



N 90/SOBZ-5

GAB.PRES. 0446/90

Santiago, Junio 27 de 1990

Señor  
Carlos Soria Quiroga  
Instituto de la Integración del  
Cono Central de Sudamérica  
La Frontera 2857, Quinta Normal  
Presente

Estimado señor:

Por encargo de S.E., el Presidente de la República, don Patricio Aylwin Azócar, me dirijo a usted para agradecerle sinceramente los documentos que nos ha hecho llegar y que completan su envío anterior.

Toda esa importante documentación ha sido puesta a disposición de las autoridades pertinentes.

Reciba mis cordiales saludos.

  
Carlos Bascuñán Edwards

Jefe de Gabinete Presidencial

CBE/ppc

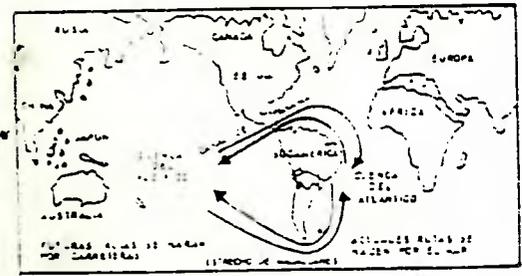
c. c. : Arch. Corr. Correspondencia  
(90060176)

2266

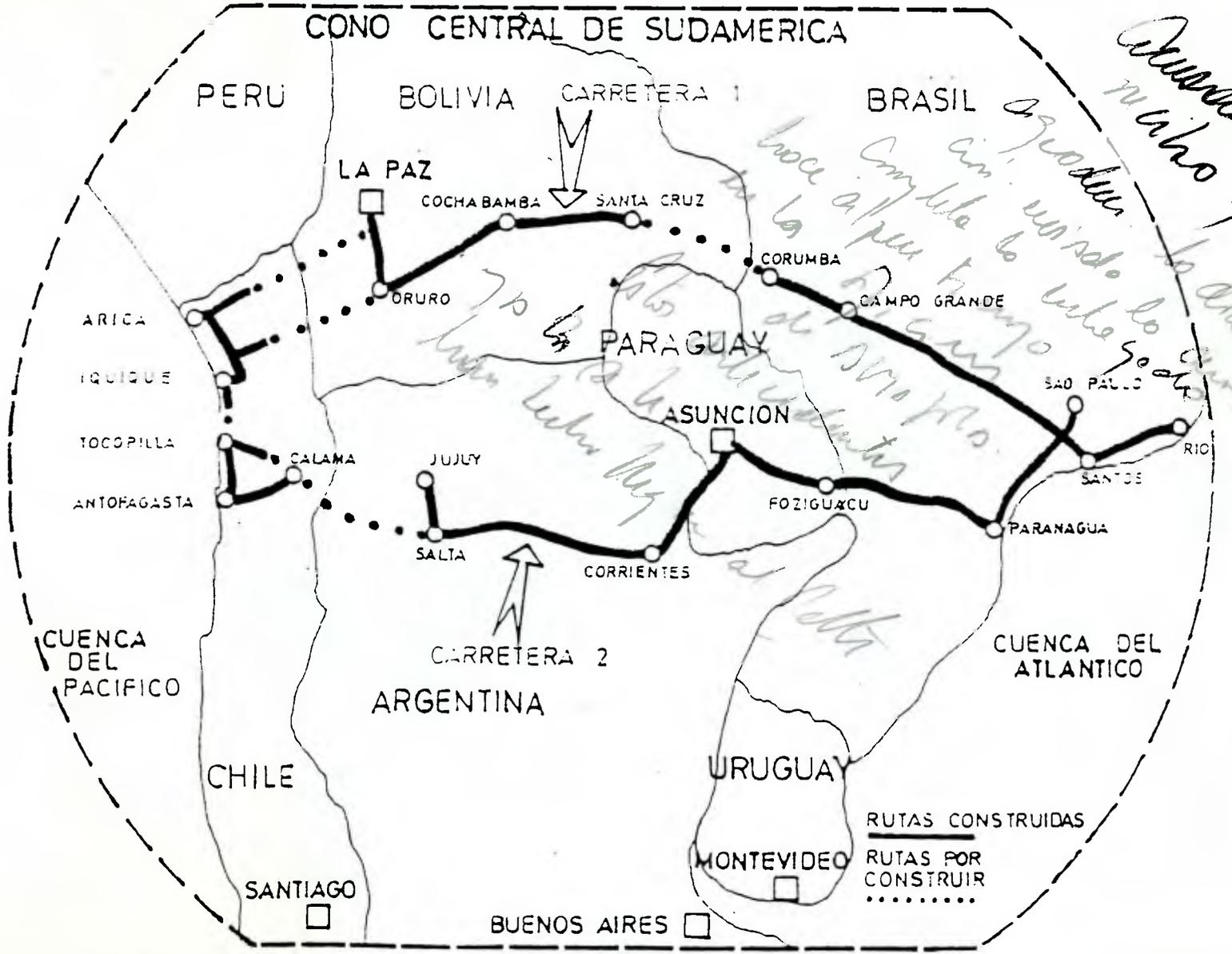
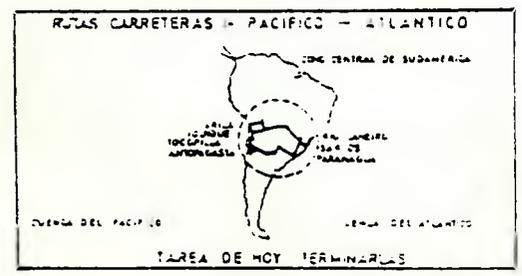
900600176 90060076

