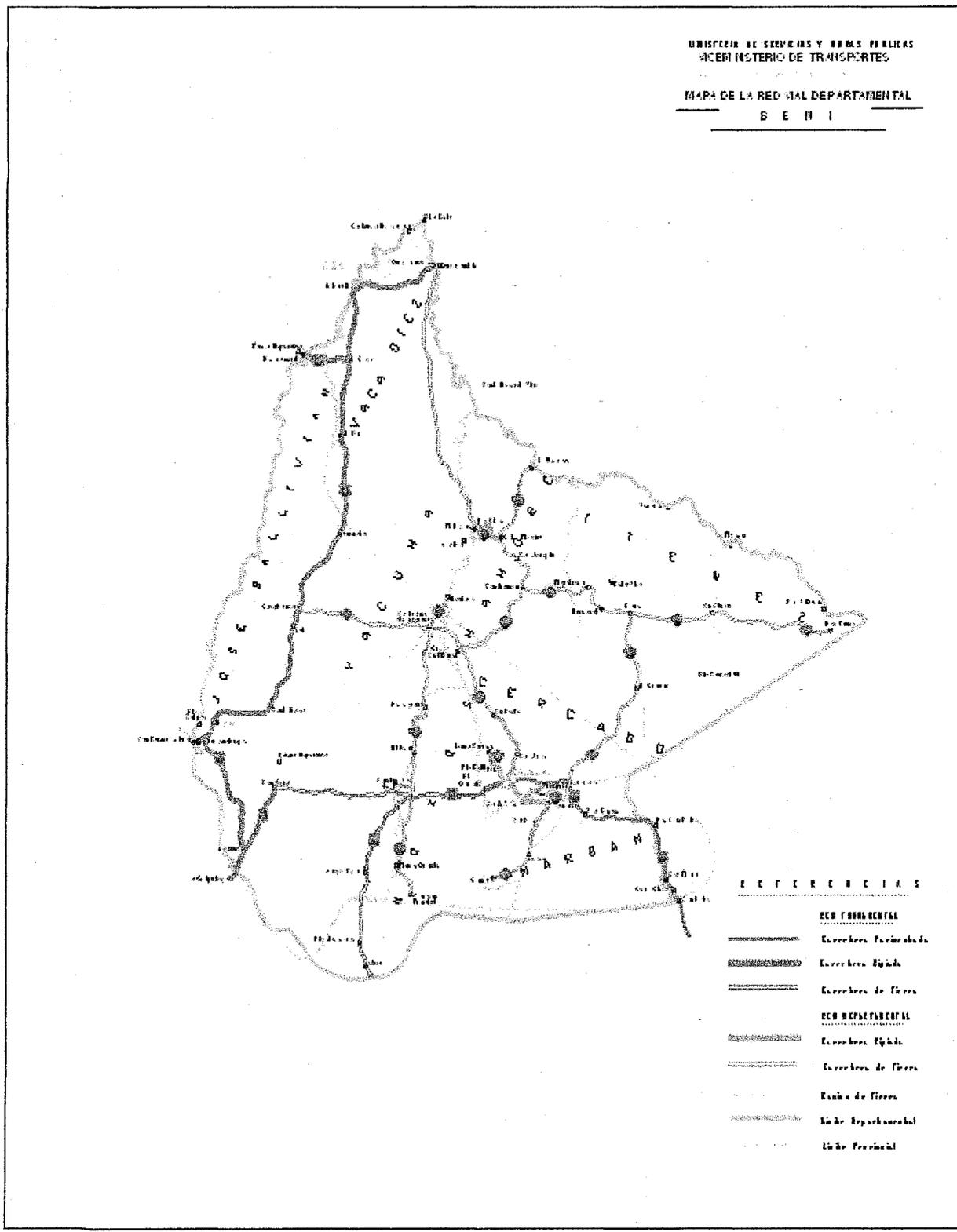
Fuente: Propuesta de Integración Vial Atlántico – Pacífico a través de Bolivia.

