


# La bioceanidad del río Amazonas y las ferroviarias



# La bioceanidad del río Amazonas y las ferroviarias



**Embajador Jorge Colunge Villacorta**
Abogado, Diplomático, Licenciado en Relaciones Internacionales. Promovido a Embajador el 1 enero de 1988. Asesor Jurídico de la Alta Dirección. Ha participado en calidad de Delegado y Representante del Perú en numerosas reuniones, conferencias y negociaciones de carácter internacional, siendo la última de importancia la de delegado negociador en el diferendo limítrofe con el Ecuador. Ha escrito numerosos artículos en la *Revista Peruanidad*, *Revista Peruana de Derecho Internacional*, así como ensayos sobre aspectos jurídicos del Derechos del Mar, la Antártida (Editorial Acrópolis) y sobre las relaciones con Ecuador. Es autor asimismo de *Los inquilinos del marqués*.

**RESUMEN**
El artículo da cuenta del antiguo interés brasileño por alcanzar la bioceanidad y encontrar una salida al Pacífico a través de una línea ferroviaria. Este proyecto podría materializarse con el ofrecimiento chino de financiar la obra, que uniría Bayóvar, en Piura, con el puerto de Santos, en São Paulo. Para el autor, el Perú no debería participar solo como una zona de tránsito que tendría como grandes beneficiarios a China y Brasil.

**PALABRAS CLAVE**
Bioceanidad, Amazonas, Brasil, Augusto B. Leguía, Golbery do Couto e Silva, ferrocarril Santos-Bayóvar.

**ABSTRAT**
The article tells the old Brazilian interest to attain the Bi-Oceanity and find a way out to the Pacific through a railroad. This Project could be materialized with the Chinese offering to finance the workmanship, that will unite Bayovar, in Piura, with the Port of Santos in São Paulo. For the author, Peru not only should participate as a transit zone that would have as big beneficiaries to China and Brazil.

**KEYWORDS**
Bi-Oceanity, Amazon, Brazil, Augusto B. Leguía, Golbery do Couto e Silva, Railway, Santos-Bayovar.

***...la atención del Estado en la selva, fundamentalmente se sostenía, desde inicios de la República, a través de la presencia de nuestra Marina...***

El tema de la bioceanidad, como objetivo geo-estratégico de los países para alcanzar una supremacía, tanto de orden económico como político sobre sus pares, ha sido una materia que ha estado latente en la agenda de muchos Estados desde hace más de un siglo. Los estudios han versado, principalmente, en alcanzar esta meta a través de propuestas de construcción de carreteras, por vías férreas, o a través del transporte fluvial. Así, el proyecto ferroviario y bioceánico, financiado por China, que pretende unir Bayovar con el puerto de Santos, en São Paulo, y que fuera tiempo atrás anunciado, no es nuevo; es más que centenario en sus términos de concepción geopolítica.

A finales de los sesenta serví en nuestra Misión en Brasil. Y aficionado al quehacer estratégico, descubrí vastísimo material muy antiguo como de reciente data sobre estudios geopolíticos brasileños y su visión del mundo exterior, incluyendo variada y singular óptica sobre nuestra vecindad. Por aquella época se publicó, bajo una destacada publicidad, el libro "Geopolítica do Brasil" (1966), del General Golbery de Couto e Silva, quien fuera ministro de la cartera de Planeamiento, en el que preconizaba alcanzar la bioceanidad,