# PARA QUE LOS SUDAMERICANOS DEJEMOS DE SER POBRES TAREA DE TODOS CONSTRUIR LOS TRAMOS DE CARRETERAS QUE FALTAN

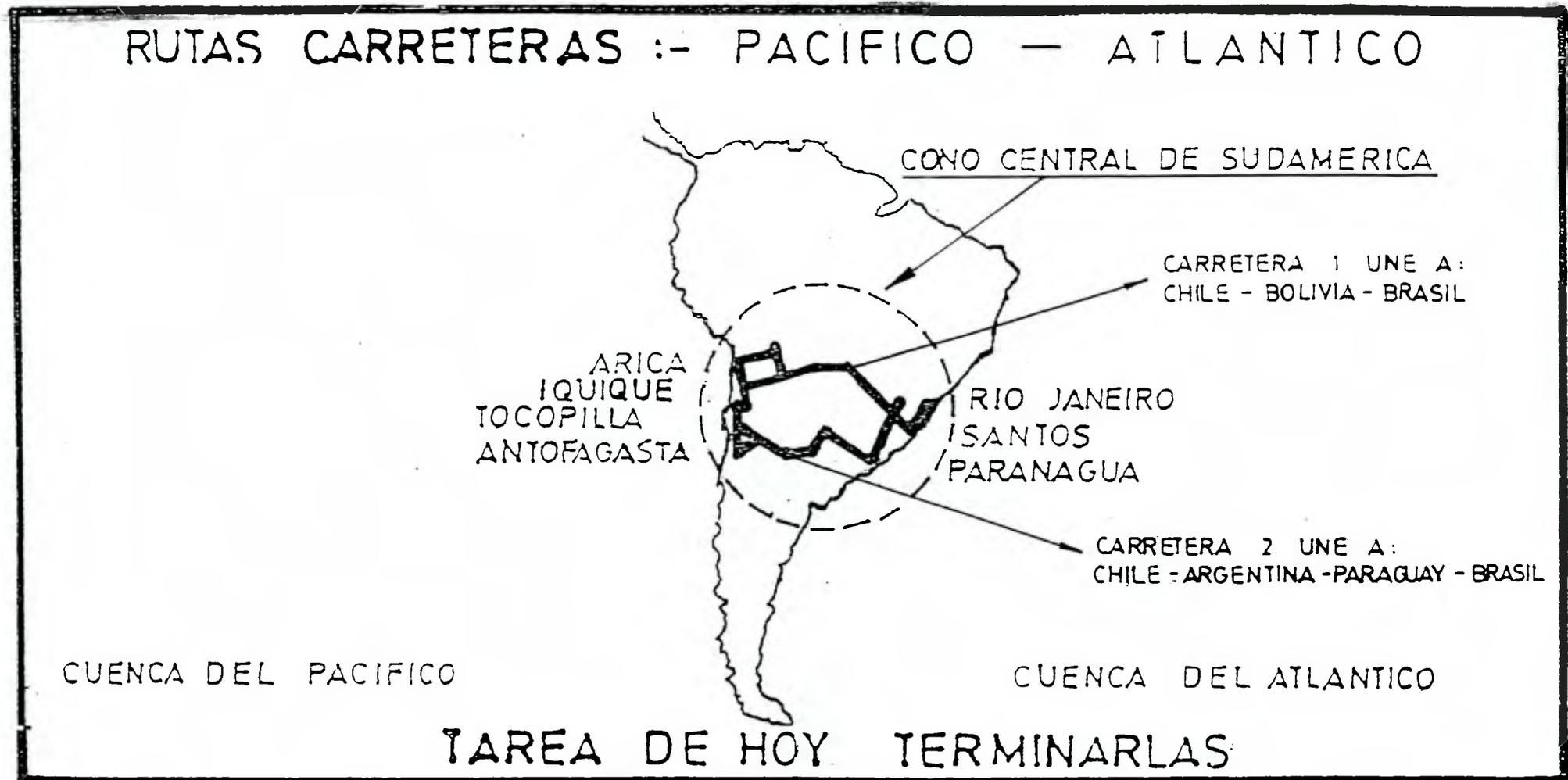
CONO CENTRAL DE SUDAMERICA UBICADA EN EL CENTRO DE LOS MERCADOS DEL MUNDO



FUTURAS RUTAS SE HARAN POR CARRETERAS



SOMOS EL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA  
¡LA UNICA MANERA DE QUE LOS SUDAMERICANOS DEJEMOS  
DE SER POBRES, ES QUE SE CUMPLAN ESTAS DOS TAREAS!