MAPA N° 24: UBICACIÓN DE PUERTO USTAREZ



Fuente: www.expedia.com

MAPA Nº 25: RED VIAL DEPARTAMENTAL DEL BENI



Fuente: Administración Nacional de Caminos ABC

FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía

- ❖ Maleheiros Tourinho, Luis; Brasil: Um salto para o Pacífico; Editorial: SEBRAE/RO, 1ra Edición; Porto Velho; 1994.
- ❖ Pinto Parada, Rodolfo; Propuesta de Integración Vial Atlántico – Pacífico a través de Bolivia; Trinidad – Beni.
- ❖ Uculmana Suárez, Peter; Comercio Internacional y Desarrollo, La Paz – Bolivia; Imprenta: Stampa Grafica Digital; Junio de 1997.
- ❖ Uculmana Suárez, Peter; Manual de Transporte Internacional de Mercancía; Imprenta: Stampa Grafica Digital; La Paz - Bolivia; 1996.

Artículos

- ❖ Periódico La Razón; ABC se pone como primera meta mantener unido al país todo el año; Sección ejecutivos Pág. B8 y B9; La Paz – Bolivia; domingo 21 de enero de 2007.

Informes

- ❖ Molina, Silvia; El Rol de Bolivia en la Integración Sudamericana, Foro Boliviano sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.
- ❖ Ministerio de Planificación y Desarrollo; Lineamientos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010; La Paz - Bolivia; junio de 2006.
- ❖ Prefectura del Departamento del Beni; Plan Departamental de Desarrollo Económico y Social – Beni (PDDDES – BENI) 2006 – 2010; Santísima Trinidad; 2005.
- ❖ Servicio Nacional de Caminos; Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte La Paz – Guayaramerín – Cobija y Plan de Acción PAE; Cartilla Tercera Ronda Consulta Publica; La Paz – Bolivia; mayo 2006.

- ❖ Servicio Nacional de Caminos; Memoria de Gestión 2004 – 2005; Imprenta: Impresiones Quality S.R.L; La Paz – Bolivia; 15 de septiembre de 2005.
- ❖ Santa Gadea, Rosario; Integración Física Sudamericana: Evolución, Perspectivas y Participación del Perú; Lima – Perú; marzo 2005.
- ❖ Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE); Sector Transporte en Bolivia de 1992 – 2005;
- ❖ Resumo das ideias defendidas pelos participantes do Seminário “A Saida para o Pacifico”; A saida para o Pacifico; Porto Velho/Rondonia; 20 de septiembre de 1990,

Paginas de internet

- ❖ <http://www.abc.gov.bo> ; Administración Boliviana de Caminos.
- ❖ [http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/decd25d818b0d76c032567da0062fec1/190ad6b029e404510325717800657e00/\\$FILE/15-05.doc](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/decd25d818b0d76c032567da0062fec1/190ad6b029e404510325717800657e00/$FILE/15-05.doc) ; Identificación de oportunidades comerciales para productos bolivianos en los Estados brasileños de Rondonia y Acre; Publicación No 15/05; Departamento de Apoyo a los PMDER; Montevideo; Abril 2006.
- ❖ <http://www.fiero.org.br/index.jsp> ; Federacao das Industrias do Estado de Rondonia.
- ❖ <http://www.rondonia.ro.gov.br> ; Portal do Governo do Estado do Rondonia.
- ❖ <http://www.senai.br/br/home/index.aspx> ; Portal SENAI - Servicio Nacional de Aprendizagem Industrial.
- ❖ <http://www.snc.gov.bo> ; Servicio Nacional de Caminos.
- ❖ http://www.udape.gov.bo/portalsig/atlasudape1234567/atlas04_2003/html/id25.htm ; Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas; Infraestructura Caminera.

ENTREVISTAS

Ing. Mauricio Balcázar Osinaga

**DIRECTOR DEPARTAMENTAL DEL SERVICIO PREFECTURAL DE
CAMINOS (SEPCAM)**

1.-¿COMO VE EL DESARROLLO DE LA INTEGRACION REGIONAL LATINOAMERICANA DENTRO DE LO QUE ES EL SECTOR TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA (PROGRAMA IIRSA que es el Programa de Integración Física Sudamericana)?

