

12/2017

03 de febrero 2017

*Jimmy Graziani Mora**

Tren bioceánico central: un escenario geopolítico en la configuración de corredores estratégicos suramericanos

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

Tren bioceánico central: un escenario geopolítico en la configuración de corredores estratégicos suramericanos

Resumen:

Las características del orden internacional cambiante han determinado, a lo largo de la historia universal, corredores estratégicos en sectores específicos de la geografía mundial. Allí se configuran escenarios geopolíticos que por su importancia se convierten en zonas de relevancia geoestratégica. Suramérica no escapa dicha afirmación, de allí la proliferación de proyectos de corredores que sirvan como “puentes” entre los océanos Atlántico y Pacífico. Por el momento, el canal de Panamá es la máxima materialización del sueño de unir dos océanos por el centro y sur del continente americano.

En función de la ubicación geográfica los corredores bioceánicos pueden analizarse desde la orilla geo-económica, pero desde su configuración como elementos estructurales que involucran intereses estatales multilaterales se puede observar bajo un contexto geopolítico. El presente documento analiza el proyecto de Tren Bioceánico central desde la segunda orilla, es decir desde la geopolítica. Al finalizar, se evidencia que más allá de proyectos con impactos y consideraciones geo-económicas un proyecto de tren bioceánico central se enfrenta a asuntos geopolíticos que no deben ser olvidados pues tienen efectos directos en el desarrollo de la propuesta que involucra en primera instancia a cuatro países del sur del continente.

Abstract:

The characteristics of the changing international order have shaped, throughout the universal history, strategic corridors in specific spaces of the world geography. There are configured geopolitical scenarios with geostrategic relevance. South America doesn't escape at this statement, an example is the proliferation of corridors as bridges between the oceans Atlantic and Pacific. Nowadays, the Panama Canal is the maximum materialization of the dream of linking two oceans by the center and south of the American continent.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Jimmy Graziani Mora

Depending on the geographic location, the bi-oceanic corridors can be analyzed from the geo-economic rim. But if the bi-oceanic corridors implicate multilateral interests of different states, the analysis is from the geopolitical rim. The present document analyzes the Central Bi-oceanic Train project from the second rim. At the end, furthermore than geo-economic considerations the Central Bi-oceanic Train faces geopolitical considerations.

Palabras clave:

Corredor estratégico, geopolítica, geoestrategia, océano Pacífico, hemisferio americano.

Keywords:

Strategic corridor, geopolitics, geostrategy, Pacific Ocean, American hemisphere

“Each state follows the politics of its geography”¹

Napoleón

Aproximación al tema²

Más que retos, algunas veces, Suramérica parece estar dominada por enigmas geopolíticos. Éstos, delimitados por singularidades geográficas, como la cordillera de los Andes o el río Amazonas; sembrados en raíces comunes, como las de ancestrales pueblos indígenas desde la Patagonia hasta el norte de México; arraigados en los hitos de la historia entre el centro y el sur del continente americano, como la colonización; alimentados por el clamor no materializado del «Panamericanismo», la integración regional y visiones geopolíticas, como la contenida en la Carta de Jamaica, la expresada por el mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz, la del Barón del Rio Branco en Brasil; o las de proyectos de integración más recientes y antagónicos como el ALBA y la Alianza del Pacífico; movidos por la trayectoria de grandes poderes del siglo XIX como el español o el portugués y de actores globales, como Estados Unidos y más recientemente China; impactados por dinámicas geoeconómicas e influenciados por un sinfín de coyunturas políticas, como las de las dictaduras o el llamado “giro a la izquierda” e indudablemente marcados por realidades bilaterales y sociales locales de matices diversos.

Por un lado, en la superficie coyuntural, el tren bioceánico entre el puerto de Santos (en el océano Atlántico) hasta el puerto de Ilo (en el océano Pacífico), pasando por Bolivia es una propuesta, de varias, que alimentan la configuración de corredores estratégicos por Suramérica. Por otro, en el fondo estructural, dicha intención de grandes proporciones físicas, más allá de los aspectos circunstanciales, es evidencia de un reto geopolítico latinoamericano histórico, en procura de la integración. Se entrelazan aquí, pasados comunes desde tiempos prehispánicos, pasando por la época de los virreinos, las confederaciones y la guerra del Pacífico, de disputas por el comercio desde y hacia el océano por los puertos del norte de Chile y el sur de Perú e intereses geopolíticos como los de Brasil y su proyección en el sistema internacional, o los anhelos históricos

¹ Citado de: DIJINK. Gertjan. (1996). National Identity and Geopolitical Visions: Maps of Pride and Pain. Routledge. Londres., p. 1

² El presente trabajo ha sido dirigido por el BG. Gustavo Rosales de Ariza.

de Bolivia por superar la condición geográfica mediterránea, entre otros elementos de carácter geoeconómico, en particular el ascenso del océano Pacífico como columna vertebral del comercio internacional marítimo, la competencia global por recursos naturales estratégicos no renovables, la estructura logística del comercio internacional y la configuración de un orden mundial.