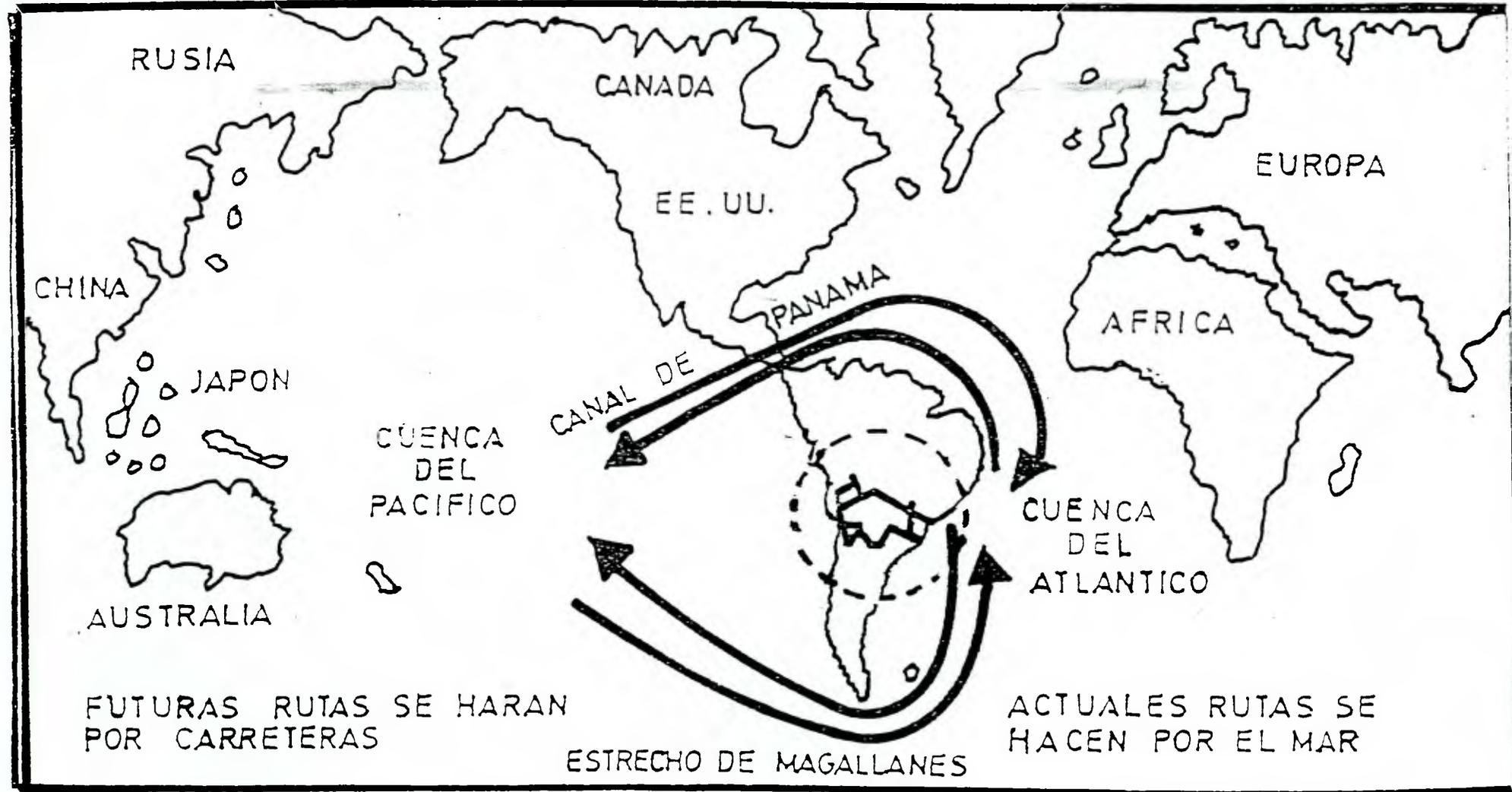


PRIMERA TAREA : CONSTRUIR LOS TRAMOS DE CARRETERAS Y FERROCARRILES QUE FALTAN  
SEGUNDA TAREA : CONSTRUIR EL MERCADO COMUN DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

# UBICACION EN EL MUNDO DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

SE UBICA EN EL CENTRO DEL MUNDO DESARROLLADO COMO SON:

LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA — ESTADOS UNIDOS Y CANADA — EL GRUPO ASIATICO Y DEL YEN JAPONES



¡PARA QUE DEJEMOS DE SER POBRES Y NOS INTEGREMOS AL MUNDO DESARROLLADO, CONSTRUYAMOS LAS CARRETERAS Y FERROCARRILES QUE FALTAN!

# TRES CAMINOS PARA LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL

IQUIQUE

ARICA

IQUIQUE - TOCOPILLA - ANTOFAGASTA

ORURO

LA PAZ

SALTA - JUJUY

REPUBLICA DE CHILE, PRIMERA REGION TARAPACA, CIUDAD DE IQUIQUE.  
"INSTITUTO DE LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA"

A :

Iquique, es hoy una ciudad en marcha. Pero, esto no fue siempre así, ya que nuestra ciudad contaba hace 25 años atrás con aproximadamente 35.000 habitantes. Estábamos en crisis y sin ningún porvenir para la región, y, las ollas comunes eran cosa normal en la ciudad. En ese entonces, un grupo de hombres de buena voluntad tanto de la industria, -- del comercio, de los gremios, de las poblaciones, del deporte, del estudiantado, etc., ante el problema de la crisis total que vivía Iquique, y, como una manera angustiosa de ser oídos en el país, levantó una bandera negra como símbolo de su agonía. Esta agonía, venía como consecuencia de la paralización salitrera.