R.- Acá todavía en el Beni se esta recién implementando esta comunicación; se esta tratando de implementar con la construcción de los Corredores de Exportación, que vendrían a ser el corredor Trinidad – San Ramón - Puerto Ústarez, y la integración que va por el lado de Trinidad – San Ignacio – San Borja – Yucumo – Rurrenabaque – Reyes – Santa Rosa – Riberalta – Guayamerín y Cobija.

2.- ¿QUE ROL CREE USTED QUE CUMPLE BOLIVIA DENTRO DE LA INTEGRACION REGIONAL?

R.- El rol es muy importante, porque somos el centro y como tal Bolivia debería estar conectada y con una comunicación vial bien desarrollada, puesto que tanto de el lado de Brasil hacia el Norte, que serían los países de Venezuela, Colombia, Ecuador, son parte ya de una integración Sudamericana; en este contexto lastimosamente Bolivia todavía no tiene la infraestructura vial correspondiente, dado que nuestra estructura vial no contempla todavía la estructura de la construcción (paquete de soporte) para lo que se tendría tener en el comercio y en el transporte internacional.

3.- ¿CUAL SERÍA LA CAUSA, SEGÚN SU CRITERIO DE QUE BOLIVIA EN EL SIGLO XXI NO TENGA TODAVIA UNA LEY DE TRANSPORTE?

R.- Es más que todo porque no se han desarrollado políticas a nivel nacional. No nos olvidemos que si bien teníamos antes un Servicio Nacional de Caminos que se fundó para encargarse de la integración nacional a través de las vías, ha ido transformándose, y como ha sido mas cuestión política nuestras vías no han tenido una Ley que determine cuales son las características, solo tenemos especificaciones de otros países que se van aplicando según la necesidad de la cada zona; además se debe al centralismo que tiene Bolivia, porque sabemos que en el eje central La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, es donde se tiene la mayor parte de carreteras elaboradas, sin embargo, no es así en el Beni, Tarija, Oruro y Cobija, que prácticamente no son carreteras asfaltadas lo que se tienen sino caminos.

4.- ¿QUE IMPORTANCIA TIENE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO ÚSTAREZ, BENEFICIOS A NIVEL NACIONAL Y BENEFICIO EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON TERCEROS PAISES (BRASIL)?

R.- Seria de gran beneficio debido a la integración comercial que se puede llegar a tener con el país vecino de Brasil, además el intercambio de productos que se pueda tener tanto de Brasil como de Bolivia y viceversa.

Además, esta conexión que tendríamos Brasil (Rondonia) - Beni – Santa Cruz – Cochabamba – La Paz, esta dentro de lo que es la vía Panamericana, pudiendo conectar una salida desde Rondonia, hasta los puertos del Pacífico donde se incluye a Perú también como puerta de salida hacia el océano Pacífico.

5.- ¿QUE BENEFICIOS TENDRIA PARA EL BENI, PARA LA ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA LA CONSTRUCCION DE DICHA CARRETERA (PROYECCION A 5 AÑOS)?

R.- Se parte del gran beneficio para las poblaciones que están asentadas a lo largo de la carretera; tenemos poblaciones como San Joaquín, donde se

tendría mayor afluencia, se aprovecharía también la parte turística que es el ingreso de dicha población y de San Ramón hasta Bella Vista.

Además se tendría una gran afluencia comercial, ya que dentro de lo que es la zona de influencia directa tanto en el lado de Brasil (Rondonia y Matto Grosso) como el departamento del Beni son zonas ganaderas, entonces se tendría un intercambio genético dentro del sector ganadero para su mejoramiento, lo que influenciaría bastante en la economía de la región.

LIC. JUAN JOSÉ CABRERA FLORES
DIRECTOR DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y COOPERACIÓN
INTERNACIONAL DEL DEPARTAMENTO DEL BENI

1.- ¿COMO VE EL DESARROLLO DE LA INTEGRACION REGIONAL LATINOAMERICANA DENTRO DE LO QUE ES EL SECTOR TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA (PROGRAMA IIRSA que es el programa de Integración Física Sudamericana)?