Bolivia, Chile y Perú: complejidad geopolítica a tres bandas

La relación compartida por Bolivia, Chile y Perú se compone de aspectos y dinámicas bilaterales y multilaterales, que trascienden la relativa estabilidad geográfica de la frontera común, durante el siglo XX. Está permeada por la herencia de un pasado con comunes denominadores como el del pueblo aymara, o hitos álgidos como la Guerra del Pacífico. En resumen, según Alejandro Deustua, diplomático peruano, la costa occidental de la parte sur del continente americano, bañada por el océano Pacífico, se compone por estados «marítimos, marítimo-continentales y continentales, con una sucesiva historia de conflictos prerrepúblicanos y republicanos, una tendencia a relacionarse a través de mecanismos de balance de poder antes que integración y un patrón desconcentrado de alianzas externas y reclamos históricos pendientes»³.

Si se atiende la afirmación de Robert Kaplan, plasmada en el libro *The Revenge of Geography*, en la que se asevera que «la geografía es el telón de fondo de la historia humana misma»⁴. Resulta importante entonces, en dicho sentido, recordar que Chile, Bolivia y Perú tienen una historia escrita a tres manos, sobre el lienzo de una zona geográfica común, con reclamaciones históricas en ciernes. Por ejemplo, la de Chile con Perú, resuelta jurídicamente por un fallo de la Corte Internacional de Justicia en 2014, pero vigente por temas jurídicos locales aún por resolver, o el latente diferendo entre Bolivia y Chile por las aguas del río Silala.

La historia evidencia, desde la perspectiva política, por lo tanto parcial, que en esta relación trilateral existen etapas pendulares de acercamiento coyuntural, que se entrelazan con periodos de crisis o alejamiento. Sobre el particular, se afirma que «como

³ DEUSTUA. Alejandro. (2004). Perú, Bolivia y Chile: por una nueva relación trilateral. revista de ciencia política / VOLUMEN XXIV / N° 2 / 2004 / 212 – 227.

⁴ KAPLAN. Robert. *The revenge of geography. What the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*, Ramdon House. Nueva York. p. 29.

cualquier relación de vecindad en América del Sur, la vinculación entre Perú, Chile y Bolivia conforma un sistema de interacciones dinámico, complejo y singular»⁵.

Por su parte, Bolivia y Perú tienen un pasado de vecindad milenario. El lago Titicaca como ejemplo geográfico y la llamada Confederación Perú-Boliviana, como intento político, son aspectos que dan luces sobre el nexo de ambos países. Durante la época colonial, lo que hoy se conoce como Bolivia fue parte del Virreinato del Perú. En ese entonces, dicho lugar recibió el nombre de la Audiencia de Charcas o del Alto Perú, popularmente recordado también por estar allí ubicadas las minas minerales más ricas del Nuevo Mundo, es decir las minas de Potosí. La confederación entre Bolivia y Perú tuvo una corta duración, fueron apenas tres años, pero despertó interés en la dirigencia chilena, que para entonces ya contemplaba los efectos de Confederación en el equilibrio geopolítico, en el poder continental y en la competencia comercial en el Pacífico sur entre los puertos más importantes de la etapa Colonial, los puertos Valparaíso y Callao⁶.

De otro lado, Chile y Bolivia tuvieron una relación ancestral, que se dice motivada «por el propósito de acceder a elementos materiales, necesarios para la complementariedad económica durante la época precolombina»⁷. En el aspecto geográfico, los hitos de la relación bilateral se remontan al periodo del surgimiento de las nuevas repúblicas y la interpretación de las fronteras coloniales. En el marco de la delimitación, que pasó por el desierto de Atacama y se extendió hasta el océano Pacífico, se han firmado acuerdos de límites, se desarrolló la Guerra del Pacífico, se suscribieron tratados de amistad, surgieron propuestas de soberanía compartida y se ha pasado por estrados internacionales como la Corte Internacional de Justicia. Se dice que, en temas como la integración bilateral los avances entre ambas sociedades no son temas con total fluidez. Las coyunturas políticas marcan momentos de inflexión y desencuentro, centrando el relacionamiento binacional en el tema marítimo⁸ en otras palabras y como lo anuncia el

⁵ *Ibíd.* DEUSTUA. Alejandro. (2004).

Recuperado de: <http://www.scielo.cl/pdf/revcipol/v24n2/art14.pdf>

⁶ LEÓN. Jorge. (2003). Evolución del comercio y del transporte marítimo de Costa Rica 1821 - 1900. Colección de Historia de Costa Rica. 2. Ed.

⁷ BERENGUER, J. (2004). Caravanas, interacción y cambio en el desierto de Atacama. Santiago de Chile, Sirawi.

⁸ LIMA. Pilar. (2014). Estudios binacionales entre Chile y Bolivia: investigaciones sobre el pasado precolombino y apuntes de la realidad actual de los carangas. Estudios sociales del Noa. 14/2014. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Argentina., p. 113.

abogado, académico y político chileno, Luis Maira, la historia de las relaciones entre ambos países está marcada por climas positivos cortos y largos tiempos de disparidades y conflictos⁹.