El gobierno de la época, buscó como solución a esta crisis la construcción del Plan Pesquero como reactivación para la zona. No corrían cuatro años y la anchoveta se perdió de nuestro mar, lo que significó que Iquique entrara nuevamente en crisis, y, alrededor de 29 empresas pesqueras paralizaran.

Este grupo de hombres mencionado anteriormente, proyectó el PLAN IQUIQUE, que no solo era un plan para Iquique sino también un plan para el despegue y la integración-- de la Primera y Segunda Región, conjuntamente con los países limítrofes y para toda nuestra nación. Este plan fue aprobado y se empezó a construir en el gobierno de Eduardo Frei -- continuándose en el gobierno de Salvador Allende, plan que -- en si consistía en lograr la integración del cono central de Sudamérica. Para lograr este objetivo, se hizo un plan de -- obras que consistió en las siguientes:

1. Construcción del Aeropuerto Internacional de Chucumata (obra terminada).
2. Mejoramiento del Puerto (obra terminada).
3. Término y ampliación del Barrio Industrial (obra terminada).
4. Construcción del proyecto de la Zona Franca Industrial de Iquique (obra terminada).
5. Obras de infraestructura turística:
  - a. Cabañas de alto Primeras Piedras (obra terminada).
  - b. Camping de Primeras Piedras (obra des -- truida).

- c. Cabañas turismo popular "Hueiquique" (obra terminada).
- d. Construcción costanera entrada norte de la ciudad (obra terminada).
- e. Remodelación "Cavancha" (obra casi terminada).
- f. Construcción Restaurant "El Sombrero" (obra terminada).
- g. Construcción "Hostería Cavancha" (obra terminada).
- h. Construcción "Balneario Casino Municipal", hoy en día "San Remo" (obra terminada).
- i. Construcción del Teatro al Aire Libre (obra terminada).
- j. Construcción del "Parque Balmaceda" (obra terminada).
- k. Construcción del "Muelle Pesquero" -- (obra terminada).
- l. Construcción costanera que rodea la ciudad antigua (obra en ejecución).
- m. Construcción albergue juvenil, deportivo y cultural, hoy en día Intendencia Regional (obra terminada).
- n. Inicio de la construcción de la Piscina.
- ñ. Construcción de nuevos barrios iquiqueños y para los hombres que llegaron a nuestra tierra al lado del mar. Para ello, se remodeló El Morro y La Puntilla, y, nació Playa Brava.

Todas estas obras que hacían que Iquique creará su infraestructura turística, que fuera un polo de desarrollo al crear la ZOFRI y mejorara la infraestructura pesquera, conformaron la primera parte de este plan para buscar el despeque definitivo de Iquique.

En estos 25 años, el plan que se diseñó ha dado resultado y hoy nos permite tener una ciudad pujante y en marcha. Pero este plan no está terminado en este momento, y, para que quede terminado totalmente le faltó la parte de las carreteras para de esta manera consolidar al norte chileno, a Chile en particular, y, al Cono Central de Sudamérica.

6. Uno de los caminos del plan era el camino Iquique a Oruro en Bolivia en su primera etapa, para seguir más tarde a Cochabamba y Santa Cruz en el mismo país, y seguir hasta Corumba, Santos, Sao Paulo y Río de Janeiro en Brasil. Con esto se lograba la unión del Pacífico con el Atlántico. En este plan se construyeron estabilizadores de tierra hasta la frontera y se pavimentó hasta los altos de Tarapacá.

Bolivia, en estos últimos años ha construido siete puentes y alrededor de 120 kms. de terraplenes con sus respectivos pasos de agua para unir a Oruro con Iquique. Los fondos que Oruro ha recibido han sido aportados por la Comunidad Económica Europea. Esto significa, que Oruro y el Gobierno han hecho esfuerzos inmensos para construir caminos, cosa que en Chile no se ha hecho en éstos últimos años.

# TRES CAMINOS PARA LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL

IQUIQUE

ARICA

IQUIQUE - TOCOPILLA - ANTOFAGASTA

ORURO

LA PAZ

SALTA - JUJUY

Para terminar esta obra, se busca el esfuerzo y unión de todos los hombres de Iquique para que en conjunto se termine. Esta obra en estos momentos se encuentra completamente paralizada, y, sin fondos para el presupuesto 1990.

Conjuntamente con plantear los iquiqueños el camino Iquique a Oruro, se planteó el camino Arica a La Paz - en Bolivia que también conectaba a Oruro, lo que significaba la conexión de Arica en el Pacífico con Santos, Sao Paulo y Río de Janeiro en el Atlántico.

Estos dos caminos quedaron sellados en el ACTA DE INTENCION firmada por Chile y Bolivia el 12 DIC. 1970.