R.- En términos de transporte y energía a nivel latinoamericano efectivamente hay algunos avances que se han dado en cuanto se refiere un poco a haber desarrollado algunos proyectos a nivel de Latinoamérica más que todo en el sector energético como el proyecto Brasil – Argentina y Brasil – Uruguay.

Hay otros elementos de análisis que tienen que ver con los países de menor desarrollo relativo, donde las condiciones no son las mismas, son totalmente diferentes, y en términos de transporte también porque no tenemos toda una red de carreteras que feliciten el transporte y la intercomunicación, ya que para desarrollarse un país el sector vial y el energético son claves para impulsar el desarrollo del mismo.

2.- ¿QUE ROL CREE USTED QUE CUMPLE BOLIVIA DENTRO DE LA INTEGRACION REGIONAL?

R.- Hasta hoy, el rol de Bolivia no ha sido muy significativo a nivel latinoamericano, porque en los procesos integracionistas que han habido en la región lamentablemente la participación boliviana se ve muy restringida porque no somos competitivos en términos de exportaciones para llevar nuestros productos a otros mercados, sin embargo, nuestra participación en algunos grupos integracionistas como ahora el MERCOSUR, la CAN, han permitido realizar algunos avances que no han tenido gran significado en la economía Latinoamérica, desde el punto de vista de Bolivia en relación a los otros países.

3.- ¿CUAL SERIA LA CAUSA, SEGÚN SU CRITERIO DE QUE BOLIVIA EN EL SIGLO XXI NO TENGA TODAVIA UNA LEY DE TRANSPORTE?

R.- Yo creo que es simplemente por falta de previsión de los distintos Gobiernos Constitucionales que han habido en el país desde el año 1985. Yo creo que es necesario que se concrete una Ley de Transporte, porque es de suma necesidad dado que el transporte tiene que estar totalmente legislado para tener un intercambio comercial seguro, tiene que tener un marco jurídico sobre el cual se va a desarrollar y tiene que tener algunas políticas de conservación y de construcción de nuevas carreteras.

4.- ¿CUAL ES LA IMPORTANCIA DE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO USTAREZ, BENEFICIOS A NIVEL NACIONAL Y BENEFICIO EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON TERCEROS PAISES (BRASIL)?

R.- Bueno, la importancia de la construcción de esa carretera a nivel interno significa para el departamento del Beni, primero, un impulso a su economía regional; a nivel del país significa que Bolivia se convierte en un país de tránsito de los productos que vienen del Brasil, es decir, hacia los mercados del Pacífico, es decir, se une el océano Atlántico con el Pacífico, y a los productos brasileros les convendría pasar por esta ruta por cuanto hay disminución en el costo de transporte, que los hace mucho mas competitivos con otro mercados en términos de exportación de productos.

La dinamización de la economía boliviana en términos de la construcción de la carretera va desde el punto de vista de que somos un país de paso para las cargas brasileras pero además, el hecho de que ingresen productos por Bolivia de otros países hacia otros mercados de consumo significa dinamización económica, significa impulso al intercambio comercial, significa aprovechar esos nexos y contactos para poder impulsar nuestra economía nacional.

5.- ¿QUE BENEFICIOS TENDRIA PARA EL BENI, PARA LA ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA LA CONSTRUCCION DE DICHA CARRETERA (PROYECCION A 5 AÑOS)?

R.- Primero, para el Beni significa un fortalecimiento de la estructura de la red vial interna, significa unir provincias en el departamento del Beni, significa facilidad económica en términos de las provincias involucradas, pero también significa que pueden venir capitales para invertirse teniendo una ruta ya permanente e invertir así en el sector ganadero, energético, agrícola, comercial, en el sector productivo y todos los sectores de la economía se pueden dinamizar si hay una ruta totalmente asfaltada que vincule el departamento del Beni con Puerto Ústarez y el Estado de Rondonia.