La de Chile con Perú también ha sido una relación pendular transitada entre etapas de tensión y distensión¹⁰. La delimitación fronteriza, los recursos naturales, la guerra del Pacífico, el comercio y la inversión, la relación con Bolivia y las situaciones políticas locales han sido algunos de los elementos más relevantes en la agenda bilateral, a partir del surgimiento como Repúblicas. Para algunos autores, la relación bilateral se puede agrupar en tres factores: históricos o estructurales (referidos al pasado precolombino y colonial mutuo, la Guerra del Pacífico y la evolución institucional), coyunturales (sobre el devenir de cada sociedad) y psicoculturales (relacionados con la percepción de amenaza hacia el otro)¹¹.

Como ya se dijo antes, además de la relación bilateral, los tres países comparten una historia en común, indudablemente ligada a la geografía. Según Alejandro Deustua, la historia de la relación republicana de los tres países tiene tres etapas. En el pasado, marcada por dos fuertes enfrentamientos bélicos, uno de los cuales fue devastador «por su solución mutilante e irreflexiva». Además de un periodo de posguerra con persistentes desacuerdos, a lo cual se suman las posiciones de desconfianza entre los países y diferencias *por* «alineamientos internacionales distintos en épocas de confrontación sistémica». Esta última parte hace referencia a procesos derivados de la Segunda Guerra Mundial y a la participación de cada país en el *Movimiento No Alineado* y el *Grupo de los 77*. A pesar de lo anterior, fue desde el primer tercio del siglo pasado que se establecieron las bases de una relación trilateral pragmática pero intermitente. La relación, dice Deustua, fue menos complicada entre los países que conservan su «dimensión marítima, desarrollo y poder» como lo son Perú y Chile, frente a Bolivia con una dimensión geográfica particular que suscita desagavios geográficos y con una evolución de desarrollo económico menor a los otros dos países. En este contexto

⁹ MAIRA. Luís. (2007). Perspectivas de las Relaciones entre Chile y Bolivia. En: Hacia la Construcción de Agendas Conjuntas: Bolivia – Chile. Fundación Friedrich Ebert. Chile., p. 4.

¹⁰ PAZ. Verónica. (2005) Chile-Perú: las raíces de una difícil relación. Revista de Estudios Internacionales No. 150. Universidad de Chile, p. 59.

¹¹ CABRERA. Lester. MARTINEZ. Christopher. (S.f.) Percepción mutua y códigos geopolíticos en la relación Chile-Perú: aplicación al caso de la delimitación marítima. International Political Science Review (IPSR). International Political Science Association. p. 9.

tripartito, el autor peruano antes citado evidencia que la competencia entre los dos países con costas en el océano Pacífico suramericano, aunque es más significativa en términos geopolíticos, ha sido menos determinante en la relación de los tres países latinoamericanos, que la condición mediterránea de Bolivia. Dicha situación, por ejemplo, llevó al país Andino a acercarse a un vecino u otro, influido por el contexto en busca de su interés nacional. En consecuencia, dice el mismo autor que: «Un escenario estable tripartito y de intereses compartidos no se organizó ni quiso organizarse en el pasado por el peso de la historia y de la inercia política, pero especialmente por ausencia de voluntad nacionales orientadas a ese propósito»¹².

La segunda etapa, que según Deustua, es el presente, inició con la democratización de los tres países Bolivia (1980, con el fin de la existencia gobiernos de facto, el último el del general Guido Vildoso), Chile (1990, con el fin de la dictadura del general Augusto Pinochet) y Perú (2000, con la destitución de Alberto Fujimori); además con la reforma económica y el fin de la Guerra Fría. Durante este periodo la tendencia pendular de las relaciones estuvo presente. Así lo describen, por ejemplo, los autores Lester Cabrera y Christopher Martinez sobre la relación Chile con Perú que la definen como un «*continuum* cooperación-conflicto»¹³, mientras que por su parte Fabián Novak y Sandra Namihás, sobre la relación Perú y Bolivia la perciben como un periodo de «hermanamiento y de integración como también etapas de crisis y alejamiento»¹⁴. Durante esta segunda etapa, por ejemplo, Chile y Perú en 2002 realizaron el proceso de desminado de la frontera común, en agosto de 2006 suscribieron un tratado de libre comercio, en ese mismo año, por orden de extradición de Perú fue detenido el ex mandatario peruano Alberto Fujimori al llegar a Chile. En contraste, durante la segunda mitad de la primera década del presente siglo se llevó a la Corte Internacional de Justicia la delimitación marítima y en los puntos más álgidos de la relación hubo denuncias de espionaje y diferencias por la emisión peruana de la Ley 30358 para crear el distrito La Yarada-Los Palos, en Tacna o

¹² *Ibid.* DEUSTUA. Alejandro. (2004).

¹³ CABRERA, Lester. MARTINEZ. Christopher. (2014). Percepción mutua y códigos geopolíticos en la relación Chile – Perú: Aplicación del caso de la delimitación marítima., Estados Unidos. Ed. Lester Cabrera. p. 2

¹⁴ NOVAK, Fabian. NAMIHAS, Sandra. Serie: Política Exterior Peruana LAS RELACIONES ENTRE EL PERÚ Y BOLIVIA (1826-2013). Perú. Pontificia Universidad Católica., p. 17.

la declaración conjunta de Bolivia y Chile, conocida como la declaración de la Isla Esteves¹⁵

Por último, y como tercera etapa, sobre el futuro de las relaciones trilaterales se dice que está ligado a la solución de los aspectos históricos y presentes sin resolver, particularmente los relacionados con la delimitación geográfica tanto al nivel jurídico internacional y local, así como al nivel transfronterizo y más allá de las fronteras, es decir, en ámbitos como el compromiso político y lo relacionado con otro tipo de dinámicas propias de estos espacios interestatales, como las económicas (p. ej. contrabando), sociales (p. ej. migración ilegal) y de seguridad (p. ej. tráfico de drogas ilícitas y bandas criminales).

