

## **TRANSPORTE FLUVIAL SOLUCION TIPNIS**

Antonio Bazoberry Q.

Cuando se complete la construcción de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos, incluyendo el tramo 2 de 77 Km. y una longitud total de 360 Km. de la carretera, se calcula que el costo por kilómetro construido sería mayor a un millón ocho cientos mil dólares por ser un contrato “Llave en mano” firmado por el gobierno con la empresa brasileña OAS.

Frente a esta situación, existe la esperanza que el Presidente Morales, recapacite para cancelar definitivamente la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos sustituyendo con un estudio del aprovechamiento de los recursos hidráulicos que facilitan el comercio y desarrollo económico de Cochabamba y el Beni.

Presidente Morales, esta sugerencia, que estoy seguro la comparte gran parte de los bolivianos, serviría para cambiar la imagen de su gobierno resolviendo el problema TIPNIS, mantener vigente la Ley Corta que prohíbe cualquier construcción de una carretera que cruce el TIPNIS y la derogación de la Ley 222.

Señor Presidente Morales, posiblemente sus asesores políticos y técnicos, no le han explicado las enormes ventajas del transporte fluvial comparativamente menor al costo por carretera.

Un ejemplo de esta afirmación, se encuentra en el tramo de Puerto Villarroel (Cochabamba) a Puerto Sucre Beni (Guayaramerin), observando que por esta vía fluvial, diariamente se transportan importantes volúmenes de carga, ganado bovino, productos alimenticios, material de construcción, combustibles, vehículos, mercancías, pasajeros locales y turistas.

Respecto a la hidrografía de los cursos de agua superiores de los ríos Ichoa, Isiboro, Ichilo y Chapare, se puede señalar, que son zonas de alta precipitación pluvial, alcanzando un promedio de 2,900 mm/año y un máximo de 4,600 mm/año, lo cual indica que la región donde actualmente se construyen los tramos 1 y 3, se ve que el tramo 2 de la carretera es una zona anegadiza e inundable, por lo cual obligaría construir plataformas de aproximadamente 3m. de altura para la circulación de vehículos.

Por la influencia que ejercen los ríos caudalosos y navegables Isiboro y Sécure en el Territorio Indígena (TIPNIS) y la preservación de los recursos naturales, flora y fauna, es necesario conocer que el río Sécure tiene una longitud de 250 Km. Nace en la serranía Sejeruma donde confluyen los ríos Nutusama y río Cascarillas, localizados en la Provincia Moxos del Departamento del Beni, que luego ingresan al río Isiboro que nace en la cordillera de Cochabamba a una altura de 1,360 msnm. desde donde el río, recorriendo 260 Km. cruza la llanura aluvial e ingresa al Departamento del Beni se incorpora al río Mamoré.

El río Mamoré que nace en Cochabamba, tiene una longitud mayor a 1.300 kilómetros desde sus nacientes hasta la confluencia con el río Beni, constituyéndose en la principal vía navegable de Bolivia.

En el entendido que el transporte fluvial sirve como factor de integración nacional, se sugiere sustituir la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, por la navegabilidad del río Mamoré y sus afluentes que tiene gran influencia en el desarrollo económico y social en las poblaciones de los Departamentos del Beni, Santa Cruz y Cochabamba (Servicio Nacional de Hidrografía Naval).

Si bien, se ha incrementado el precio del petróleo, el rendimiento energético en el transporte fluvial es mayor que en el transporte terrestre donde un caballo de fuerza motriz (HP), puede movilizar por camión de 0.1 a 0.2 TM y por barco 5 toneladas. (Google).

En el libro “Proyecto corredor fluvial boliviano Mutún Atlántico” (Ing. Antonio Bazoberry Q.), se calcula que para transportar 30,000 toneladas de carga, se precisan mil camiones de 30 toneladas de capacidad. En igual forma, se precisarían 15 trenes de 2,000 toneladas de capacidad y solamente 10 trenes de barcasas de 3,000 toneladas.

El transporte fluvial Mutún-río Paraguay para carga general se calcula un flete de 14,00 US\$/ton. El costo de transporte de carga general por ferrocarril, Santa Cruz Corumba se calcula un flete de 35,09 US\$/ton. y el costo de transporte por la carretera Mutún-Puerto Busch, se calculó en 45,00 US\$/ton.

Antonio Bazoberry Quiroga

Ing. Civil C.N.I. No.1928 (Universidad Mayor de San Andrés)

Diploma de Ingeniero Militar 1955 (Primera promoción de la EMI)

Ing. Ambientalista Certificado No.11104 (MDSYP)

Ex miembro del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

C.I. No. 00957 La Paz

Teléfono 279 5638

[anbazqui@entelnet.bo](mailto:anbazqui@entelnet.bo)

[www.antonibaz.orgfree.com](http://www.antonibaz.orgfree.com)