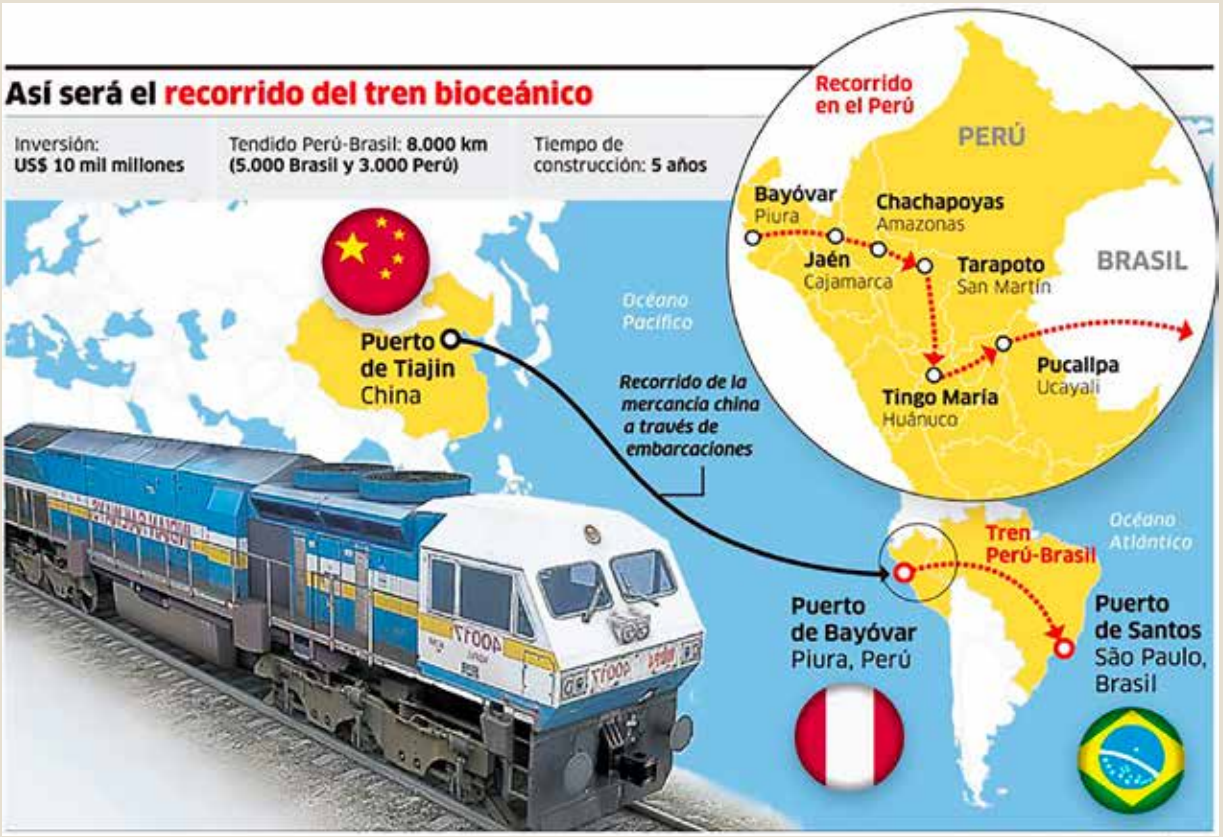





dentro de sus objetivos hegemónicos, llegando al Pacífico por Arica, espacio al que denominó zona de "soldadura".

Sirviendo en Brasil (década de los sesenta) descubrí que el desarrollo de hipotéticos puntos de partida para el diseño de objetivos geoestratégico hegemónicos eran, en ese país, materia de discusiones académicas desde hacía muchas décadas donde el tema de la bioceanidad, estaba presente de alguna manera. Así, los análisis sobre la ventaja de los países bioceánicos del Nuevo Mundo, sobre los no bioceánicos, se sustentaban con enjundiosos argumentos, principalmente para explicar la hegemonía alcanzada por los Estados Unidos. Pero se debatían también curiosas tesis sostenidas por sociólogos-antropólogos, que vaticinaban una inexorable ventaja, en el largo plazo, de aquellos países que se habían erigido sobre antiguas culturas, a los que se les asignaba una fuerza genética impredecible que, tarde o temprano, los impulsaría a obtener logros hegemónicos. Y esto explicaba, en cierta medida, una especie de escondido temor que a veces se podía intuir respecto al Perú. Pero naturalmente, frente a estas reflexiones, también surgían otras de origen distinto, entre las que destacaban aquellas que sostenían, hasta inicios del siglo pasado, que el trabajo de los bandeirantes había quedado inconcluso, considerando que la cadena andina era el límite natural entre ambos países.