En el escenario de los diferendos limítrofes, se destaca un aspecto que no es exclusivo de las fronteras entre los tres países, sino que se destaca también en gran parte del escenario geográfico latinoamericano, es el establecimiento de los límites geográficos. Indudablemente las fronteras se han transformando a lo largo de la vida independiente, desde el fin de los virreinos, las reformas borbónicas españolas y de las reformas *pombálicas* portuguesas del siglo XVIII, hasta los fallos más recientes de la CIJ de La Haya, no ha cesado y sigue latente aún en nuestros días. Sobre el particular y de cara a escenarios de mediano plazo entre Chile, Bolivia y Perú se destacan:

- Bolivia y Chile: dos demandas por el momento sin fallo final en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, es el caso de la salida de Bolivia al mar¹⁶ y lo relacionado con el río Silala¹⁷.
- Chile y Perú: en 2014 la CIJ emitió un fallo que culminó un proceso al nivel jurídico internacional en el tribunal internacional, que inició en 2008¹⁸. Sin embargo, sobre el tema queda pendiente la ejecución local del fallo que según un Acuerdo bilateral vincula 9 puntos entre los cuales está identificar la normativa interna que

¹⁵ La declaración se puede consultar en: http://www.la-razon.com/nacional/Declaracion-Isla-Esteves_LRZFIL20150623_0003.pdf

¹⁶ En 2013 el Gobierno de Bolivia inició formalmente, ante la Corte Internacional de Justicia, la presentación de una demanda para solicitar a Chile la negociación de una salida soberana al mar. En julio del presente año en cumplimiento al proceso de la corte Chile presentó la contra-memoria.

¹⁷ Chile inició un proceso en la Corte por el río Silala

¹⁸ CIJ. Corte Internacional de Justicia. Disputa Marítima (Perú vs. Chile). 27 de enero de 2014 [en línea]. [consulta: 12 de diciembre de 2016]. Disponible en: <http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf>

se debería modificar para cumplir las disposiciones del Fallo de la Corte internacional.

Durante la primera década del siglo pasado, se planteó al nivel mediático y académico, que en América Latina se experimentaba en el escenario político «un paulatino proceso de ‘giro a la izquierda’, reflejado en la elección de mandatarios que se identifican o son percibidos como representantes de esta tendencia política»¹⁹. Dicho escenario se caracterizó porque ganaron las contiendas electorales candidatos como Evo Morales Ayma en Bolivia, Luiz Inácio Lula da Silva en Brasil y Michelle Bachelet en Chile, que se sumaron a otros gobiernos en Guyana, Venezuela, Panamá y República Dominicana. Entre los casos tratados en el presente documento hubo la excepción en Perú, donde el entonces candidato Ollanta Humala, quien se decía era parte de la tendencia de izquierda, perdió en segunda vuelta frente a Alan García Pérez²⁰. Se analizaba entonces que la supuesta afinidad política, podría tener efecto en las relaciones bilaterales, regionales y hemisféricas latinoamericanas. Con el avance en la gestión de los gobiernos las acciones de los mandatarios evidenciaron que si bien se agruparon en un fenómeno político particular, no era tan clara su identidad de izquierda²¹, es decir que había matices en el mencionado ‘giro’ que por ejemplo diferenciaban la izquierda en Chile o la de Venezuela. Se observó además, con excepciones como la de Venezuela con Colombia, que las relaciones entre presidentes que entonces no fueron catalogados dentro del fenómeno de izquierda podrían trascender el escenario político y ser dinámicas en otros campos como el caso de Chile y Perú que, a pesar de tener un litigio fronterizo en la CIJ, entre otros aspectos por ejemplo participaron en el desminado de su frontera común, desarrollaron concesiones para emitir amnistía de inmigrantes indocumentados latinoamericanos y dieron impulso a la Alianza del Pacífico y el Acuerdo Transpacífico. En este aspecto, resulta importante recordar también que los llamados presidentes del ‘giro a la izquierda’ lograron desarrollar iniciativas de integración con características particulares entre las que se destaca la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA-TCP).

¹⁹ LEVI. León. (2006). América Latina: ¿Un giro a la izquierda? Cuaderno de análisis No. 2/2016. Instituto d Estudios Geoestratégicos y Asuntos Políticos. Universidad Militar Nueva Granada. Colombia., p. 7.

²⁰ CAMERON. Maxwell. El giro a la izquierda frustrado en Perú: el caso de Ollanta Humala.

²¹ *Op. Cit.* LEVI. León. (2006), p. 27.

Brasil, ¿una partida geopolítica a cuatro bandas?

