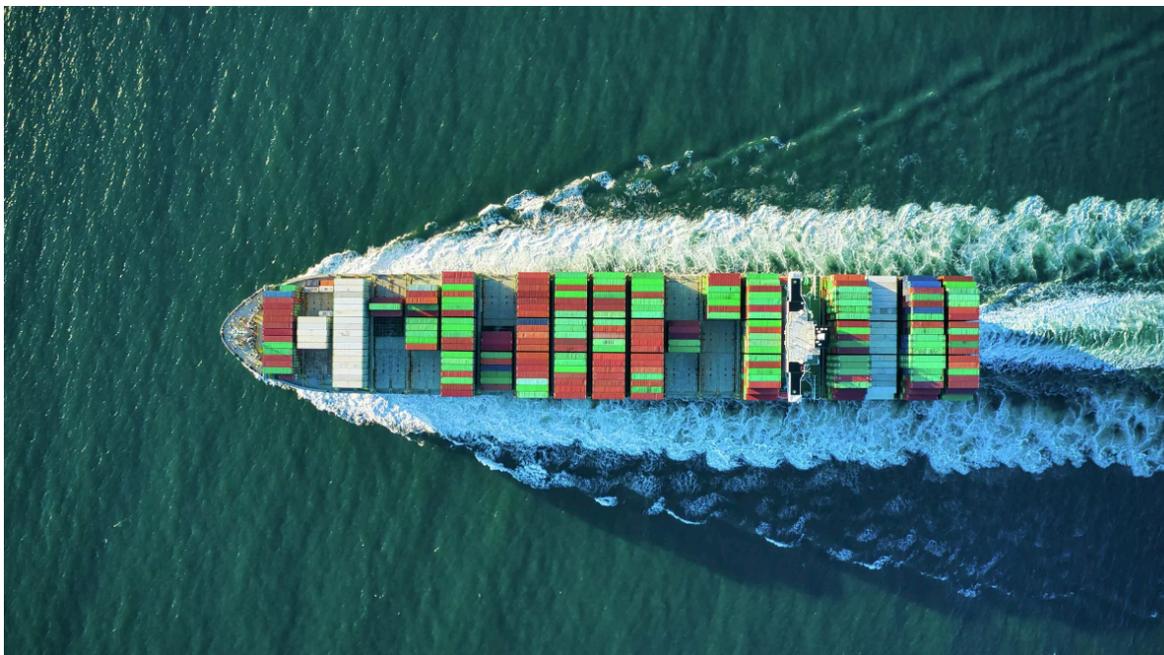


"Bolivia consolidará su primer puerto marítimo soberano para exportar por el Atlántico", *Sputnik Mundo*, Moscú, Rusia, 04 de agosto de 2022.

Consultado en:

<https://noticiaslatam.lat/20220804/bolivia-consolidara-su-primer-puerto-maritimo-soberano-para-exportar-por-el-atlantico-1129034179.html>

Fecha de consulta: 29/08/2024.



SANTA CRUZ (Sputnik) — El Gobierno de Bolivia apuesta por consolidar Puerto Busch, la primera terminal marítima soberana sobre la hidrovía Paraguay-Paraná, con el objetivo de dinamizar las exportaciones por el océano Atlántico.

La meta es dejar de depender de los puertos chilenos, que están saturados, según la Cámara de Exportadores de Santa Cruz (Cadex).

"Para Bolivia tener un puerto soberano, que a la fecha no se lo tiene, es fundamental en el tema de desarrollo de la carga boliviana, toda vez que Bolivia, por su ubicación estratégica tiene un potencial para el manejo de la carga boliviana y también de otras cargas como las de Brasil, que necesita conectarse con el Océano Pacífico", explicó el gerente de la

Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B), Dante Justiniano, en entrevista con la Agencia Sputnik.

Puerto Busch está ubicado en la provincia Germán Busch del departamento de Santa Cruz (este), en la zona fronteriza con Brasil, desde donde **ya se exportan derivados de soya y hierro** a mercados de Europa, mediante la hidrovía Paraguay-Paraná.

La importancia de Puerto Busch es estratégica para Bolivia debido a que en esa región se ubica el proyecto de la estatal Empresa Siderúrgica Mutún (ESM) que producirá 200.000 toneladas de acero en 2023. La construcción de la factoría tiene un avance del 58% y está sobre un yacimiento de hierro de 40.000 millones de toneladas.

Otra razón por la que Puerto Busch tiene relevancia internacional es que **estará vinculado al Corredor Ferroviario Bioceánico**, que impulsa Bolivia, para mover carga entre los puertos brasileños, chilenos y peruanos.

Actualmente, se realiza el estudio de preinversión que definirá los fondos y se tiene previsto levantar las edificaciones complementarias junto al actual muelle, donde se operará sobre 1.000 metros de la ribera de la hidrovía.

"Para nosotros es importante que este año ya operemos con la carga de granos como la soya y en los próximos dos años ya tengamos las instalaciones y el puerto mismo para manejar todo tipo de carga (...) El estudio de preinversión está previsto concluir hasta fin de año y en los próximos dos años toda la etapa de la construcción y ejecución de la obra", detalló.

Las autoridades bolivianas buscan agilizar el funcionamiento del puerto soberano para atender las exportaciones del oriente del país, que es la más industrializada, como alternativa a los puertos chilenos y peruanos.

"Lastimosamente las condiciones por el puerto de Arica [Chile] no han sido tan favorables en los últimos años, hubo una situación de imposición tarifaria, condicionamientos,

limitaciones a una carga tan importante como la boliviana. Por eso es que estamos, a partir de las alternativas portuarias, habilitando otros puertos", argumentó.

El funcionario boliviano proyecta el movimiento inicial de carga de **5 millones de toneladas por año** y se prevé llegar a **los 20 millones** con la producción agroindustrial de Santa Cruz.

Potencial de la hidrovía

Para el gerente técnico y de operaciones de Cadex, Rafael Riva, que conversó con la Agencia Sputnik, el comercio exterior boliviano requiere distintos tipos de alternativas portuarias, dependiendo del potencial productivo de cada región del país.

"Puerto Busch es una alternativa que ya se usa, porque existe un muelle, que está administrada por Empresa Siderúrgica Mutún [ESM], por donde exporta minerales, pero falta desarrollar para la exportación de otro tipo de cargas", explicó.

Actualmente, en la zona del canal Tamengo, afluente de la hidrovía Paraguay-Paraná, funcionan **tres puertos privados**: Aguirre, Gravetal y Jennefer, que se destinan a las exportaciones de la producción agrícola como la soya y sus derivados.

"Puerto Busch no reemplazará a los puertos del Canal Tamengo, sino que es complementario. La forma en que se vaya a implementar puede ser con inversión pública, al estar en zona fronteriza, pero también existe la posibilidad de una sociedad pública-privada", planteó.

De acuerdo con estimaciones de la Cadex, el potencial de los puertos sobre la hidrovía Paraguay-Paraná puede **llegar a los 10 millones de toneladas**.

Carga boliviana

De acuerdo con datos de la Cámara de Exportadores y Logística de Santa Cruz (Cadex), el 68% de la carga marítima boliviana sale al exterior por puertos chilenos, el 9% por puertos peruanos y el 23% por el océano Atlántico.

Los principales productos exportados por puertos privados sobre la hidrovía Paraguay-Paraná son torta de soya y soya, mientras que los productos importados son diésel y gasolina.

Bolivia fue privado de su acceso al océano Pacífico por Chile en la Guerra del Pacífico en 1879 y existen limitaciones para sus exportaciones, pese a que se acordó facilidades en los puertos del país vecino.