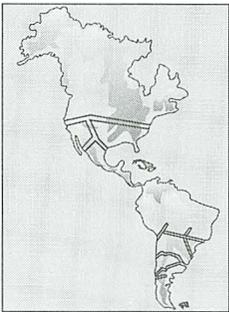


CORREDORES BIOCEANICOS DE SUDAMERICA

La influencia brasileña.

*Dilermando Ribeiro Lima**
Capitán de Fragata



Introducción.

Al iniciar este trabajo, es conveniente definir la expresión "Corredores Bioceánicos", que es un puente terrestre que une mercados de continentes distantes, separados por sendos océanos y también es conocido

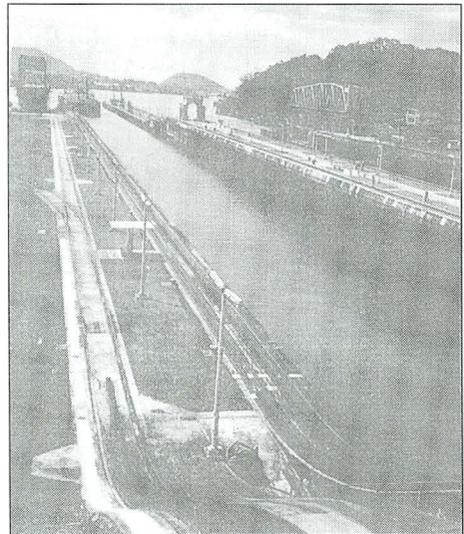
como "Corredores Bioceánicos Intercontinentales". Como ejemplo podemos citar los corredores bioceánicos norteamericanos, los cuales permiten que la carga proveniente desde Oriente vía Pacífico transite por el corredor terrestre continental y retome la vía marítima (Atlántico) para arribar a las costas de Europa. Este tráfico se da en ambos sentidos.

Por cierto la situación en Sudamérica es distinta. Por ahora, no está previsto el caso de que cargas arribadas desde un océano, usen el continente sudamericano como corredor para retornar a la vía marítima en el otro océano. Esto se debe a los siguientes factores:

- Se considera muy difícil, que en el mediano plazo, se desarrolle un tráfico del continente africano hacia el Pacífico (o en sentido inverso) que justifique tales corredores.
- La existencia de los corredores bioceánicos norteamericanos y el canal del Panamá pueden satisfacer al tráfico de Europa hacia el Pacífico, y en sentido inverso.

El caso que se prevé actualmente para Sudamérica, es el desplazamiento de las mercancías en un doble sentido por el Pacífico, provenientes de o destinadas a países del Cono Sur Sudamericano, cerrando así el circuito. Además se prevé la salida de productos del interior del subcontinente (Bolivia, Paraguay y Centro-Oeste brasileño).

La importancia que reviste esta precisión radica en que las expectativas de volumen y variedad de carga que transiten por estos corredores en Sudamérica se circunscriben hoy, principalmente, a aquellas relacionadas con el tráfico entre el Cono Sur y la Cuenca del Pacífico.



* Oficial de Estado Mayor, Armada de Brasil.

Por lo anterior, sería más correcto referirse a "Corredores Transversales de Carga"; sin embargo, para mayor claridad se continuará empleando el término "Corredores Bioceánicos" durante el presente trabajo.

Ambiente internacional.

El comercio multilateral, que floreció sobre el mundo bipolar, ahora evolucionó hacia un relacionamiento más amplio, involucrando grandes conglomerados económicos y tecnológicos, viabilizando la configuración de mercados, sea a nivel regional, continental o extracontinental.

Es visible la identificación de megabloques en el Hemisferio Norte y podemos destacar, de inmediato, el NAFTA (Tratado de Libre Comercio de América del Norte) y la Unión Europea.

En el Sureste asiático, China, los "tigres asiáticos" -Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong y Singapur-, así como Malasia, Tailandia e Indonesia aumentan la complejidad de la administración de ese condominio. Si a ello agregamos la presencia de Japón y el deseo de participación de países aún no integrados en su condición histórica, como Corea del Norte y Vietnam, nos encontramos con muchas dificultades para entender ese mosaico regional, megabloque aún fragmentado en sus tendencias político-económico-tec-

nológicas, inciertas y desafiantes. Toda esa complejidad genera, también, desconfianza, lo que permite la construcción de alianzas simultáneas, buscando el equilibrio o la complementación de necesidades económicas, militares y tecnológicas.

Se verifica, así, que las grandes alteraciones de poder que se identificaron en el mundo actual después de la bipolaridad, se sitúan todas en el Hemisferio Norte, lo que nos lleva a meditar respecto a los reflejos de esa situación peculiar en los países del Hemisferio Sur y, en particular, en el continente sudamericano.

Las relaciones internacionales están siendo concentradas y conducidas por organismos supranacionales, donde la presencia de los países desarrollados del eje Norte-Norte se impone al dictar normas económicas, financieras y tecnológicas que presionan a las economías de los países del Tercer Mundo para que se ajusten a determinados padrones de comportamiento, bajo amenaza de sufrir "apartheids" económicos, científicos y tecnológicos lo que profundiza las divergencias con los países del Hemisferio Sur y definen aquello que ya es convencional llamar como Conflicto Norte-Sur.