Brasil es por sus proporciones físicas, estructurales e internacionales, un actor central para analizar el proyecto de tren bioceánico. Mario Travassos²², de quien se dice «lanzó los fundamentos básicos de la geopolítica brasileña», considerado a su vez como uno de los pioneros de la escuela del pensamiento geopolítico brasileiro, argumentó en el libro *Proyección Continental de Brasil*, que son dos los principales retos de la dirigencia política del gigante suramericano para llegar a su destino como nación líder en la región. El primero, está relacionado con ocupar los espacios vacíos al interior del país con infraestructura y comunicaciones. El segundo, es identificar las salidas al mar, superando condiciones antagónicas como la del Atlántico y el Pacífico, separados por la cadena montañosa de los Andes²³, aspecto en el que Bolivia es un triángulo de proyección estratégica.

La importancia del Pacífico, y de espacios como el Amazonas, evidenciada por Travassos fue visionaria en términos geopolíticos y es evidente actualmente en la agenda política del país. De allí que por ejemplo, la *Política Nacional de Defensa* y la *Estrategia Nacional de Defensa*²⁴ aprobados por el Congreso de Brasil en 2005 y 2008, respectivamente, proponen el concepto de *Entorno Estratégico*, que destaca la importancia del sur de América, África Subsahariana, la Antártida y la Cuenca del Atlántico sur para Brasil. Dichos documentos oficiales disponen con respecto al sur del continente americano, entre otros temas como la cuenca amazónica, como importante «la construcción de un acceso múltiple y continuo a la Cuenca Económica del Pacífico, con la construcción de un sistema integrado de transporte, comunicación y defensa del territorio sudamericano»²⁵.

²² Fue general de la división del Ejército de Brasil en la década de los treinta del siglo pasado.

²³ OSTOS. María del Pilar. (2011). Application of geopolitical models in Latin America: the cases of Brazil and Colombia. *Revista de Estudios Latinoamericanos*. no.53 México jul./dic., p. 156.

²⁴ La **Política de Defensa Nacional** es un documento de carácter oficial emitido por el Ministerio de Defensa de Brasil al más alto nivel de planificación en el sector defensa y en ella se establecen los objetivos y directrices nacionales de defensa de Brasil. Aprobado inicialmente por el Decreto del 5484, de 30 de junio de 2005, como la Política de Defensa Nacional (PDN), el documento se actualizó en 2012, cambiando su nombre a la Política Nacional de Defensa (NDP). La **Estrategia Nacional de Defensa** establece las directrices para la preparación y formación adecuada de las Fuerzas Armadas. Información consultada en: Ministerio de Defensa de Brasil. Los dos documentos oficiales, en idioma portugués, se pueden consultar en http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf

²⁵ FIORI. José. (2014). *Brasil y su "Entorno Estratégico" en la primera década del siglo XXI*. En: SARE (ed). Emir. Lula y Dilma. Diez años de gobiernos posneoliberales en Brasil. Instituto de Altos Estudios

Brasil cuenta una historia con características diferentes al periodo de colonización y descolonización del resto de países suramericanos. Sin embargo, está ligada por elementos geográficos compartidos con la mayoría de países del sur del Continente, con excepción de Chile y Ecuador. En principio, el legado de los imperios español y portugués a sus excolonias fue de rivalidad en función de factores físicos y geográficos de las coronas por el control del que entonces era conocido por algunos como el Nuevo Mundo. Así, al comenzar su vida independiente Brasil tuvo una especie de rivalidad al sur e Indiferencia al norte de Latinoamérica²⁶. Por mucho tiempo esta concepción permaneció ligada a factores geográficos e idearios derivados de la historia, como el de superioridad del régimen monárquico del que provenía. Se dice que Argentina, Paraguay y Uruguay fueron, en principio, los países con los que generó mayores vínculos²⁷. Solo será hasta el final de la Guerra Fría que Itamaraty desarrolló una política de acercamiento mayor con el resto de países²⁸.

El final del siglo pasado y el comienzo del presente trajeron con sí elementos políticos y económicos locales y sistémicos internacionales en los que se evidenció un impulso renovado de Brasil por asumir las relaciones con sus vecinos, entre los que se destacan: la disminución de la influencia del paradigma «americanista» en la política exterior de Brasil, evidenciada por autores como María Regina Soares Lima, bajo el cual se desarrolló una alianza especial de Brasil con Estados Unidos a lo largo del siglo XX; el nacimiento del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que consideraba disminuir la secular rivalidad con Argentina y potenciar la complementariedad económica entre los países miembros del Mercado Común; el desarrollo del fenómeno político conocido como Giro a la Izquierda en Latinoamérica, coincidente con la llegada del partido político de Los Trabajadores al poder Ejecutivo de Brasil; los espacios que se abrieron tras las prioridades temáticas y territoriales de la agenda de política exterior de Estados Unidos después del 11S; el impulso dado por Brasil a proyectos y organismos regionales tales como: la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica, el Área de Libre

Nacionales del Ecuador., p. 38.

²⁶ CAMPBELL, J. et al. (2000) Argentina e Brasil na década de 1980: entre a cornija e a integração. In: CAMPBELL, J. (Org.) Mercosul: entre a realidade e a utopia, Brasil, Relume-Dumara, p. 31-98.

²⁷ MEJIA, Leonardo. (2012). Geopolítica de la integración sub-regional. El rol de Brasil. Ed. La Huella. Cuba., p. 14

²⁸ BETHELL, Leslie. (2010). Brazil and 'Latin America'. Journal of Latin American Studies. Cambridge University Press. J. Lat. Amer. Stud. 42, 457–485.