También en los sesenta el concepto de las "fronteras vivas" fue desarrollado bajo la idea de que, los límites internacionales permanentes y perpetuos, podían ser



rebasados lícitamente por una dinámica fronteriza, cuyo fruto debía arrojar una abierta penetración no sólo de carácter económico, sino cultural e ideológico, sobre los vecinos más débiles. Y naturalmente en el Perú este concepto caló fuertemente, al punto de generarse una entendible aprensión sobre las políticas brasileñas instaladas en sus fronteras, cuyo desarrollo continuo y bien planificado contrastaba con el abandono y carencia de presencia del Estado peruano en las nuestras, situación que hasta hoy en mucho no ha cambiado. Lo cierto es que, entre ambos países, en aquella época de los sesenta existía una suerte de mutuo recelo que, en la práctica, significaba convivir pacíficamente, pero de espaldas el uno con el otro.

***«La tesis de que los Andes eran el límite natural con Brasil fue sepultada por la diplomacia peruana, al lograrse en 1909, bajo la batuta estratégica del Presidente Augusto B. Leguía, al suscribirse los acuerdos definitivos de límites que completaban la Convención de 1851.»***

La tesis de que los Andes eran el límite natural con Brasil fue sepultada por la diplomacia peruana, al lograrse en 1909, bajo la batuta estratégica del Presidente Augusto B. Leguía, la suscripción de los acuerdos definitivos de límites que completaban la convención de 1851. El Perú cerró así definitivamente su frontera al sur del Yavarí, impidiéndose los avances brasileños y dejando a salvo todas nuestras zonas de ocupación efectiva. No hubo pues ninguna cesión del Acre. Con ello, se completó los actuales 2,822 km. de límites, que quedaron firmes. Pero además se obtuvo el derecho a la libre navegación por el Amazonas hasta el Atlántico, alcanzando nuestro país la bioceanidad, antes que el Brasil, situación fáctica notable que parece que hasta hoy es vista sólo como una mera curiosidad sin futura trascendencia.

Euclides da Cunha, ex oficial de ejército, historiador, ingeniero, sociólogo, geógrafo, geólogo, botánico, antropólogo, poeta, hidrógrafo, periodista, profesor de Lógica, y sobre todo un gran escritor, en su obra "Ao margem da Historia", enfila filudas y vehementes críticas por la política gubernamental en la selva, proponiendo como estrategia, en un capítulo especial titulado "Transacreana", la interconexión con el Perú, para alcanzar el Pacífico, pero por vía férrea.

Este sería el origen histórico -que es más que centenario- del proyecto ferroviario que comentamos, el cual habría cobrado vida durante la visita del presidente Lula a la China el año 2004, conquistando el interés y el ofrecimiento de un suculento financiamiento asiático.

Como se indicó, el Perú ya alcanzó su bioceanidad gracias al tratado de 1909, con la libre navegación del Amazonas, hasta sus confines en el Atlántico. Fue en realidad un verdadero logro estratégico, pero lamentablemente su potencial y proyección internacional no fue comprendido de inmediato, ni creo que fue hasta hoy debidamente estudiado, pues prácticamente muy poco o nada se ha hecho. No hemos sido capaces de obtener beneficios de esta situación de ventaja. Concluida la fiebre del caucho todo se derrumbó y ni siquiera se ha podido crear una flota de navegación peruana, con visos de permanencia, capaz






de proyectar sus actividades surcando el Amazonas y alcanzar el Atlántico con destino a los diversos mercados europeos, así como el de Estados Unidos.