Puede expresarse, así, que el nuevo ordenamiento internacional presenta contradicciones e indefiniciones en su escenario de mayor impor-



Representantes de países de la Alianza Atlántica.

tancia, o sea, en el eje Norte-Norte. Los megabloques económicos, políticos, tecnológicos y militares difícilmente dejarán de generar disputas y establecer mecanismos de protección entre ellos, con perjuicio para los países del Hemisferio Sur, haciendo más difícil para esos países alcanzar mayores grados de desarrollo que permitan a sus sociedades beneficiarse de los niveles de civilización ya experimentados en el Primer Mundo.

Como alternativa, en el caso de los países sudamericanos, ellos buscan una integración económica mayor y el Mercosur (Mercado Común del Sur) es uno de esos instrumentos. En este sentido, las iniciativas de convergencia generadas en la economía deben incluir un análisis en el campo de la seguridad que valide plenamente estos intercambios y evite la aparición de vulnerabilidades estratégicas, que pubieran originar tensiones futuras.

Brasil en el escenario internacional.

La inserción de Brasil en América del Sur da como resultado una inmensa frontera terrestre que recibe estímulos de diez países; por otro lado, hay una inmensa frontera líquida en el Atlántico y por el que fluye el 95% del comercio exterior.

El Mercosur con miras a su consolidación, tiene una posibilidad, que es favorable a Brasil, de que el Norte argentino, Paraguay y Bolivia, incrementada con la participación chilena, encuentren en el Atlántico, a través de los corredores de exportación brasileños, una línea de comunicación de doble sentido.

Otra alternativa del Mercosur es una salida para el Pacífico. Se tendría el Mercosur ampliado y posibilitando una condición bioceánica para Brasil, que estaría, así, presente en el Atlántico y en el Pacífico.

En este contexto, es casi inevitable la participación brasileña en el eje Norte-Norte y, por lo tanto, la posibilidad eventual de su inserción en conflictos, fruto de rivalidades y disputas por hegemonías político-económico-tecnológicas en los grandes bloques interceptados por ese eje.

Es necesario entonces definir con claridad los intereses nacionales brasileños, en base a la posición geoestratégica de Brasil.

Intereses nacionales de Brasil.

Brasil no desconoce que el inicio de cada nuevo ciclo en las relaciones internacionales ha sido la oportunidad histórica de ingreso de nue-

vos actores en la competencia económica y tecnológica, a nivel mundial, con el consecuente surgimiento de nuevos liderazgos. En este contexto, Brasil necesita implementar un proyecto nacional que contemple la ciencia y la tecnología para su inserción competitiva en el nuevo ciclo de la economía mundial.

La formación de los tres bloques a los cuales ya nos referimos, como el NAFTA, la Unión Europea y los anillos asiáticos del Pacífico, ha sido frecuentemente analizada por sus aspectos políticos y económicos. Sin embargo, el aspecto más importante en la formación de esos tres bloques tal vez sea el aspecto tecnológico.

El mundo camina para el siglo de las "sociedades instruidas" (knowledge societies), donde el conocimiento será el factor estratégico más importante para la competitividad de las empresas y de las naciones. En la realidad, los factores tradicionales de la ecuación del poder (fuerza, dinero y conocimiento) están cambiando de posición, este fin de siglo. Ahora prevalece la importancia estratégica del conocimiento intensivo, cuya influencia es menos condicionada por las fronteras y soberanía políticas que la influencia de la fuerza y del dinero.

La modernidad, actualmente, es medida por la velocidad con que se procesa la invención o desarrollo de una idea y la innovación o solución de un problema tecnológico, ambos a partir del conocimiento científico. La velocidad entre la asimilación del conocimiento y la transformación de éste en tecnología encuentra un promedio de tres años en Japón, cinco años en Alemania y siete años en Estados Unidos.

En términos militares, la diferencia de nivel tecnológico es la verdadera superioridad que las naciones desarrolladas poseen en relación a los países del Tercer Mundo. Las medidas de guerra electrónica, las comunicaciones verticales, los misiles antirradiación de alta velocidad, las aeronaves de baja detección y la propulsión nuclear hacen toda la diferencia que existe entre las Fuerzas Armadas cuando se enfrentan.

Un proyecto nacional que tienda a la solución de los problemas brasileños incluye, obligatoriamente, el tratamiento específico de las áreas de educación, salud y vivienda como factores impulsores de la capacidad brasileña para reorganizar el sistema productivo del país en un habitat de investigación y desarrollo, ciencia y tecnología.

La actividad productiva nacional, así reorientada, necesita atender, simultáneamente, a tres aspectos de suma importancia:

- Primero, ser capaz de solucionar los problemas socioeconómicos que hoy caracterizan la gran crisis nacional.
- Segundo, la solución de los problemas económico-culturales brasileños, pues es fundamental encontrar las razones que impidieron que una nación con un PIB situado entre los diez más grandes del planeta pueda canalizar su impacto como otras que supieron aprovecharlo para eliminar las desigualdades e injusticias, apuntando a indicadores sociales aceptables.
- Tercero, es necesario repetir que todo esfuerzo de integración y desarrollo nacionales no puede olvidar la participación de Brasil en macromercados, sea en el continente, sea en el Hemisferio Norte.