7. El segundo camino formulado en el plan era el camino Iquique-Tocopilla-Antofagasta para llegar tales puertos a Calama, y, de ahí a Salta en Argentina, para ensguida llegar a Asunción en Paraguay y rematar en Paranaguá en Brasil, y con esto hacer la segunda vía que une al Cono Central de América entre el Pacífico y el Atlántico.

La carretera prácticamente está pavimentada hasta el límite de la Región, es decir, hasta el Río Loa. El tramo carretero entre el Loa y Tocopilla, se ha ido construyendo lentamente ya que la Segunda Región ha otorgado escasos fondos en éstos últimos 25 años para la concreción de tal obra. Han sido los hijos de Tocopilla, quienes se han unido y han construido con sus propias manos y con sus propios dineros, parte de la carretera que está hecha. Hoy nuevamente hay brigadas voluntarias en la carretera para terminar esta obra y en el tramo a la frontera se terminan estabilizados para llegar al límite con Argentina (obra en la que se requiere terminar su construcción).

El Instituto de la Integración del Cono Central de Sudamérica, se ha creado con el único objetivo de poder ayudar a que se terminen las dos últimas obras de este plan que hace 25 años se diseñó para lograr el despegue de Iquique conjuntamente con el despegue del norte, cosa que en gran parte se ha conseguido y que ha permitido en éstos momentos ser uno de los puertos más activos de Sudamérica en el Pacífico.

Es por eso, que hacemos este recuerdo de ambulo para que Uds. como dirigentes de vuestra organización junto a sus asociados vean en este Instituto a un grupo de hombres y mujeres que les piden nos unamos en esta lucha para poder terminar definitivamente los caminos. obra que ha quedado inconclusa. De no terminarse éstos caminos, todo el progreso de Iquique, Arica, Tocopilla y Antofagasta, y, del norte todo puede quedar paralizado, y aún más, se corre el peligro que si éstos caminos no los hacemos a la brevedad se harán por otras regiones de Sudamérica, y cuando ello suceda lloraremos como niños por lo que hoy no supimos luchar como hombres.

Este Instituto, se ha formado para este solo objetivo de la construcción de las carreteras y ferrocarriles y, tendrá informada a vuestra organización de cada uno de los pasos que esté dando para lograr el objetivo de todos, y que es que Iquique, el resto del norte grande y el Cono Central de América tengan un destino mejor.

SOLO LA UNIDAD DE LOS HOMBRES DEL NORTE PERMITIRA QUE ESTAS CARRETERAS SE CONSTRUYAN

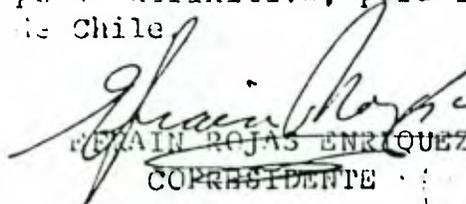
Nos complacería el que pudiesen Uds. designar a alguien de vuestra organización como miembro activo ante nuestro Instituto, a fin de poder tener con vosotros una relación más directa. Nuestro local se halla ubicado en calle San Martín 658-

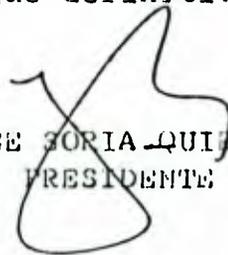
Se adjunta a la presente:

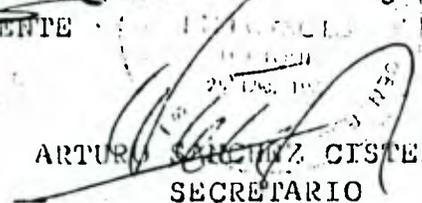
1. Minuta sobre los beneficios directos para Iquique y el resto de la Zona Norte.
2. Plan de carreteras construídas y lo que falta por construir.
3. Plan de ferrocarriles construídos y lo que falta por construir.
4. Plano de ubicación de Sudamérica con el resto del mundo. Aquí vemos la ubicación privilegiada que tenemos - los del Cono Central de Sudamérica. Nos rodean el Mercado Común Europeo, la Integración Canadá-Estados Unidos, y, el grupo Asiático y del "yen" japones.

SE RUEGA QUE LOS PLANOS DE CARRETERAS Y FERROCARRILES, Y LA UBICACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA, PUEDAN SER COLOCADOS EN PARTES VISIBLES PARA QUE SEAN OBSERVADOS POR TODOS VUESTROS ASOCIADOS.

Solicitamos una reunión conjuntamente con vuestro organismo, para poder intercambiar ideas y dar esta petición definitiva, para lograr el despegue definitivo del Norte de Chile

  
GERARDO ROJAS ENRIQUEZ  
CORRESPONDIENTE

  
JORGE SORIA QUIROGA  
PRESIDENTE

  
ARTURO SÁNCHEZ CISTERNAS  
SECRETARIO

IQUIQUE, \_\_\_\_\_.-

¡PRIMERO CONSTRUYAMOS LAS CARRETERAS Y FERROCARRILES QUE FALTAN PARA ENSEGUIDA CONSTRUIR EL MERCADO COMUN DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA;

¡PARA NO DEJEMOS DE SER POBRES, UNAMOS NUESTROS ESFUERZOS Y JUNTOS FIDAMOS QUE SE TERMINEN LOS CAMINOS DEL NORTE;

# ¡ LA INTEGRACION VA !

LOS BENEFICIOS QUE PARA IQUIQUE, ARICA, TOCOPILLA Y ANTOFAGASTA TIENE EL PROYECTO "INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA A TRAVES DE CARRETERAS Y FERROCARRILES".-

1. Permitiría consolidar definitivamente a la ZOFRI como un centro internacional de ventas y compras, y con esto fortalecer a todo el norte.