Así, ¿qué podríamos esperar del ferrocarril Santos-Bayovar? En primer lugar debemos identificar a la China y al Brasil como los principales socios beneficiados del proyecto y, al Perú, por ahora, sólo como una zona de tránsito, pero sin cuya participación, simplemente, no hay proyecto. Deberemos pues jugar nuestras cartas con mucho tino y sabiduría, anteponiendo el interés nacional con claros beneficios sobre cualquier sentimiento de amistad o favorecimiento gratuito. Asegurarnos que el paso del ferrocarril por nuestra amazonía será inocuo en términos ecológicos y, luego, analizar la rentabilidad que podrán alcanzar los pueblos y zonas que deberían insertarse en su ruta. Y en cuanto al apetitoso potencial del mercado paulista, habrá que tener presente no sólo las políticas proteccionistas de nuestro vecino, sino además su distancia con el sistema del libre mercado, dada su pertenencia al vetusto MERCOSUR, amén del habitual obstruccionismo de sus mecanismos aduaneros. Brasil, por tanto, debería comprometerse **ab initio** a eliminar sus prácticas restrictivas al comercio peruano, abriéndonos sus puertas como el Perú lo hace, si acaso es de prioridad que nos integremos en este interesante como aparentemente beneficioso proyecto.

El tema de la bioceanidad, por todo lo expuesto, merece algunos comentarios en retrospectiva:

No parece haber dudas acerca de las ventajas estratégicas que obtiene un país que es naturalmente bioceánico o que alcanza tal situación a través de negociaciones con terceros, frente a aquellos que carecen de este atributo geográfico de acceder a dos océanos. Esta afirmación, a la luz de la historia, resulta indiscutible. De allí que el antiguo interés del Brasil de alcanzar el Pacífico, que por más de un siglo se mantuvo invariable, vigente y formando parte de su planeamiento nacional, podría concretarse a mediano o largo plazo con el proyecto ferrocarrilero financiado por China. Y en cuanto a los resquemores o teorías de prevención sobre la seguridad,





que originó justificados recelos levantados en el pasado, hoy en día tales materias deberían ser vistas como parte de una historia superada, frente al desenvolvimiento actual de los países que, mas bien, se inclinan por una abierta aproximación física a través de la generación de acuerdos integracionistas, los que son facilitados por las recientes soluciones de viejos conflictos fronterizos o limítrofes. También coadyuvan a las abiertas aproximaciones la tecnología, los acuerdos de supresión de visados, los regímenes especiales fronterizos, así como la globalización que, más que una teoría, se trata más bien de un hecho prácticamente irreversible.

Brasil aguardó más de cien años, pacientemente, para estar dispuesto a materializar su estratégico sueño de la bioceanidad. Y el Perú cumple prácticamente el mismo lapso de haberla alcanzado, sin que desde entonces el Estado haya tenido la capacidad de generar acciones y planes concretos para obtener beneficios tangibles y permanentes de esta preciada situación.

Es por ello que resultaría pertinente registrar algunos comentarios adicionales que envuelven esta cuestión: Iquitos, nombre proveniente de una tribu local, en las inmediaciones de los 1900 era una ciudad con menos de 20 000 habitantes; sin embargo, la fiebre del caucho y los grandes réditos que se obtenían de su extracción, la habían convertido en una ciudad tanto de caracteres muy singulares como de exorbitantes exhibiciones de riqueza y bonanza, donde aún se conservan como reliquias ciertas obras construidas íntegramente con costosos materiales importados de Europa, como la llamada Casa de Fierro, que fue diseñada por Gustave Eiffel hacia 1860.




El "boom" del caucho que se inició desde mediados del siglo antepasado, se mantuvo casi inalterable hasta algo después de 1913, donde se precipitó su caída debido a las nuevas plantaciones iniciadas y logradas en Malasia, luego de contrabandearse plantones de esta planta. Pero volvió a resurgir aún antes de la participación estadounidense en la segunda guerra mundial, debido a las ocupaciones niponas de las nuevas tierras productoras. Y en este tiempo, revivió la bonanza económica cauchera que se prolongaría hasta pasados los años cincuenta del siglo pasado.