ING. ERNESTO SUAREZ SATTORI

PREFECTO Y COMANDANTE DEPARTEMANTAL DEL BENI

1.- ¿COMO VE EL DESARROLLO DE LA INTEGRACION REGIONAL LATINOAMERICANA DENTRO DE LO QUE ES EL SECTOR TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA (PROGRAMA IIRSA que es el programa de Integración Física Sudamericana)?

R.- Bueno, el transporte, las telecomunicaciones y la energía de algunos países latinos lógicamente que están bien avanzados en relación a lo que es Bolivia, incluso si profundizamos mas en relación a lo que es nuestro departamento entrando un poco mas a lo que es la región nuestra el departamento del Beni, que tiene grandes oportunidades a nivel nacional y que no hemos tenido la posibilidad de explotar esas oportunidades por falta de estos recursos básicos

como vinculación caminera que es fundamental y que ha sido muy olvidada por los gobiernos de turno, por ese centralismo que ha habido; y también el tema de la electrificación, en pleno siglo XXI no contamos con una electrificación permanente, recién estamos queriendo llegar a una parte del departamento, la capital, ni que decir el resto de las provincias, esto ha limitado mucho que nuestro departamento no tenga las posibilidades de desarrollarse y de producir a pesar de esas grandes potencialidades y las grandes extensiones de tierra, mas aún no han sido aprovechadas para servir como nexo entre los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico, si hubiese habido un poco mas de ayuda, interés o visión del Gobierno Nacional, tal vez la situación de nuestro departamento haya sido distinta, y ese es justamente el trabajo a lo que estamos abocados, de tratar de insertarnos como departamento en el contexto nacional y regional, lógicamente en el contexto latinoamericano porque nosotros no tenemos salida directa con carreteras estables, solo tenemos una carretera de salida directa que nos conecta con el departamento de Santa Cruz y lógicamente eso nos deja disminuidos para poder competir también en el área económica, en temas de agricultura por ejemplo, características que existen a lo largo de todo esta carretera Trinidad – Puerto Ústarez, y que por la falta de condiciones han sido postergadas.

La administración que llevamos adelante esta abocada fundamentalmente a dar un poco mas de condiciones, tal vez no las ideales, por la escasez de los recursos que tenemos, pero vamos a tratar de dar las condiciones para que estas potencialidades que tenemos hoy en día las podamos explotar un poco mas y también hacerlas mas atractivas para que los inversionistas puedan asentarse sobre toda esta área.

2.- ¿QUE ROL CREE USTED QUE CUMPLE BOLIVIA DENTRO DE LA INTEGRACION REGIONAL?

R.- Podría tener Bolivia un rol fundamental, porque nuestro país esta en el corazón de América Latina y sirve para poder vincular los dos océanos, pero la visión que se ha tenido ha sido justamente tratar de darles la preferencia a otros departamentos, en este caso me refiero completamente a Santa Cruz por

el peso económico que tiene, ha tenido la posibilidad de llevarse la mayor cantidad de recursos para la construcción de carreteras y esto ha permitido que se pueda desarrollar mucho mas la economía en ese departamento; justamente mencionaba de que el departamento del Beni ha sido rezagado porque no hemos podido nosotros dar la posibilidad de generar una mejor economía, porque no ha habido una predisposición de parte de los Gobiernos de turno de darnos los recursos económicos suficientes y de incentivar la producción económica en el departamento del Beni, creo que eso obedece al resultado que hemos tenido en el Referéndum Autonómico para que ahora esto ya este en manos nuestras y no en manos del Gobierno Nacional, empero, no se ha sabido priorizar y no se ha sabido dar la importancia desde el propio Gobierno Nacional a ese rol fundamental que juega nuestro país, porque solamente se ha sectorializado se ha abarcado ciertos departamentos con peso económico, cierto, pero mas a prevalecido el peso político que esa visión que podría tenerse para que un departamento o departamentos como Pando y Beni también hayan sido contemplados y puedan servir como puente y así mejorar la vinculación en el tema de transporte como país con relación a América Latina.