2. Permitiría a la ZOFRI su segunda etapa en su desarrollo y que es la industrialización. Esto permitiría que volviera a caminar el Barrio Industrial de Arica conjuntamente con el Barrio Industrial de Iquique, como también se fortalecerían los Barrios Industriales de Tocopilla y Antofagasta.

3. Permitiría cumplir con otro de los objetivos para el que fue creada la ZOFRI, y que es que Bolivia, Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil puedan tener un enclave en el Pacífico para desarrollar su comercio en esta cuenca como también desarrollar industrias mixtas con capitales chilenos y con capitales de países del Cono Central de Sudamérica.

4. Permitiría que los puertos de Arica, Iquique, Tocopilla y Antofagasta estuvieran trabajando a plena capacidad día y noche. Se calcula que en el día de hoy, se embarcan con destino a la cuenca del Pacífico desde nuestros países vecinos, alrededor de 12 millones de toneladas métricas anuales, aproximadamente. Al abrirse esta vía al Pacífico, se estima que esta cantidad será aumentada a gran volumen. Estos productos llegarán al Pacífico, como entran desde el Pacífico, vía Canal de Panamá o vía Estrecho de Magallanes. Todo esto permitiría desarrollar el Barrio Industrial de Tocopilla como el de Antofagasta.

5. Respecto al turismo, serían millones los turistas que vendría a la zona norte, ya que en el cono central de América los siete países que nos rodean suman más de 240 millones de habitantes. Tendríamos que ampliar en forma vertiginosa la capacidad hotelera, de restaurants y fuentes de soda, como también ampliar nuestras líneas de buses a los países vecinos y nuestras líneas aéreas, como también mejorar al máximo nuestra locomoción de recorridos de taxis y taxibuses.

6. Nuestros comerciantes de ferias libres y negocios de comestibles tendrían grandes ventas con estos millones de turistas que nos visitarían.

7. Se robustecería y habría que ampliar nuestra flota de camiones, tanto en el tráfico urbano como en el tráfico internacional.

8. También nos permitirá desarrollar al máximo la captura de pesca blanca, ya que tenemos que prepararnos para alimentar a 230 millones de bocas del producto del que nosotros somos fundamentalmente productores, es decir, pescado para el consumo humano. Necesitaríamos cientos de nuevas embarcaciones y miles de tripulantes para las mismas.

9. También estos caminos, nos permitirán ir abriendo nuestra incipiente minería, y nos permitirán también el desarrollo para áreas de futuros cultivos marinos, y el mejoramiento en la comercialización de los productos agrícolas de nuestros valles.

TRES CAMINOS PARA LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL  
IQUIQUE — ORURO  
ARICA — LA PAZ  
IQUIQUE — TOCOPILLA — ANTOFAGASTA — SALTA — JUJUY

10. Estas nuevas rutas, permiten un mercado nuevo para la industria chilena de alrededor de 230 millones de nuevos-compradores. Es decir, en pocos años más podremos ser tan fuertes como el Mercado Común Europeo. Uno de sus grandes planes y su gran fuerza fue fortalecer entre países un gran mercado interno, para enseñar a salir a conquistar los mercados del mundo. Este ejemplo tan claro nos sirve también a nosotros, para que no sigamos cometiendo errores.

11. Para nadie, a estas alturas del avance tecnológico, escapa el que aquellos pueblos que tienen los mejores sueldos en el mundo debese al mejoramiento en la educación y a su intercambio tecnológico. Las vías de acceso, nos permitirán un flujo del intercambio entre Universidades y centros tecnológicos, e intercambiar experiencias en forma más rápida en el área industrial. Ello significará mejorar nuestro grado de educación lo que dará como resultado una mejor y excelente calidad de vida. Esto permitirá dejar de ser pobres y entrar en el mundo del progreso y el desarrollo, al igual como otros países lo han conseguido de esta manera.

12. Todo esto, traerá el que se creen miles de nuevos empleos para profesionales y trabajadores con y sin especialización.

### LAS DOS CARRETERAS

Puertos del Pacífico	CARRETERA 1	Puertos del Atlántico
• ARICA	ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ	• RIO DE JANEIRO
• IQUIQUE	CORUMBA - C. GRANDE	• SANTOS
• TOCOPILLA	CARRETERA 2	• PARANAGUA
• ANTOFAGASTA	SALTA - JUJUY - ASUNCION	• PORTO ALEGRE

3.200 km. distancia aprox.