Implicancias económicas y sociales.

Las transformaciones ocurridas en los escenarios de comercio mundial apuntan a lo siguiente: hasta la década de los 80 los principales focos de comercio estaban vinculados a la relación entre América del Norte con los países de Europa y un fuerte intercambio entre los países de América del Norte y Japón; después de esa fecha el polo comercial japonés se amplía a casi todos los países de la Cuenca del Asia-Pacífico y los grandes volúmenes comerciales se empiezan a concentrar en esta zona, en detrimento de la relación en el Atlántico.

Insertarse de manera eficiente en este impresionante flujo de bienes es el objetivo de empresarios y gobiernos sudamericanos. Hasta ahora no se ha conformado un polo poderoso de vinculación comercial entre América del Sur y los países del Asia-Pacífico. Pero en la medida que el Mercosur afiance su proceso de integración, con relaciones comerciales claras, se va a incrementar un intercambio cada vez más poderoso entre ambas regiones.

La capacidad de importación de Asia sobre las materias primas que las regiones subtropicales de Sudamérica producen, asciende a cifras millonarias. Cálculos realizados sobre la base del consumo per cápita asiático -que no alcanza a ser satisfecho localmente- indican que llega a los 40 millones de toneladas de soya, 31 millones de toneladas de azúcar y 20 millones de toneladas de carne al año. A esto se suma la potencialidad de la costa

oeste norteamericana, particularmente el Estado de California.

A 1.200 kilómetros en línea recta, hacia el Este de Arica, se encuentra el Estado de Mato Grosso, en Brasil. Sólo éste produce 5 millones de toneladas de soya anuales y posee 11 millones de cabezas de ganado. El Estado de Goiás produce otros 3 millones de la gramínea, en tanto, Santa Cruz de la Sierra, en Bolivia, cosecha otras 600 mil toneladas, cantidades que se pueden incrementar en los próximos años por la estimulación de la demanda.

Asimismo, estas regiones, a las que se suma Paraguay, comienzan a producir grandes cantidades de azúcar y cuentan con una importante potencialidad forestal, algodónera, mineral y de piebras semipreciosas.

Para enviar toda esta producción al Asia y a la costa oeste norteamericana, los productores deben recorrer 1.500 kilómetros hasta el Atlántico (300 más que hasta el Pacífico), principalmente al puerto de Santos. En forma adicional, llegar hasta el estrecho de Magallanes o el canal del Panamá les consume otros catorce días de navegación y los costos adicionales que este periplo obligado involucra.

Aparecen así, los denominados Corredores Bioceánicos, señalados en el presente trabajo como una alternativa viable, consistentes en caminos en cada uno de los países y áreas geográficas que conforman la macro-región denominada "Cono Sur Central de Sudamérica". En esta macro-región confluyen las fronteras de siete países del Cono Sur y son: Norte de Chile, Sur de Perú, Norte de Argentina, Centro Sur y Centro Oeste de Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Por ende, no se puede olvidar el significado de dichos corredores para la integración social sudamericana. Ellos permitirán la aproximación entre los países, el desarrollo de regiones aisladas, el intercambio comercial con costos bajos y el desarrollo de toda infraestructura involucrada.

Un tema directamente relacionado con la integración física es el turismo. Se estima que este sector tendría una influencia considerable sobre los corredores, ya que éstos abrirían nuevos mercados para la industria turística.

Es preciso aclarar que lo que entendemos por corredores bioceánicos es el concepto de corredores de transporte, o sea, conexiones físicas por distintos modos -carreteras, ferrocarriles e hidrovías- que se complementan necesariamente con

una adecuada definición institucional y administrativa, que permita una operación expedita de estas rutas. Es decir, para un óptimo funcionamiento de los corredores no es sólo necesaria la existencia de infraestructura física adecuada, también son vitales el conjunto de normas técnicas, legales, administrativas, etc., que regulan la operación de estos ejes de transporte. Además, dadas las características de la red de transporte latinoamericana y los requerimientos del comercio internacional, hay que considerar la importancia del transporte multimodal, pues puede significar un importante ahorro de costos y tiempo.

Otro aspecto que se tiene que considerar son los actores o agentes económicos, que son los que materializan los corredores. Existen agentes vinculados con la distribución física de los productos, incluido el transporte; con su promoción, negociación y venta; con los financiamientos y los seguros; con las comunicaciones y las telecomunicaciones necesarias para que el comercio se lleve a cabo; con el cumplimiento de las exigencias gubernamentales y de las normas y prácticas comerciales y financieras; con las entidades normativas y controladoras, públicas y privadas, y con empresarios que utilicen esas redes de servicios.

