

Julio 4, 2001

MITO Y REALIDAD DE LOS CORREDORES INTEROCEÁNICOS

Por Agustín Saavedra Weise

La realidad de una Bolivia con capacidad bioceánica de contactos será posible mediante construcciones efectivas, no dibujando mapas o diseñando quiméricos proyectos que conducen al auto engaño. Si el monarca está visiblemente "en cueros" pero cree lo contrario por encontrarse hipnóticamente sugestionado de llevar ropas hasta el punto de no percibir su natural condición ni siquiera al mirarse en un espejo (ya que sus zalameros cortesanos lo convencieron de vestir magníficas prendas), tarde o temprano surgirá la verdad: alguien gritará –como en el cuento que parafraseo– ¡El rey está desnudo! La triste ilusión concluirá abruptamente y con bochorno... No queremos tal cosa en Bolivia; hay que sacarse la venda de los ojos con franqueza y realismo; guste o no guste, evaluar la situación objetivamente y no como subjetivamente creemos que es.

En este ya avanzado 2001, Bolivia sigue todavía sin disponer de excelentes caminos pavimentados que nos lleven hacia cualquiera de las cinco fronteras y/o que nos conecten entre nosotros mismos. El panorama de la “tierra de contactos” no es de mucho contacto... El tramo hacia Chile de Patacamaya-Tambo Quemado se encuentra en franco deterioro, pese a sus pocos años de inauguración y el camino hacia Ilo anda más o menos igual y sujeto a muchos retrasos. Del mismo modo, las carreteras internas –que figurativamente en el mapa de papel parecieran ser fluidas– sabemos por experiencia que son mayoritariamente malas, costosas, lentas y de difícil circulación.

¿Cómo podemos ser corredor bioceánico de exportación bajo esas condiciones? La ubicación geográfica central de Bolivia no basta para que mágicamente nos transformemos en bisagra continental y zona de nexos.

Hay que laborar, esforzarse, ir al grano y hacer cosas. Incentivos de diversa naturaleza ayudarían mucho en la marcha hacia el objetivo. En este sentido, vemos con esperanza que el Plan de Caminos 2001 del Ministerio de Desarrollo Económico contempla una serie de interesantes facetas tanto de naturaleza pública como privada. Allí se contempla el financiamiento de importantes obras a través de organismos internacionales y también mediante la aplicación pragmática de la ley de concesiones. La intención es buena y cabe esperar que se cumpla el programa previsto, pues ello mejoraría

sensiblemente la inserción de Bolivia en el MERCOSUR y la Comunidad Andina, al mismo tiempo que reduciría drásticamente los astronómicos costos actuales de transporte que inciden en los precios internos y en nuestros productos exportables.

Simultáneamente con las iniciativas que se puedan concretar a la brevedad para dinamizar programas referentes a los corredores, sabemos que por sí y ante la escasez de recursos, ni con las mejores intenciones el aparato público será capaz de crear bases de infraestructura con la urgencia que amerita el momento. Es prioritario, pues, contemplar la participación de capitales externos y los aportes del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial.

Desde hace muchos años he venido siendo reiterativo por la preocupación que tengo –y muchos lectores pienso la comparten– al advertir que varios programas y planes que giran en torno a los corredores se ven espléndidos en los mapas, pero no se los transforma en faena. Parece que la hora de dicha faena ha llegado o está por llegar. Espero sinceramente que así sea, para que del mito pasemos a la realidad en materia de corredores e integración interna y externa.

-----0000-----