### TRAMOS QUE FALTAN Y SUS COSTOS aprox.

#### CARRETERAS A CONSTRUIR POR CHILE EN RUTA N° 1

Tramo Arica/Tambo Quemado	105 Kms.	Costo US\$ 15 Millones
Tramo Iquique/Colchane	165 Kms.	Costo US\$ 27 Millones

#### CARRETERAS A CONSTRUIR POR BOLIVIA EN RUTA N° 1

Tramo Tambo Quemado/La Paz	100 Kms.	Costo US\$ 20 Millones
Tramo Colchane/Oro	240 Kms.	Costo US\$ 40 Millones
Tramo Santa Cruz/Curumba	600 Kms.	Costo US\$ 150 Millones
<b>TOTAL COSTO CARRETERA N° 1</b>		<b>US\$ 252 Millones</b>

#### CARRETERAS A CONSTRUIR POR CHILE EN RUTA N° 2

Tramo Iquique/Tocopilla	175 Kms.	Costo US\$ 29 Millones
Tramo Tocopilla/Calama	70 Kms.	Costo US\$ 12 Millones
Tramo Calama/frontera argentina	310 Kms.	Costo US\$ 62 Millones
Tramo Tocopilla/ Antofagasta	90 Kms.	Costo US\$ 15 Millones

#### CARRETERAS A CONSTRUIR POR ARGENTINA EN RUTA N° 2

Tramo Frontera/ SALTA - JUJUY	303 Kms.	Costo US\$ 61 Millones
<b>TOTAL COSTO CARRETERA N° 2</b>		<b>US\$ 179 Millones</b>

<b>TOTAL COSTO AMBAS CARRETERAS</b>		<b>US\$ 431 MILLONES</b>
-------------------------------------	--	--------------------------

¡LA ÚNICA MANERA QUE PODAMOS TENER MUCHOS NUEVOS EMPLEOS Y SE ACABE LA CEBANTIA Y LA POBREZA ES CONSTRUIR ESTOS CAMINOS;

# LA INTEGRACION ES TRABAJO PARA TODOS

¡JUNTEMONOS Y LUCHEMOS PORQUE SE HAGAN AHORA ESTOS CAMINOS;

29 DICIEMBRE 1989.

PROYECTO "INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA" A TRAVES DE CARRETERAS Y FERROCARRILES.-

En la República de Chile, Primera Región Tarapacá, ciudad de Iquique, y a 29 DICIEMBRE 1989, y teniendo en consideración el sentir de los habitantes de la Zona Norte de Chile, como también - el sentir de sus hermanos limítrofes como Bolivia y Argentina, y - también el sentir de Paraguay y Brasil, CREASE el "INSTITUTO DE LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA" a través de carreteras y ferrocarriles, y, cuya filosofía es la siguiente:

1. El objetivo de su creación es la unión de Chile, Bolivia, Argentina, Paraguay y Brasil, a través de la construcción de las carreteras 1 y 2, y cumpliendo la resolución del Acta de Intenciones firmado por Chile y Bolivia el 12 NOV. 1970, donde ambos países se comprometen a construir los caminos Oruro-Pisiga en Bolivia e Iquique-Colchane en Chile, y se comprometen a terminar el camino Arica-La Paz por Patacamafia. Debe destacarse, que en tales países - y donde confluye el mayor número de fronteras de Sudamérica, el -- 75% de los caminos se hallan construídos lo que hace más rápida y efectiva la habilitación de los tramos faltantes.

Conjuntamente con las carreteras, el Instituto promueve la construcción del tramo ferrocarrilero desde Aiquile a Santa-Cruz en Bolivia, la otra posibilidad es la unión entre Tarabuco y el ferrocarril que va a Santa Cruz vía Santos, y, desde Pozo Almonte a Ujina en Chile. Construyendo estos dos tramos, se lograría la unión casi directa entre los puertos de Arica e Iquique en Chile - en el Pacífico, y los puertos de Santos a Paramaguá en Brasil en - el Atlántico. Casi el 90% de las vías ferroviarias se encuentran - ya construídas.

2. El marco referencia del Instituto se enmarca en mecanismos que se buscaron en otras partes del mundo y que superaron la - pobreza, y mejoraron las perspectivas socioeconómicas de sus países, tal como aconteció en la unión de Canadá con los Estados Unidos, así como Japón crea el "grupo Yen" en el sudeste asiático. Otro mecanismo lo ha sido también el de la Comunidad Económica --- Europea. El ejemplo de su progreso, parte con la integración física que significa primero construir caminos, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, para enseguida se llegue a la integración total.

3. La historia remonta al pasado a los hijos de esta zona-norte, e invoca la ejemplar acción de los incas del Perú que hace- 700 años intracomunicaron el continente sudamericano con cuatro -- magníficos caminos que partían desde el Cuzco, y, de próceres comu- nes que soñaron por una América unida.

4. América del Sur, en 500 años, no ha logrado tener unidad física ni menos su integración, lo que ha traído como consecuencia que nuestros pueblos hayan tenido que vivir hasta ahora en la pobreza. La integración de los países del cono central de Sudamérica, debe ser entonces el punto de partida para vencer del todo este divisionismo y salir de la pobreza.