Y mientras la suntuosa economía de Iquitos se movía promovida por un impulso monoproductor de explotación privada, **la atención del Estado en la selva fundamentalmente se sostenía, desde inicios de la República, a través de la presencia de nuestra Marina**, que dirigía sus acciones a la realización de expediciones e intentos de fijar un posicionamiento efectivo en las vastas regiones no demarcadas de nuestras amplias fronteras. Así se recuerda, por ejemplo, al Teniente Segundo Germán Stiglish por sus exploraciones en los ríos Pachitea, Ucayali, Amazonas, Misahua, Manu etc. Pero además de estas tareas, la Marina tenía distintos objetivos puntuales por la tensa situación vivida con Colombia desde 1910. Bien puede afirmarse, por tanto, que la actuación y presencia de la Marina estaba absolutamente vinculada al afianzamiento de nuestra soberanía y seguridad internacionales. Y aparentemente no tenía una función de apoyo sobre las actividades comerciales a partir del derecho de libre navegación conquistado sobre el Amazonas.

El Brasil, por el contrario, desarrolló de modo sistemático, desde la época colonial, una sostenida actividad naviera que se movía a lo largo del Amazonas. En 1853 fundó la Compañía de Navegación y Comercio de la Amazonía y, trece años después, el Amazonas fue abierto bajo permisos especiales a la navegación internacional de ciertas empresas extranjeras, principalmente inglesas, que invertían en la extracción del caucho. De este modo eran las naves de procedencia brasileña o británica las que surcaban por todo el Amazonas llegando hasta Iquitos para el recojo de carga cauchera con destino a Europa y Estados Unidos, abriendo así las conexiones más allá de nuestro espacio territorial, lo que hacía factible que a los pudientes citadinos iquiteños les era menos oneroso y complicado visitar Paris antes que Lima.

***«El transporte naviero es un negocio, de lo contrario no existiría. El punto crucial es que el mismo pueda ser eficientemente administrado, lo que nos lleva a recordar a la extinta Compañía Peruana de Vapores, en la que el Perú llegó a tener 64 barcos.»***

Por entonces –podría afirmarse- que la navegación por el Amazonas que unía a nuestro país con otras latitudes continentales estaba prácticamente conducida por flotas del Brasil e Inglaterra.

Si efectuamos un paralelo entre la atención estatal del Brasil y la nuestra, respecto a la visión comercial sobre la bioceanidad, es notoria la diferencia: mientras en nuestro vecino de modo incansable, desde antaño, se producían estudios, desarrollaban teorías

y se conservaba este objetivo dentro de sus planes de planificación nacional, en el Perú todo parece indicar que hubo una constante histórica: un desentendimiento en esta materia. Y si bien esta situación de omisión puede explicarse en el pasado, por múltiples razones, en la actualidad no resulta razonable ni justificable que el Estado continúe sin encarar esta ventajosa situación conquistada hace más de un siglo.

El hecho de no planificar toda una amplia estrategia comercial con base a un único producto exportable, como el caucho en el pasado, a través de la vía fluvial interoceánica resulta en cierta medida explicable. Pero hoy día nuestra amazonía detenta un abanico de productos que, estudiadas todas en sus potencialidades exportables, resulta por lo menos en teoría de sumo interés. Por lo demás, y desde el punto de vista de la infraestructura, se tiene entendido que Pro Inversión tendría en cartera estudios para potenciar el deficiente y pobre nivel de navegación de los ríos Marañón, Ucayali, Huallaga y el propio Amazonas, con el fin de convertirlos en rutas internacionales competitivas, principalmente a través de la modernización de sus puertos. Si bien la idea es loable, parece insuficiente, pero es un acertado punto de inicio, el mismo que no debe detenerse en meros estudios sino que deben llevarse urgentemente a la práctica. En adición, debe indicarse, que el interés de China por la soya y otros productos brasileños, bien podrían ser también viabilizados a través del transporte fluvial por el Amazonas y su continuación modal a través de otros ríos, hasta acercarse a nuestra costa, cubriendo el trecho final por vía férrea o carretera, esquema que haría innecesario el descomunal mega proyecto ferrocarrilero Sao Paulo-Bayovar.