Comercio Sudamericana (ALCSA), la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y la Comunidad Suramericana de Naciones, hoy Unión de Naciones Latinoamericanas (UNASUR) y dentro de ella específicamente el Consejo de Defensa Suramericano (CDS); las características de la política exterior de un mandatario como el expresidente Lula da Silva, quien al iniciar su primer Gobierno definió al sur de América como el punto de partida para la inserción de Brasil en el sistema internacional²⁹; sumado al crecimiento económico sostenido, por ejemplo entre los años 2002 y 2010, a una tasa promedio anual de 4,5%, entre otras variables macroeconómicas, como el creciente intercambio comercial con Suramérica y la disminución de éste frente a Estados Unidos y la Unión Europea³⁰.

Sobre el papel de Brasil en la región no hay un consenso generalizado. Como lo señala Fernando Mouron, ya sea como potencia emergente, poder mediano, poder secundario, poder global en desarrollo, BRIC, entre otros, inclusive como *hegemón regional*³¹, durante lo que va del presente siglo existe una tendencia marcada, con matices y enfoques, al estudio del alcance de la política exterior de Brasil, particularmente del papel que juega en el sistema internacional. Sin embargo, no hay consenso en la idea de Brasil como líder y consecuentemente genera interrogantes sobre su papel en el ámbito de influencia más cercano, es decir el regional.

El gran espacio al sur del continente americano comprende zonas con diversos grados de complejidad geopolítica, este es el caso del área que contempla el proyecto del Tren Bioceánico Central. Espacio que más allá de configurarse como un corredor estratégico que une dos océanos a través del *Eje Interoceánico Central*, con grandes retos en materia de infraestructura, regulación aduanera, preparación logística, fuentes de financiación a largo plazo, efectos medioambientales y repercusiones sociales³²; se configura como un escenario geopolítico con variables históricas, coyunturales y

²⁹ SOARES. María. El lugar de América del Sur en la política exterior de Brasil. En: Obras de integración física de América del Sur., p. 21.

³⁰ PIMENTA. Carlos. CHAVES. (2003). Marco. *Brasil y América Latina: bolivariismos antiguos y modernos*. Análisis Político mayo – agosto. No. 49., p. 65.

³¹ MOURON, Fernando. (2013). Liderazgo Brasileiro en Sudamérica: “Percepciones del accionar de Brasil a través de un análisis de medios”. Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo. Brasil., p. 6.

³² Alberto Ruibal, consultor Internacional en Logística Comercial Global, en su libro Corredores interoceánicos suramericanos. Criterios logísticos de selección. Resalta algunos de los retos aquí mencionados, pero los establece como: criterios comparativos, competitivos y medio ambientales.

sistémicas, en las cuales se desarrollan procesos de cooperación y confrontación. Es así que en un análisis sobre el particular no se pueden dejar, por ejemplo, sin considerar los efectos que tienen sobre las relaciones con Chile y Brasil la búsqueda de una ruta por Bolivia y Perú. O las consecuencias de la vecindad entre Chile y Perú, por crear un corredor compartido que desembarque productos de Brasil por un puerto Peruano y no uno chileno. O los efectos del comercio de gas con Brasil si se desarrolla una ruta interoceánica que no vincule a Bolivia, o las consecuencias sobre el tráfico marítimo tradicional del cabo de Hornos para Argentina y sus relaciones con Brasil y para completar lo que significa la participación de China en proyectos en una parte del continente americano como contrapeso a la actual hegemonía, como ruta de paso, del Canal de Panamá.

El río Acre atraviesa con su cauce por lo que hoy día se conoce como Perú, Brasil y Bolivia. Está en la memoria de dichos pueblos porque involucró un enfrentamiento conocido como la guerra del Acre a finales del siglo XIX. Este enfrentamiento, como lo explica el doctor en estudios latinoamericanos, Cristián Garay Vera, terminó vinculando intereses diversos de Bolivia, Brasil, Chile y Estados Unidos³³. Más de un siglo después, simbólicamente el 11 de agosto de 2004 los presidentes de Bolivia, Carlos Mesa; de Brasil, Luis Ignacio Lula da Silva y de Perú, Alejandro Toledo situaron la primera piedra para la construcción del que hoy es el puente sobre el Río Acre, en la frontera entre Perú y Brasil. En ese entonces el presidente Lula en su discurso dijo «Estamos transformando en realidad el inmenso potencial de cooperación». Dichas imágenes en la historia latinoamericana, que quedan para la historia de los encuentros bilaterales, escenifica la complejidad geopolítica de unir dos océanos a través de tres países, en la cual se conjugaron en el pasado así como en el presente intereses multilaterales.

Si el proyecto al nivel geoeconómico resulta atractivo en términos de distribución logística, proyección de zonas con recursos naturales estratégicos, fomento de intercambio comercial, entre otros; Al nivel Geopolítico es un reto con variables complejas enunciadas a lo largo del presente artículo. No se puede olvidar que además de los intereses al interior del continente en el Pacífico en el Océano pacífico convergen intereses de Estados Unidos, China, Rusia y Japón.