Para tener posibilidades de éxito en el comercio exterior, los productos deben estar presentes en cantidad, calidad y oportunidad en el mercado. Lo anterior significa que se analiza este problema desde un enfoque sistémico de la cadena de distribución de la carga, de modo tal de reducir o eliminar las interrupciones en el movimiento continuo de mercancías desde el punto de origen al punto de destino.

Esta competitividad de la carga obliga a buscarle las rutas más convenientes, y que no significa necesariamente las más cortas. Si bien la distancia es un factor importante que influye en la ruta que seguirá la carga, no es apropiado considerarla en forma aislada, sino en el conjunto de todos los factores que permiten que la carga llegue oportunamente y al menor costo a su destino final.

Posibles corredores físicos.

Los caminos que conforman los corredores, en su mayoría, surgen como caminos de circulación interna y, al completarlos, dan origen a los grandes Corredores Bioceánicos, que enlazan a los siete países del área, en sus zonas interfron-

terizas. A través de los ramales que derivan de los corredores centrales, es posible vincular a todo el Cono Sur Sudamericano.

Se visualizan principalmente los siguientes corredores físicos que podrían materializarse en Corredores Bioceánicos:

- Santos-Sao Paulo-Santa Cruz-La Paz-Arica.
- Santos-Sao Paulo-Asunción-Salta-Antofagasta.
- Montevideo-Buenos Aires-San Juan-Mendoza-Valparaíso.
- Bahía Blanca-Neuquén-Talcahuano.
- Comodoro Rivadavia-Puerto Chacabuco.



Corredores Bioceánicos.

Otras modalidades para unir a los puertos del Atlántico y del Pacífico son las alternativas ferroviarias que, combinadas con la hidrovía que atraviesa Sudamérica, desde el Mato Grosso a Buenos Aires, ofrecen una opción de transporte a gran escala de productos.

Dificultades.

Considerando las carreteras, gran parte de los tramos que conforman el "Corredor Central"

están asfaltados, así como también sus ramales. En verdad, debe considerarse que varias de estas autopistas y puentes fueron concebidos para vehículos y tecnologías de hace 30 años. Las vías férreas están mal mantenidas o descuidadas y poseen distintas dimensiones. Adicionalmente, hay ríos navegables casi sin uso y con puertos mal drenados.

Por lo anterior, y pese a que hayan trayectos en estado operativo, son necesarias inversiones para recuperarlos y modernizarlos para un adecuado flujo de mercancías a costo bajo.

Los puertos relacionados con los corredores, tanto en Chile cuanto en Perú, no obstante que en la actualidad están operativos, requieren de reparaciones, ampliaciones y modernizaciones para enfrentar el desafío de transferir los volúmenes y especialización de las cargas que se prevé transitarían por estos corredores y que, además, sean compatibles con la alta tecnología de las naves que atenderán. Al igual que los aspectos físicos y tecnológicos de los puertos, se deben modernizar sus procedimientos y aspectos normativos que regulan el funcionamiento de éstos, tanto estatales como privados, por su gran influencia en la operatividad de los mismos.

En Chile, los pasos fronterizos han tenido una importancia más bien militar y donde el tema más importante era la forma de defenderlos mejor, ahora requieren de obras que los vuelvan más accesibles, tomando en cuenta su principal dificultad: las grandes alturas.

Existe también el desafío del complejo aduanero integrado. Este sistema implicaría que dos países vecinos compartan la administración de una misma instalación fronteriza, de manera que el usuario de la vía sólo tenga que detenerse una vez. El desafío en este aspecto será hacer que en el país anfitrión (en cuyo territorio está la instalación), de alguna manera se pueda garantizar el ejercicio de las leyes del país limítrofe.

Otro problema es la asimetría de recursos entre los países. Además de haber una disparidad entre los niveles de inversión en infraestructura, las prioridades internas hacen que los corredores bioceánicos sean contemplados de distintas formas por los países.

En algunos de los corredores previstos, los sectores que más necesitan de inversiones están situados en Paraguay y Bolivia, justamente los países más pobres, lo cual nos manifiesta la necesidad de una serie de créditos para que los países

menos desarrollados puedan integrarse a este proyecto, garantizando así que los pasos seleccionados queden con un estándar similar.

El papel del sector privado es fundamental, pues el sector público -de prácticamente todos los países involucrados- no puede proveer de toda la infraestructura y no disponen de recursos suficientes para sostener las inversiones necesarias. No obstante, para que haya esfuerzo concentrado en aquellas actividades y zonas geográficas en donde los corredores puedan hacerse realidad, es indispensable un esfuerzo con recursos públicos para integrar, pues algunos trechos no constituyen un negocio atractivo para el sector privado.

Conducción de políticas externas.