3.- ¿CUAL SERIA LA CAUSA, SEGÚN SU CRITERIO DE QUE BOLIVIA EN EL SIGLO XXI NO TENGA TODAVIA UNA LEY DE TRANSPORTE?

R.- Si bien tenemos una Ley de Carga, esta no se aplica. Yo creo el tema político y la centralización tienen su peso en este tema, ya que esto es lo que nos ha tenido y nos tiene así de retrazados, ha sido el centralismo secante lo que ha hecho que todo gire en base al eje troncal (La Paz – Cochabamba – Santa Cruz) dejando de lado a los demás departamentos del país.

También esto se debe a que tenemos muchas leyes que no se aplican como la mencionada Ley de Cargas mencionada y que resultado de ello son el mal estado de nuestras carreteras en este momento, porque debería haber el control correspondiente en las trancas lo que esta previsto en dicha Ley y que no se ejerce, y que nosotros tampoco la ejercemos a nivel interno porque no

hay todavía la conciencia de parte de los propios transportistas y tampoco hay el peso o la fuerza suficiente para hacerla cumplir.

4.- ¿CUAL ES LA IMPORTANCIA DE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO USTAREZ, BENEFICIOS A NIVEL NACIONAL Y BENEFICIO EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON TERCEROS PAISES (BRASIL)?

R.- Con la carretera le abrimos la posibilidad al Brasil para salir por este corredor y sacar sus productos directamente hacia el Pacífico, y el ahorro económico para este país va a ser enorme, eso lógicamente que nos beneficia a nosotros por el flujo de carga que va a haber, pero básicamente esto en lo que respecta al Brasil.

En lo interno nos abre la posibilidad de poder explotar aquella riqueza y aquellas potencialidades que tenemos como departamento y que se tienen en la zona, y que por la escasez de vinculación caminera no se ha podido explotar, ya que no hay riesgo suficiente de parte de los privados para invertir en vinculación caminera en lugares como este, dadas las condiciones en la que se encuentra esta zona pese a las potencialidades de la misma. Yo estoy seguro que una vez tengamos condiciones dadas van a haber inversiones y eso va a generar desarrollo económico para el departamento, donde no solo se podrá explotar lo que es la tierra, esta también el turismo, el tema forestal, tenemos la ganadería, agricultura y todo eso esta a la espera de que se pueda explotar una vez que existan las condiciones y las condiciones mínimas que se requieren lógicamente son carreteras y energía y justamente esas son las grandes deficiencias que tenemos.

5.- ¿QUE BENEFICIOS TENDRIA PARA EL BENI, PARA LA ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA LA CONSTRUCCION DE DICHA CARRETERA (PROYECCION A 5 AÑOS)?

R.- Los beneficios para la zona de influencia directa son enormes porque en un primer momento se tiene pensado en facilitar el tráfico de mercaderías desde

Brasil hacia sus mercados de consumo como el Japón, y como consecuencia de ese flujo a través de las inversiones ya explotar los recursos que se tienen en esa zona.

ING. RODOLFO PINTO PARADA

**SUPERVISOR DE LA PAVIMENTACION DEL 1º TRAMO DE LA
CARRETERA TRINIDAD – PUERTO USTAREZ (TRAMO TRINIDAD – SAN
JAVIER)**

1.- ¿COMO VE EL DESARROLLO DE LA INTEGRACION REGIONAL LATINOAMERICANA DENTRO DE LO QUE ES EL SECTOR TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA (PROGRAMA IIRSA que es el Programa de Integración Física Sudamericana)?

R.- El sector transporte necesita en primer lugar tener buenas carreteras y en segundo lugar, saber que regiones unir, en este caso la importancia de nuestra región para una integración latinoamericana es muy grande porque ocupamos un lugar estratégico y es por esta razón que se pretende vincular al mercado de Rondonia con sus mercados asiáticos como el Japón, China, Corea y Tailandia.

2.- ¿QUE ROL CREE USTED QUE CUMPLE BOLIVIA DENTRO DE LA INTEGRACION REGIONAL?