Es casi seguro que existen numerosos estudios que han identificado los productos exportables más señeros de nuestra amazonía: cacao, café, maderas finas, carnes exóticas, camu-camu, peces ornamentales, fármacos, chonta y muchos otros.

También es probable que se conozcan en detalle las posibilidades de darles un valor agregado. Pero todo ello requiere un estudio integral, determinando no solamente volúmenes, formas y modos de organizar a sus productores, sino además hallar y conquistar a los futuros compradores.

El transporte naviero es un gran negocio, de lo contrario no existiría. El punto crucial es que el mismo pueda ser eficientemente administrado, lo que nos lleva a recordar a la extinta Compañía Peruana de Vapores, en la que el Perú llegó a tener 64 barcos, más de un millón de toneladas de capacidad de carga, generando más de diez mil puestos de trabajo y el hecho de que fue considerada entre las mejores de América Latina. Y aun así en los 80s se decidió por su liquidación. Tal experiencia nos hace pensar en la formación de una empresa de capitales mixtos, pero decididamente bajo dirección de capitales nacionales y mayoritariamente privados.

Asumida la posibilidad de que las ideas comerciales pudieran concretarse, el transporte resulta casi la columna vertebral para obtener claros beneficios de nuestra situación bioceánica a través del Amazonas, ya que pensar en trasladar esta actividad a empresas extranjeras, no sólo significaría ceder a ellas claros beneficios económicos, sino que, desde el punto de vista internacional comercial, implicaría asumir innecesarios riegos a futuro, aunque ellos desde ahora no se pudieren precisar.

Resulta indudable que el no haberse abordado a profundidad esta problemática de los beneficios de una bioceanidad ya obtenida es fruto de una carente planificación, actividad que lamentablemente el Estado no ha sido capaz de desarrollar a plenitud en tér-






minos nacionales o regionales, no obstante algunos intentos como fue la creación del Instituto Nacional de Planificación, que ha permitido hasta el cambio de su capital hacia un punto estratégico de su territorio. Brasil cuenta desde hace más de medio siglo con un Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión, al que todos reconocen ser el ministerio más poderoso de los gabinetes ministeriales.

Creo que podríamos arribar a una conclusión general sobre la base de estos apuntes y es que parece indispensable planificar debidamente cómo el Estado debería construir una política de navegación fluvial y obtener un real beneficio de nuestra bioceanidad. En esta dirección, en el presente artículo apenas se intenta señalar algunos elementos y acciones que deberían priorizarse en esta dirección: en primer lugar, destacar los estudios de Pro Inversión para potenciar la navegación de diversos ríos y convertirlos en rutas internacionalmente competitivas. Pero estos estudios deberían reflejarse en la ejecución y puesta en práctica de los mismos. En segundo lugar, la necesidad de levantar información de detalle de todos nuestros productos amazónicos exportables, con sus características de volúmenes y posibilidades de valor agregado, así como el fomento de la unión de sus productores a través de gremios, federaciones o cooperativas, bajo la dirección estatal de un ente que los pueda reordenar y ofrecer la conducción hacia los mercados europeos. Finalmente, la necesidad de crear una empresa de navegación de capitales mixtos que pueda eliminar riesgos en el transporte y así asegurar la fluidez del comercio de exportación y de cabotaje.




Como corolario a las aproximaciones expuestas sobre la materialización y aprovechamiento futuro e inmediato de la bioceanidad ya alcanzada, jurídica y políticamente, a través del Amazonas, somos del parecer que toda esta rica y sustantiva temática debería concretarse a partir de una agenda específica y coordinada por los sectores competentes del Estado encargados del diseño y ejecución del planeamiento estratégico del país; pero parecería que, luego de la desaparición del Instituto Nacional de Planificación (INP), las tareas encargadas a este organismo han quedado diseminadas y sustituidas por comisiones, organismos ad-hoc y una multiplicidad de entes gubernamentales respecto a cuyas actividades debería recaer un enjundioso estudio para recortarlas y compaginarlas entre sí, a fin de lograr una mínima eficiencia y coherencia que pudiera acercarse a los logros que, en su momento, tuvo el INP y que fue reflejo de la visión de estadista del Presidente Fernando Belaúnde.