El marco bajo el cual se ha ido configurando una serie de corredores potenciales, entre la costa atlántica y la costa pacífica, está dado principalmente por las siguientes instancias diplomáticas y técnicas:

a) *"El estudio de la ALADI, de 1992"*. En la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur, se encomendó a la Asociación para que, en conjunto con los países involucrados, efectuara un análisis de cada uno de los corredores y propusiera medidas pertinentes para el mejor desarrollo de los flujos de transporte asociados a ellos.

b) *"Comisión Binacional Chileno-Argentina"*. Fue creada por el Tratado de Paz y Amistad de 1984. Como resultado del trabajo de su Subcomisión de Integración Física y Facilitación Fronteriza, se establecieron 12 pasos, en los cuales ambos países se comprometían a efectuar inversiones.

c) *"Comisión Binacional Chileno-Brasileña"*. En marzo de 1993 se formalizó la creación de esta Comisión Técnica, que se encargó de realizar un análisis global de la red física y de los aspectos legales y administrativos, para luego definir tres vías transcontinentales prioritarias: Arica-Santos; Antofagasta-Santos y Valparaíso-Santos.

Debido a que la definición de estos corredores compromete la acción de terceros países, se decidió crear un Grupo de Trabajo Multilateral para abordar en forma integral este tema.

d) *"Grupo de Trabajo Multilateral"*. Está constituido actualmente por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Su trabajo se ha centrado en la definición del trazado de los

corredores, en la determinación de criterios de operación de éstos y en la priorización de las inversiones necesarias para dejar operativos estos ejes de conexión.

Los esfuerzos de las políticas exteriores han demostrado coherencia político-estratégica con los deseos de integración.

Presuntos objetivos políticos.

A continuación, se presenta algunas proposiciones acerca de las posiciones de varios países involucrados, respecto al tema de los Corredores Bioceánicos en Sudamérica.

Argentina.

Argentina ha demostrado una sostenida vocación bioceánica. Ahora parecería que esta aspiración pretende satisfacerla en forma pacífica.

Del análisis de acuerdos de carácter integracionista físico y económico impulsados entre Argentina y Chile, se puede visualizar los varios proyectos o ideas que vienen materializándose: *Libre frontera.*

- Aspecto que ha estado presente en todos los intentos de integración que han sido protocolizados e impulsados permanentemente por Argentina, con la idea central de obtener una salida al Pacífico para su producción exportable.

Integración física.

- Otro punto presente en todas las negociaciones. Se ha centrado en la apertura, habilitación, mantención y mejoramiento de los pasos fronterizos.

Intercambio energético.

- Quizás el aspecto más importante para Chile, principalmente la explotación conjunta de yacimientos petrolíferos argentinos al Este de la boca oriental del estrecho de Magallanes.

Otros aspectos.

- Inversión económica, la educación y cultura, lo laboral, las telecomunicaciones y el turismo. Estos temas, en su totalidad, tienden a crear intereses compartidos en ambos países, formando lazos permanentes más allá de los económicos.

Como lo indica la tendencia mundial de crear grandes espacios económicos integrados, es conveniente entender que el proceso de integración entre Chile y Argentina es una realidad. Hay muchos aspectos que resolver, porque entre ambos países hay grandes diferencias económicas, políticas, jurídicas y sociales, las cuales deberán

ser estudiadas y analizadas para hacerlas compatibles y equitativas para los intereses de las dos naciones.

De forma similar que Perú con Brasil, Argentina puede buscar una conexión directa con Chile y llevar los corredores bioceánicos al plano bilateral con ese país, con un solo cruce de frontera.

Bolivia.

Bolivia, por su excepcional posición estratégica, es el país de Sudamérica que mejor realizaría la integración económica continental. Cuando existan comunicaciones fáciles a través del territorio boliviano, los países sudamericanos podrán abandonar su tradicional posición de espaldas entre sí y comercializarán sus productos por líneas interiores. Están en territorio boliviano las conexiones más fáciles de la Cuenca del Plata con la Cuenca Amazónica, así como regiones de contacto del Atlántico con el Pacífico.

Las metas delineadas por el Grupo de Trabajo Multilateral, desde posiciones que buscan el beneficio común, ofrecen nuevas proyecciones y expectativas que permiten plantear una relación bilateral Bolivia-Chile realmente creativa, que deje atrás los evidentes entramientos actuales.

En efecto, algunos trazados de corredores coinciden con los caminos de conexión principales chileno-bolivianos (Arica-Tambo Quemado e Iquique-Colchane). Por ello, es viable asimilar la operación fluida y equitativa, que es el objetivo prioritario para los corredores, al nivel bilateral chileno-boliviano.



A lo anterior, se añadiría la ventaja de negociar el asunto en un ámbito multilateral, que anularía las aristas negativas que asoman invariablemente en el debate entre los dos países, a causa de que su único punto de referencia los constituye un Tratado, como es el de 1904, surgido de un conflicto que sectores influyentes de Bolivia no olvidan.

Chile.

La posición de Chile y sus objetivos primarios respecto a los Corredores pueden ser definidos:

- Estructurar una red de Corredores Bioceánicos multilaterales que consolide el papel vinculante de Chile entre el Cono Sur Sudamericano y la Cuenca del Pacífico.
- Obtener, en reciprocidad, un acceso eficiente a la Cuenca del Atlántico.
- Influir en los procesos de desarrollo de las tierras interiores del Cono Sur que, mediante los corredores, contarían con buenas conexiones hacia ambas cuencas marítimas.
- Realizar la conversión de sus puertos directamente involucrados en la red de corredores, en puertos de tercera generación, es decir, sistemas concentradores de núcleos operativos, financieros, industriales, de apoyo a las gestiones y tramientos de los contingentes de carga.
- Desarrollar un clima externo favorable a la estabilidad democrática, especialmente en la región latinoamericana.
- Profundizar la internacionalización de su economía, generalizando alianzas y acuerdos que aseguren una adecuada incorporación o asociación.