³³ GARAY, Cristian. (2008). El Acre y los "asuntos del Pacífico": Bolivia, Brasil, Chile y Estados Unidos, 1898-1909. HISTORIAN. Vol. 41, N° 2, julio-diciembre.341-369

Tren Bioceánico Central en la geopolítica de los corredores estratégicos

Los océanos son espacios que tienen gran relevancia geoestratégica y en consecuencia interés geopolítico. A lo largo de estos grandes cuerpos de agua existen escenarios que por sus características, especialmente por su ubicación, se convierten en corredores estratégicos. De allí, por ejemplo, la importancia de los Canales Suez, Kiel y Panamá; de estrechos como Bósforo, Dardanelos, Gibraltar, Ormuz, Malaca y de otros corredores. En dicho contexto, la experiencia evidencia que resulta en una ventaja comercial y geopolítica para los países tener control de áreas o establecer alianzas con sus vecinos para beneficiarse de su ubicación geográfica. El interés británico por el Cabo de la Buena Esperanza y la isla de Van Diemen³⁴, el empeño de Estados Unidos por Panamá o más recientemente la aparente proliferación de proyectos para la construcción de corredores por agua o por tierra que ofrezcan ventajas logísticas mayores a las de las rutas tradicionales, son algunos ejemplos de dicha afirmación³⁵.

Si se atiende la visión del General Karl Ernest Haushofer, reconocido geopolítico alemán, cuando afirmó en 1924 que el mar Mediterráneo sería el mar del pasado, el Atlántico el océano del presente y el Pacífico el océano del futuro. Sería entonces válido afirmar que, guardadas las proporciones, los corredores estratégicos que atravesasen el hemisferio americano se convierten, metafóricamente, en puentes de tiempo entre el pasado y el futuro.

En el caso del sur del continente americano, históricamente estuvo presente la intención de acortar las distancias a través de corredores entre los océanos Atlántico y Pacífico por el centro y sur del continente americano. Carlos Molina Montes, en su reconocida obra *Y las mulas no durmieron: los arrieros de Costa Rica* evidenció dicha situación desde el periodo de la Colonización española, así:

«Las primeras exploraciones tuvieron así dos propósitos: el que interesaba más a la Corona: descubrir un paso marino, fluvial, terrestre de mar a mar, eficiente para el

³⁴ GUENAGA. Rosario. RODRÍGUEZ. Adriana. La Comunicación interoceánica y el juego de los intereses económicos internacionales sobre Magallanes y el Istmo centroamericano. Artículo editado en 1842 por la publicación francesa "Revista Independiente", transcripto por parte del diario "El Progreso" de Santiago de Chile en su edición del 21 de diciembre de 1844. En MARTINIC BEROS, Mateo: Presencia de Chile en la Patagonia Austral 1843-1879. Ed. Andrés Bello, Sgo. de Chile, 1971. págs. 60-61

³⁵ PEYRELONGUE, C. M. (2001). Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos. Secretaría de Comunicaciones. México

transbordo de mercancías al Pacífico, tanto como el trasiego de la plata del Perú, que debía sustituir ventajosamente al embrollado trasbordo que se hacía por Nombre de Dios. Más importante aún para los conquistadores y colonizadores de la Tierra Firme, que habían venido en pos del oro donde brillara, este era el único propósito de quienes habían contribuido al financiamiento de las expediciones del continente” (...) “Así la búsqueda de pasos interoceánicos pasó de un interés comercial de la Corona a un interés personal de los colonizadores de encontrar vías de aprovisionamiento de las Islas a sus expediciones de conquista en la tierra firme; debido a esta diferencia de objetivos todas las expediciones continentales estuvieron permeadas por ese fin que (...) se tornó primario en las luchas de las diversas facciones que competían por el espacio vital»³⁶.

Aunque posteriormente a la colonización y a lo largo en el siglo XX hubo diversas propuestas, como la del paso por el Darién, el Paso Sur, el Paso por México, la del Amazonas como un río interoceánico y el Paso Noroeste, el sueño sólo se materializó en el siglo XXI con la inauguración en 1914 del canal de Panamá. Es así que entonces, la comunicación interoceánica se constituyó en un tema de interés desde épocas tempranas de la colonización y se mantiene hasta nuestros días, muestra de dicha afirmación es la constante proliferación de proyectos que se trazan a lo largo de toda Iberoamérica que, por ejemplo, se reflejan en los proyectos de *Ejes de Integración y Desarrollo* en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

Si se retoman afirmaciones como la de William Henry Seward, secretario de Estado de Abraham Lincoln, quién evidenció la importancia del Pacífico para Estados Unidos y compró Alaska a la Rusia zarista en 1867³⁷; de Haushofer, en su *Manual de Geopolítica del Océano Pacífico*³⁸; atendiendo además el pronunciamiento en 2011 de la entonces gerente del Fondo Monetario Internacional, Christine Lagarde, sobre cambios estructurales de la economía internacional y de sus ejes centrales hacia el Asia Pacífico, que se ajusta además a conclusiones en el mismo sentido de las cumbres anuales del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) e interpretando el reconocimiento

³⁶ MOLINA. Carlos. (2005). Y las mulas no durmieron: Los arrieros en Costa Rica: siglos XVI al XIX. EUNED. San José de Costa Rica, p. 25.