En cuanto a otras posibilidades para incrementar la capacidad bioceánica nacional,

al margen de la ofrecida y ya lograda por la vía fluvial del Amazonas y la alusiva al proyecto Santos-Bayovar, mencionaremos ciertos apuntes referidos a los proyectos ferrocarrileros al sur del país, con trazados de Este a Oeste, los cuales son, aparentemente, desde el punto de vista material de su construcción, menos onerosos que el trazado del proyecto Bayovar-Santos, y que por tal razón –si acaso no hubieran otras desconocidas- concitan cierto entusiasmo en algunos sectores, pero que lamentablemente, uno de ellos, está cargado de elementos concomitantes de cierta turbiedad, tanto respecto a nuestra política interna como por sus consecuencias en el ámbito exterior regional. Examinemos:

En todos los proyectos diseñados para lograr la bioceanidad, sin excepción, el objetivo principal del mismo siempre está centrado en alcanzar los máximos beneficios del país ejecutor o propulsor, naturalmente, sin descartar beneficios de terceros, mientras estos no colisionen o impliquen riesgos al ejecutor, en este caso léase al Perú. De este modo, no cabe duda, que el objetivo fundamental del Perú sería llegar y obtener beneficios del apetitoso mercado paulista en el Brasil, y el de ese país, llegar a un puerto en el Pacífico para acceder a las facilidades de exportación de la soya, entre otros productos, que son anhelados principalmente por la China y otros países.

Así siendo, muchos años atrás se habló con cierto énfasis de la necesidad de proyectar un diseño ferrocarrilero que uniera nuestros puertos de Matarani en Mollendo, y/o Ilo en Moquegua, con un punto de la frontera con Brasil, a través de Iberia, pasando por Iñapari, hasta unirse con Assis, en el Brasil, para luego continuar por territorio brasileño con destino final en el puerto de Santos, en el Atlántico. Sin embargo, este proyecto parece haber perdido fuerza ya que, tan pronto se dejara en suspenso el de Santos- Bayovar (declaraciones de Kuczyinsky, setiembre del 2016), Bolivia reavivó la alternativa del llamado Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), planteamiento presentado en la Reunión de Gabinete Ministerial Perú-Bolivia, de Junio del 2015 y recogido en la Declaración Presidencial, propósito que fue reafirmado el 2017 en el III Gabinete Ministerial.

El trayecto total del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), según notas de prensa, sería de 3 755 kilómetros (a los que también se integrarían Uruguay y Paraguay, siendo que estos tramos no están aun definidos). De los 3 755 km, 1,521 le corresponderían a Bolivia, 1 894 a Brasil y 340 a Perú (dependiendo del puerto final de destino, ya que si el mismo se decide que sea Matarani, el tramo a construirse tendría 577 km.), afirmándose que de este trayecto gran parte ya está construido, pero se requerirá reparaciones de fondo, cambios en los materiales y reacondicionarlos a todos con el fin de lograr la igualdad de las dimensiones en el ancho de las vías. Los tramos no construidos son los que unen Santa Cruz y Cochabamba, así como todo el trayecto a lo largo de territorio peruano.

El primer proyecto, sin ingresar a Bolivia, debería cubrir una distancia de 726 km. que separan Matarani de Iñapari, distante a menos de 4 km. de Assis, ya en territorio brasileño, teniendo en consideración que desde este último punto hasta Santos ya está cubierto por la carretera BR-374, que tiene una extensión de 515 kilómetros.