Si bien el tema de los corredores es independiente de las asociaciones o pactos de integración económico-comercial, el conjunto de los objetivos señalados precedentemente resulta armónico con los intereses de Chile para aportar a asociaciones o pactos de naturaleza económica de los que pudiese ser parte.

Respecto a Argentina, Chile debe negociar convenientemente para que sus intereses nacionales no se vean afectados y debe aprovechar su posición ventajosa en cuanto posee el control sobre los pasos cordilleranos y del uso de sus puertos, para obtener beneficios económicos.

Por ser la accesibilidad a la Cuenca del Pacífico uno de los factores vitales que le dan razón de ser a los Corredores Bioceánicos y que, en el caso del corredor al norte se le suma el interés

específico boliviano, resulta a Chile perfilar, con nitidez y consistencia, una política portuaria acorde tanto con los propósitos de integración enunciados como con la cautela del poder final de decisión del Estado, para la legítima preservación de sus intereses sobre el patrimonio territorial.

Perú.

La incorporación de Perú al Grupo de Trabajo Multilateral es una manera de encauzar una eventual competencia entre el Sur de ese país y el Norte de Chile, por procurar que sus respectivos puertos se constituyan como terminales de Corredores Bioceánicos, apuntados en ambos casos hacia las mismas zonas interiores, esto es, la totalidad del territorio boliviano y los estados del Centro-Oeste de Brasil.

Un modo de evitar que la competencia se profundice es mediante el establecimiento de formas de colaboración entre Chile y Perú, lo que resulta perfectamente factible, pues las potencialidades de la macrozona a servir permitirían satisfacer las expectativas de ambos países.

No se puede desconocer la posibilidad efectiva que tiene Perú de desarrollar una posición autónoma frente al asunto, pues posee algunas ventajas potenciales importantes, como por ejemplo, la alternativa que tiene de conectarse directamente con Brasil y de, por esa vía, llevar los Corredores Bioceánicos al plano bilateral, con un solo cruce de frontera.

Indudablemente, Perú tiene como gran objetivo lograr la bioceanidad, al cual se le encuentra sustentado en las siguientes razones fundamentales:

- Contar con una vía que selectivamente pueda ir disminuyendo, en lo posible, su uso comercial del canal de Panamá, trasladando ese gasto hacia el desarrollo de una vía terrestre y fluvial transcontinental peruana y como elemento normalizador ante los continuos aumentos de los servicios del uso del Canal.
- Crear nuevos mercados para productos no tradicionales y para el desarrollo de nuevas industrias en la región amazónica peruana.
- Atraer al uso de la vía transcontinental al comercio de otros países entre la Cuenca del Pacífico y el Atlántico, como Venezuela, costa occidental de África y Europa; e incentivar la posibilidad del comercio con los países asiáticos.
- Contribuir con esta vía al cumplimiento de los Tratados de Amistad y Cooperación firmados

con Brasil, en cuanto al papel fundamental que el transporte y comunicaciones debe desempeñar en la política de complementación de sus respectivas regiones amazónicas.

Visión estratégica de Brasil.

Hay un claro agravamiento de conflictos en el Hemisferio Norte y las relaciones entre los integrantes de los megabloques, allí formados, deben ser motivo de preocupación y constante acompañamiento por los países periféricos del Sur.

Brasil sigue con mucha atención los acontecimientos en la región Asia-Pacífico. Aunque sea histórica y geográficamente un país atlántico, Brasil tiene grandes intereses económicos, comerciales y políticos en Extremo Oriente, acogiendo en su territorio la más grande colonia de japoneses y un numeroso contingente de coreanos, que atribuyen una calidad humana importante al relacionamiento con aquellos países.



Brasileños de origen asiático.

El continuo crecimiento de los países de la región Asia-Pacífico ofrece lecciones de programas económicos exitosos que son debidamente tomados en cuenta por el gobierno brasileño, comprometido con la modernización de su parque industrial y la liberalización de su comercio, objetivizando la absorción, por el país, de nuevos paradigmas de progreso, especialmente en los campos científico y tecnológico.

Brasil presenta un gran dinamismo comercial con los países asiáticos. En términos relativos, a lo largo de la década pasada la participación del

mercado asiático en el total de las importaciones de Brasil pasó de 7,11% a 10,64% (un aumento de cerca de 49% en su importancia relativa). El peso asiático en el total de exportaciones brasileñas, en 1980, era de 8,59%, pasando a 17,38% en 1990 (poco más del doble).

Así como Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay, Brasil no tiene acceso directo al Pacífico, lo que indudablemente significa aumentar sus costos y perder oportunidades comerciales con la Cuenca del Pacífico. La materialización de Corredores Bioceánicos en Sudamérica permitiría cambiar esta situación, permitiendo el mantenimiento del dinamismo comercial.

