

**Marzo 19/2004**

**PUERTO BUSCH: DESAFÍO A CORTO PLAZO**

**Por Agustín Saavedra Weise**

Como acertadamente ha señalado mi buen amigo Juan Manuel Arias Castro, es un hecho que el acceso de Santa Cruz al mar está cada vez más lejano y no solamente como consecuencia de la pérdida del Litoral marítimo a costas de Chile, sino también por la precariedad de las comunicaciones internas, entre ellas el vital puente sobre el Chapare que se desplomó hace poco. Nos encontramos, pues, con la paradoja de tener cientos de millones de dólares de preciosas exportaciones bajo el duro condicionante de escasos (o nulos) accesos al Océano Pacífico.

Como bien asevera Juan Manuel: “Sin embargo y como una luz al final del túnel surge el proyecto del polo de desarrollo en el Corredor Dionisio Foianini (ex Man Céspedes) donde empresarios privados nacionales desean construir un acceso ferroviario y un puerto multipropósito en un pedazo de terreno ubicado en los más de cuarenta y seis kilómetros de soberanía boliviana sobre las aguas del Río Paraguay dentro de la Hidrovía Paraguay-Paraná”. Prosigue luego: “Este proyecto –que es un desafío para un grupo de personas e instituciones cruceñas– ha contagiado a las esferas políticas y de poder al grado de que en las últimas medidas del gobierno se ha dado un plazo hasta el próximo 3 de marzo para que instituciones del Ejecutivo y Fuerzas Armadas presenten al Presidente de la República un proyecto que permita la construcción de algún tipo de acceso –ferroviario o carretero– a las costas sobre el río Paraguay. De hecho si desmenuzamos este conjunto de acciones, no es nada más que rescatar la vocación marítima que Bolivia siempre la ha tenido en un enclave geopolítico y geoeconómico por demás de importante para la nación y la región en su conjunto. Santa Cruz se beneficia de esa vocación, ya que la viene practicando desde inicios de la década pasada cuando se instaló Puerto Aguirre en el Canal Tamango”.

Otros distinguidos analistas y columnistas han recalcado la necesidad de aunar acciones en torno a este vital proyecto. Desde ya, me sumo entusiastamente a ellos con esta modesta nota, no sin recordar que ya estamos a fines de marzo y es hora de parar el blá, blá, para comenzar a trabajar en serio.

El pionero y fundador de Puerto Aguirre, Joaquín Aguirre Lavayén, me manifestó que está “plenamente dispuesto” a trasladarse hacia Puerto Busch si con ello contribuye a

su desarrollo y potenciamiento. Este gesto debe tomarse muy en cuenta por venir de quien viene.

Tenemos 48 kilómetros propios sobre el río Paraguay que debemos explotar y desarrollar, junto con la construcción de comunicaciones diversas a través del Corredor Foianini (ex Man Césped), para darle así a esa zona un impulso tendiente a lograr una sana geopolítica de integración con Brasil y Paraguay.

Los caminos hacia el mar no son como los antiguos de Roma, que siempre convergían sobre la gran capital del imperio. Hoy en día los países que confrontan dificultades geográficas (como Bolivia) deben procurarse sus propias y expeditas vías para acceder a los mares. Mientras sigamos reclamando y eventualmente alguna vez podamos volver a negociar nuestra salida soberana por el Pacífico, tengamos en cuenta que hay una salida también soberana hacia el Atlántico por el lado de Puerto Busch, la que sólo precisa del impulso creador y de la generación de condiciones positivas para su expansión.

Eso sí, mientras menos se meta el Estado y más rienda libre se le otorgue a la iniciativa privada, mucho mejor. El tema Puerto Busch no puede seguir en las abundantes carpetas de proyectos inconclusos. Es un asunto de interés nacional que reviste prioridad y tiene que ser encarado de inmediato. Espero que así sea, por el bien de todos y para romper el cuello de botella anti competitivo de nuestras exportaciones orientales, trabadas en su dinamismo por falta de salidas adecuadas a los mercados de ultramar.

-----000000-----