³⁷ Reporte Especial. The Pacific Age. The Economist. The Economist Group. Nov 13^a 2014. Londres. Recuperado de: <http://www.economist.com/>. Consultado el 02 de enero de 2017.

³⁸ *Obra original: Ozeans Geopolitik des Pazifischen* (1924).

al Pacífico que le dio recientemente el presidente de la República Popular de China, Xi Jinping, en diálogo con su homólogo estadounidense Barack Obama, en el sentido de que «el vasto Océano Pacífico tiene espacio suficiente para los dos grandes países de China y Estados Unidos»³⁹. Se puede decir, entonces que se vive una transición de cambio del eje geopolítico, que marca el inicio de la era del Pacífico⁴⁰. En este marco para países como Brasil y Bolivia buscar una salida hacia el océano Pacífico se convierte en un tema de interés nacional y para otros que tienen costas en este océano, como China, se convierte en un tema de relevancia geoestratégica.

Dentro del enunciado marco de mayor relevancia del Pacífico, Evan Ellis, profesor de estudios latinoamericanos del instituto de Estudios Estratégicos del Ejército de Estados Unidos, evidencia que actualmente algunos países asiáticos están impulsando el desarrollo de infraestructura para el apoyo al comercio transpacífico⁴¹. Machala en Ecuador y Paita en Perú, son proyectos impulsados por empresas de China, especialmente para el sector extractivo para metales y minerales. Mientras que en otros casos, aunque no son empresas expresamente asiáticas, el comercio con Asia ha impulsado la expansión de puertos, como en el caso de Buenaventura, Callao e Iquique. A su vez se está impulsando, argumenta el mismo autor, conexiones viales y ferroviarias que conectan puertos en el Pacífico con el interior del continente, incluyendo corredores bioceánicos de los puertos Paita, Callao e Ilo en Perú hacia Manaus en Brasil o también el corredor interoceánico para unir los puertos de Arica e Iquique en Chile a Santos y Matto Grosso en el Sureste de Brasil; además del corredor Manta-Manaos que proyecta conectar el interior de Brasil con el Pacífico en Ecuador. Se dice también que la ampliación del Canal de Panamá y la posibilidad de un nuevo paso por Nicaragua son

³⁹ CHENG. Li. (2016). Chinese Politics in the Xi Jinping Era: Reassessing Collective Leadership. Brookings Institution Press., p 441.

⁴⁰ SALGAR. Carlos. (2011). Colombia: del eje Atlántico al eje Pacífico. Actualidad. Facultad de Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales. Universidad Externado de Colombia.

⁴¹ “Hoy día, las economías de la región de Asia y el Pacífico producen más de la mitad de la producción económica mundial. Su PIB en conjunto es de más de 40 billones de dólares. En el último decenio, el crecimiento medio anual del PIB per cápita en la región del APEC ha estado más de un punto porcentual por encima del promedio mundial. 1 Durante el mismo período, la región en su conjunto ha representado más de la mitad del crecimiento del PIB mundial”. En: BARSHEFSKY. Charlene (Ed). (2017). Reinventing U.S. Economic Strategy in the Asia Pacific. Recommendations for the Incoming Administration. Asia economic strategy commission. Center for Strategic International Studies. New York.

impulsadas por las exigencias del contexto internacional cambiante, con énfasis en el Pacífico⁴².

Consideraciones finales

Además de las consideraciones geoeconómicas y de retos propios de la construcción de un proyecto de dimensiones estructurales bioceánicas, por ejemplo los logísticos, financieros y medioambientales. Es relevante atender la edificación de escenarios que permitan comprender acontecimientos relacionados con la geografía y sus efectos al nivel político que, en el caso del proyecto bioceánico central, tienen consecuencias directas en su desarrollo. De allí se derivan asuntos que pueden generar situaciones de cooperación, como la que entonces se conoció como la confederación Bolivia – Perú; o elementos que crean diferencias y reivindicaciones políticas aun en el imaginario social como la Guerra del Pacifico.

Las relaciones bilaterales y multilaterales entre Bolivia, Brasil, Chile y Perú tienen características pendulares. A situaciones de cooperación, especialmente en el área económica, se suman aspectos de inflexión, en muchos casos relacionados con temas fronterizos; ya sea por la delimitación territorial propiamente dicha o por situaciones derivadas de las dinámicas fronterizas en Latinoamérica como el narcotráfico, que impactan cualquier proyecto bioceánico por el sur del continente americano.

En el escenario geográfico del proyecto bioceánico no solo se entrelazan territorios de cuatro Estados. Confluyen allí, además, intereses nacionales, re-vindicaciones históricas, diferendos fronterizos en ciernes, coyunturas políticas, intereses privados, hasta poderes extra-regionales. De allí que se hace necesaria una mirada geopolítica a los retos que enfrenta el proyecto de tren bioceánico central.ⁱ

*Jimmy Graziani Mora**
Asesor Instituto Estudios Geoestratégicos y Asuntos Políticos
Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá (Colombia)

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

⁴² ELLIS. Evan. (2016). The impact of China on the security environment of Latin America and the Caribbean. En: MARES. David. (Ed.) Routledge Handbook of Latin American Security. Routledge. Nueva York., p. 293.