R.- La importancia de Bolivia dentro de la integración regional es que este país se encuentra al centro, y para poder unir ese poderoso país como es Brasil con los países que se encuentran asentados en el Pacífico y viceversa, Bolivia representa el camino más directo. Por ejemplo, actualmente los productos que son exportados desde Rondonia tienen que ir hoy hasta el puerto de Santos, recorrer grandes distancias y dar la vuelta a las costas del Atlántico para pasar por el Canal de Panamá y así llegar a sus mercados en el Asia; recorrido que le representa millones y millones de dólares anuales a este Estado brasilero.

Si el Gobierno boliviano aprovecha la situación estratégica del país podríamos unir no solamente Brasil con Chile sino también Paraguay.

Si bien en el ejemplo que mencionaba, Brasil exporta muchos productos al Asia, también importa los abonos que utiliza de otros países como Chile, entonces habría un flujo de carga ida y vuelta lo cual abarata mas los costos, lo que es obviamente una ventaja mas para Bolivia y nuestra carretera Trinidad – Puerto Ústarez.

3.- ¿CUAL SERIA LA CAUSA, SEGÚN SU CRITERIO DE QUE BOLIVIA EN EL SIGLO XXI NO TENGA TODAVIA UNA LEY DE TRANSPORTE?

R.- Bolivia es un país atrasado, si bien tenemos actualmente una Ley de Carga, esta no se aplica por diversos motivos, es decir, se aplico por 5 años en los años 90 y por corrupción entre las personas encargadas de vigilar las balanzas por donde tenían que pasar los grandes camiones se canceló, lo cual causó y sigue causando el deterioro de las carreteras en todo el país. En segundo lugar, la mayoría de las personas influyentes en este país tienen sus ahorros invertidos en el transporte, entonces, ciertos políticos ponen trabas para que esa ley se aplique con las debidas multas, con las debidas sanciones o encarcelamientos.

4.- ¿CUAL ES LA IMPORTANCIA DE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA TRINIDAD – PUERTO USTAREZ, BENEFICIOS A NIVEL NACIONAL Y BENEFICIOS EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON TERCEROS PAISES (BRASIL)?

R.- La carretera Trinidad – Puerto Ústarez es en realidad una parte de lo que hemos denominado la ruta Nor - Este, es una unión desde Arica pasando por La Paz llegando hasta Yucumo y de ahí se separan las dos carreteras, una que viene por Trinidad – San Joaquín – Puerto Ústarez y llega a la zona productiva de Rondonia, y la otra que es Yucumo – Riberalta – Guayaramerín y que se dirige a la capital de Rondonia que es Puerto Velho. Ambas son importantes por que tienen la capacidad necesaria para transportar

mercaderías desde Rondonia pasando por Bolivia, llegando a los puertos del Pacífico y de allí a los mercados del Asia, que representan el primer mercado de consumo de los rondonienses, dado que exportan grandes cantidades de productos mas que todo agrícolas a Japón, y al mismo tiempo que se está transportando carga brasilera podrían servirnos para que nuestra región comience a sembrar soya, madera, carne, instalar frigoríficos, etc. y aprovechar esa ruta que va es a estar pavimentada para transportar camiones de alto tonelaje ya con nuestros productos en un futuro.

5.- ¿QUE BENEFICIOS TENDRIA PARA EL BENI, PARA LA ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA LA CONSTRUCCION DE DICHA CARRETERA (PROYECCION A 5 AÑOS)?

R.- Los beneficios serian el desarrollo de la ganadería, agricultura y también el turismo ya que una vez construida dicha carretera Brasil podrá concretar negocios con Chile, Argentina.

Una vez estando pavimentada nuestra ruta, necesariamente lo demás tiene que mejorarse, como la ruta que pasa por La Paz, la ruta que va hasta la frontera, pues deben tener un refuerzo para poder aguantar el peso de los camiones y de la carga que va a pasar, es así que todo esta conectado, el desarrollo de la industria de la región involucrada que va a ir de la mano con el mejoramiento de la infraestructura física.