Han existido escuelas geopolíticas sudamericanas que han postulado la necesidad de tener acceso bioceánico para ser una gran potencia. Sin embargo, no es éste el pensamiento brasileño, y la realidad está en los eventuales acuerdos bilaterales o multilaterales de integración física que posibiliten las interconexiones terrestres, marítimas y aéreas de manera tal que ello sea de mutuo beneficio. La inmensidad de su territorio ha cerrado las puertas al virus expansionista. La tarea de la integración nacional, poblar los espacios vacíos, ya es de por sí excluyente para distraerse en sueños mesiánicos.

Brasil comparte el sentimiento de que la prosperidad de los pueblos contribuye al fortalecimiento de la paz mundial. La seguridad internacional se verá resguardada por una comunidad de naciones comprometidas con los principios democráticos y con el liberalismo económico.

El fin de la confrontación ideológica abre valiosas oportunidades para el desarrollo de la cooperación entre los países, los cuales podrán dedicarse más al combate de las disparidades económico-sociales entre sí, objetivizando la persecución del objetivo permanente de desarrollo autosustentado. Esa atmósfera contribuye para que se abran canales de diálogo, consultas y eventualmente coordinación política entre vecinos y compañeros.

Son bien conocidas algunas posturas de la política externa brasileña en la defensa de intereses y posiciones de naturaleza universal, oponiéndose a cualquier hegemonía militar, política o económica, y favoreciendo la integración regional y subregional, en paralelo a la apertura de la economía a terceros, y contribuyendo políticamente para que la América Latina sea un factor de paz y de progreso basada en los valores de la civilización occidental.

Las preocupaciones verdaderamente brasileñas nacen de reflexionar sobre el siguiente cuadro de expectativas:

- Se vive hoy un cambio radical. Las Areas y los países que no participen positivamente de ese proceso global habrán perdido más que los próximos 50 años, tal vez sus oportunidades en los próximos siglos.

- Se crea hoy un nuevo orden pos guerra fría, pos industrial y pos moderna en los países avanzados, que se basa, por un lado en el conocimiento, en la tecnología de las comunicaciones y en los servicios y, por otro lado, en el cobro de rentas obtenidas en el exterior, en el desempleo abierto o disfrazado y en variadas formas de consumo y recreo de masas. Este sería el nuevo primer mundo.

- Igualmente, es más que visible el avance económico consustanciado en la rápida industrialización de la región del Asia-Pacífico. Si persiste en los próximos años, como se anticipa, ese avance provocará una revisión fundamental de las relaciones de muchos siglos entre el centro y la periferia mundial, con la posible redefinición del hiato que separa los países ricos y los países hasta entonces pobres. Aquí se define un nuevo segundo mundo.

- Posiblemente, casi toda Africa, una parte importante de Asia Central y una buena porción de América Latina podrán ser prácticamente excluidas del progreso hasta que el sistema capitalista alcance una nueva etapa en su evolución y vuelva a incorporarlas, como antes, por medios pacíficos o coercitivos.

En este contexto, si Brasil, y en verdad toda América del Sur, no forma parte del segundo grupo de países (los que se actualizan), caerán inexorablemente para el tercero, para el rol de los excluidos. Es esencial estar asociado al cambio global en curso. El ajuste económico a posteriori se revela insuficiente. Brasil busca mejorar la capacidad de anticiparse a los cambios globales en curso y, al mismo tiempo, adaptar estrategias que permitan, a largo plazo, superar la "frontera" que separa los futuros primero y segundo mundos. Busca, además, acompañar el proceso mundial en dirección al pos industrial. Y, por otro lado, provocar la discusión positiva en cuanto a las áreas en peligro de exclusión internacional, o sea, sobre el modo de amarrar el nuevo tercer mundo al avance económico.

La traducción interna brasileña de esa preocupación, se encuentra principalmente en la impe-

riosa necesidad de resolver la cuestión de las desigualdades regionales y de la exclusión social. Brasil no se mantendrá en el nuevo segundo mundo y mucho menos alcanzará el primero, si parte considerable de su población está excluida y regiones enteras continúan subdesarrolladas. Teniendo en cuenta el dinamismo de los procesos globales, las tendencias de fragmentación nacional podrán fortalecerse exponencialmente.

Las preocupaciones brasileñas, por lo tanto, deben resolverse por medio de la adecuada inserción estratégica de Brasil en la vida internacional y en América del Sur -de ahí la importancia de los Corredores Bioceánicos-, de la corrección de las desigualdades sociales y de la integración nacional, del énfasis en la ciencia y tecnología como portadoras del futuro y, en último análisis, del propio mantenimiento de la integridad territorial y de la viabilidad del país. Este debe ser el centro de la visión estratégica de Brasil.

Conclusiones.