Una somera visión comparativa de ambos proyectos arroja los siguientes hechos de orden objetivo:

- El proyecto ferrocarrilero, surcando territorio boliviano, para llegar al Atlántico, bien puede ser obstruido, paralizado, bloqueado u afectado por causas sobre las que el Perú carecerá de la más mínima opción






de manejo, riesgos que no se presentan en un proyecto ferrocarrilero que conecta directamente el Perú con Brasil, sin pasar por territorio boliviano. Ya largo plazo el probable y aunque reducido mayor costo de este último proyecto, bien vale la pena asumirlo en pro de eliminar estos justos y objetivos como también potenciales temores. Después de todo es posible pensar que, si China estaba dispuesta a financiar el proyecto Santos- Bayovar ¿por qué no lo estaría en financiar el proyecto Mollendo o Ilo-Assis-Santos, que es de mucho menor costo y cubre sus mismos objetivos?

- El proyecto CFBC, de ser materializado, deberá insertarse dentro del ámbito de los objetivos de política exterior regional de los involucrados, siendo el caso percatarse que tales objetivos entre Bolivia y Perú no son los mismos, si bien tal disimilitud no signifique un antagonismo. Pero no es menos cierto advertir que "es una constante histórica el empeño boliviano en calibrar su relación con el Perú en función de sus predicamentos con Chile" (Embajador Eduardo Ponce, El Montonero, 4 Abril 2019), realidad geopolítica de la que no es distante el fracaso boliviano frente a Chile en la Corte de La Haya, y los afanes de reelección indefinida de Evo Morales, pese a una contundente denegatoria decretada por un referéndum.

- Y en relación a la comercialización del gas boliviano en el Perú, entendemos se debe considerar el hecho de que ambos países son competidores en la extracción de este producto; que el mismo está inmerso en las prácticas internacionales de libre comercio, aun a pesar de ser concebido como un producto estratégico, pero su manejo en la

comercialización de modo alguno debe conducirnos a una dependencia en el sur del país respecto al gas boliviano.

- Lo anterior en nada implica que el Perú no pueda negociar con Bolivia la compra de su gas en boca de algún punto fronterizo y que, inclusive, desde allí, el Perú pueda conectarlo al ducto de Camisea para su comercialización de acuerdo a los intereses nacionales; o simplemente negociar, repito, negociar, para que Bolivia pueda llevar su propio gasoducto hacia algún puerto peruano para fines de exportación. Tampoco puede descartarse, para fines de comercialización entre los dos países, que nuestras líneas férreas puedan interconectarse a futuro con las de Bolivia.

En estas circunstancias, el gas no deja de ser un elemento altamente delicado si acaso es utilizado en desmedro a los intereses nacionales y bajo una suerte de apoyo ventajoso gratuito a favor de terceros, bajo fórmulas de cooperación o solidaridad que, a la postre, también podrían jugar en el entorpecimiento de las variables estratégicas y diplomáticas en aquella macro región, la cual es privilegiada por su potencial de yacimientos mineros que tienen cada vez más valor en el contexto mundial. Por ello, se hace imperativo preservar el bilateralismo positivo de nuestra diplomacia, a la luz de rigurosas evaluaciones de nuestras relaciones con Bolivia y Chile, y evitar que seamos inducidos a situaciones de orden triangular que difícilmente podrán ser favorables a nuestro país.

Por las notas anteriores, por tanto, sería altamente deseable que nuestra Cancillería profesional, en conjunto con las Fuerzas Armadas y sus órganos especializados, pudieran analizar y estudiar a profundidad toda esta problemática en su conjunto, y así poder recomendar y proponer el encausamiento de esta situación a quien, conforme a la Constitución, está llamado a dirigir la política exterior del Estado.

Mientras tanto, el autor del artículo no puede dejar de expresar su preferencia en atender de modo privilegiado el proyecto bioceánico que nos conecte directamente con el Brasil, sin tener que pasar por Bolivia, y así evitar que el proyecto ferrocarrilero CFBC se nos imponga para alcanzar el Atlántico, en tanto que el mismo implica tener que someternos a un tránsito obligado y dependiente, proyecto que además engendra las concomitantes señaladas.