Al buscar la integración por medio de los corredores bioceánicos, no se está discutiendo la necesidad de realineamientos ideológicos o alianzas estratégicas. Problemas de ese tipo están en suspenso, en cuanto van siendo reelaboradas las reglas del juego internacional en la fase en curso. Los períodos que se intercalan entre las estabildades hegemónicas son, notoriamente, momentos de libertad, durante los cuales países alertas tratan de ecuacionar su futuro utilizando las buenas y malas experiencias del pasado.

Hoy, en el mundo, hay tres espacios económicos en proceso de consolidación (Norteamérica, Europa unificada y Asia-Pacífico).

Este último ofrece, si se compara con los otros dos grandes espacios en consolidación, la particularidad de encontrarse aún en el proceso de definición de los papeles que ejercerán futuramente, en su cuadro geográfico, los países, agencias multilaterales e instituciones internacionales. El liderazgo tecnológico de Japón no se apoya en predominancia política o militar, a su vez un nuevo polo de influencia -China- se fortalece en la región. Esa fluidez en que se encuentra el Este Asiático, en conjunción con la marginalización en que ha sido puesta América del Sur en relación a los avances de la cooperación económica en el cuadro de los mencionados espacios en formación, parece aumentar la capacidad sudamericana de escoger opciones.

No se puede descartar que los sudamericanos, actuando bajo entendimientos bilaterales o multilaterales, lleguen a usar su integración vial como elemento de intercambio diplomático con el Este Asiático. En el siglo XXI, donde se desea que los factores económicos vengan a predominar sobre los militares en la canalización de los

grandes problemas mundiales, los países de la costa asiática del Pacífico habrán de sentir la falta de una dimensión atlántica, frente a la bidimensionalidad oceánica de Norteamérica. Entonces, Sudamérica podría ofrecer a los asiáticos la salida para el Atlántico a cambio de la concretización de un flujo tecnológico.

BIBLIOGRAFIA

- Gallegos Villalobos, Alfredo: "El País Puerto y los Intereses de Seguridad". Revista de Marina N° 831, marzo-abril 1996, pág. 123.
- Valencia Vega, Alipio: "Geopolítica en Bolivia". Librería Editorial "Juventud". La Paz, Bolivia, 1977.
- Vianna Filho, Arlindo: "Estrategia Naval Brasileira". Biblioteca do Exército Editora. Río de Janeiro, Brasil, 1995.
- Carpeta "Corredores Bioceánicos" (diversos periódicos). Biblioteca de la Academia de Guerra Naval. Valparaíso, Chile, 1994-1996.
- Centro Peruano de Estudios Internacionales y Centro de Altos Estudios Militares. "Actual Escenario Internacional y la Defensa Nacional". Editor Alejandro Deustua Caravedo. Lima, Perú, 1992.
- FLACSO-Chile; CLADDE e IPRI, Fundación Alexandre Guzmán. Chile y Brasil. "Desafíos de la Cuenca del Pacífico". Santiago, Chile, 1995. - García-Huidobro González, Francisco: "El Comercio y el Transporte". Revista Chilena de Geopolítica, Vol. 5, N° 2. Santiago, Chile, abril 1989.
- Le Dantec Gallardo, Francisco: "Cooperación Económica e Integración Física con Argentina". Academia de Guerra Naval. Temas Seleccionados. Valparaíso, Chile, abril 1992.
- Quintana Peña, Germán: "Corredores de Integración Física Internacional". Publicación Chile Mercosur N° 6, FLACSO-Chile. Santiago, Chile, octubre 1995.
- Goulart Fortuna, Hernani: "O Desafio Brasileiro nos Anos 90". Revista Marítima Brasileira. Río de Janeiro, Brasil, abril-junho 1993.
- Goulart Fortuna, Hernani: "O Papel da Marinha no Limiar de um Novo Século". Revista Marítima Brasileira. Río de Janeiro, Brasil, janeiro-margo 1994.
- Quaresma Filho, José Carlos: "Nova Ordem Mundial: O Colonialismo Tecnológico". Revista Marítima Brasileira. Río de Janeiro, Brasil, janeiro-margo 1995.
- Silveira Costa, Luiz Sergio: "A Complexa Nova Ordem Mundial". Revista Marítima Brasileira. Río de Janeiro, Brasil, janeiro-margo 1994.
- Flores, Mario César: "Planejamento Estratégico de Alto Nivel Governamental". Revista do Clube Naval N° 289. Río de Janeiro, Brasil, 1993.
- Espinosa Moraga, Oscar: "Presencia del Brasil". Editorial Nascimento. Santiago, Chile, 1974.
- Arróspide Mejía, Ramón: "La Bioceanidad del Perú. Vía Transcontinental Peruana". Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, Perú, 1990.
- Revista Vigía N° 134. "Chile, País Puerto del Cono Sur. Desafío para el Año 2000". Revista Mar N° 181. Liga Marítima de Chile. Valparaíso, Chile, 1995.
- Mota Sardenberg, Ronaldo: "Brasil: ¿Cual es la Estrategia? Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, año 10, Vol. X, N° 4. Santiago, Chile, octubre-diciembre 1995.
- de Castro, Therezinha: "Retrato do Brasil. Atlas-Texto de Geopolítica". Biblioteca do Exército Editora. Río de Janeiro, Brasil, 1986.