5. Hace 25 años, habitantes de las ciudades de Iquique en Chile y de Oruro en Bolivia iniciaron en forma simultánea en ambas regiones la construcción de tramos de carreteras que más tarde las unirían, pasando a constituir con esta ruta el primer eslabón para conexionar más tarde a Santa Cruz en Bolivia con Corumbá en Brasil, y, desde aquí llegar a enlazar a Sao Paulo, Río de Janeiro y Santos en Brasil. Con ello se lograría unir el Pacífico con el Atlántico y haber integrado físicamente a Chile, Bolivia y Brasil.

Paralelamente, se planteaba la necesidad que desde el puerto de Arica en Chile saliese una carretera que lo uniese a La Paz en Bolivia, como también a Oruro, para integrarse así a la carretera 1 que une el Pacífico con el Atlántico mencionada en el párrafo anterior, y, que se comenzó a construir también.

Conjuntamente a esta carretera hacia Oruro, se empezaba a construir paralelamente la carretera entre Iquique y Tocopilla en Chile, buscando ambos pueblos integrarse por la costa, constituyendo con esta ruta el segundo eslabón que uniría a Iquique con Tocopilla y Antofagasta en Chile llegando ambas a Calama en Chile, para salir juntos hacia Salta en Argentina siguiendo hacia Asunción en Paraguay y para terminar en Paranaguá en Brasil. Con ello se lograría unir el Atlántico con el Pacífico y haber integrado físicamente a Chile, Argentina, Paraguay y Brasil. A esta carretera la nominamos carretera 2 del cono central de Sudamérica.

6. Iquique busca por tanto, superar la pobreza integrándose conjuntamente con Arica, Tocopilla y Antofagasta, y, generar una alternativa de desarrollo socioeconómico con los países del cono central sudamericano, buscando como meta la integración de los mismos a través de la vinculación Pacífico-Atlántico con los tramos de carreteras 1 y 2 y los dos tramos de ferrocarriles que faltan.

Al concretarse éstos proyectos, se permite que los países del cono central de Sudamérica, -Chile, Bolivia, Argentina, Paraguay y Brasil- queden integrados físicamente por estas dos carreteras, y, las cuales permiten también la integración de Perú y Uruguay.

Esta integración física nos permite lograr en forma inmediata:

a. Un mercado interno de alrededor de 240 millones de personas que permite robustecer una industria aún incipiente y que no ha podido despegar por falta de mercados.

b. Esta misma industria, al robustecerse, puede salir a competir más fácilmente ante los mercados del mundo.

c. El proyecto de la integración, permite que países como Bolivia y Paraguay puedan negociar en forma expedita sus materias primas, tanto en la cuenca del Pacífico como en la cuenca del Atlántico, y, también permite a Argentina, Uruguay y Brasil poder entrar a comerciar en forma rápida en la cuenca del Pacífico, como también permite a Chile llegar a los mercados del Atlántico.

d. Nos permite este proyecto, desarrollar a toda plenitud nuestra industria del turismo en el mercado interno y que nos hace mejorar nuestra infraestructura y entrar a competir con el turismo a nivel mundial.

e. La integración nos permite un intercambio más fluido en el aspecto tecnológico, un intercambio entre académicos, estudiantes y profesionales, que se hace entre Universidades y centros de altos estudios conjuntamente en seminarios y encuentros internacionales, como también un intercambio entre industriales. Todo esto, permitirá un desarrollo acelerado de todo el acontecer científico, y, que dará como resultado el verdadero desarrollo de los pueblos sudamericanos.

7. El Instituto, integra a hombres y mujeres que han decidido unirse localmente para ayudar al gobierno para que se terminen los tramos de carreteras y de ferrocarriles. Se hace necesario también, que en países vecinos se creen Institutos, para que hombres y mujeres de buena voluntad se unan y trabajen para colaborar con sus mandatarios en conjunto en el término de este proyecto.

El Instituto, compromete su máxima colaboración ante este imperativo histórico y de gran trascendencia que demanda que Chile, Bolivia, Argentina, Paraguay y Brasil se concerten y acuerden la formulación de un ACTA MAGNA y fijen las comisiones para solicitar al Rey de España Juan Carlos I y a su Presidente Felipe González, que sean avales ante Europa y los centros internacionales, para requerir en conjunto un préstamo para el financiamiento en la construcción de los tramos carreteros y de ferrocarriles que faltan.

8. El año 1992, se festeja el V Centenario del Descubrimiento de América, lo que como importancia geopolítica, económica y social constituye la ocasión clave y justa para la inauguración de las carreteras por ambos estadistas de España, y, para felicidad de más de 240 millones de miembros del cono central sudamericano.

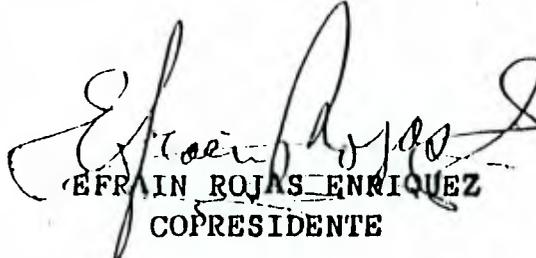
El mejor homenaje, que España puede rendir en ese año a los países de Sudamérica, es dar el primer paso, para que en tres años más celebremos alborozados nuestra integración física y socio-económica tal como lo hizo Canadá con los Estados Unidos, Japón con la creación del "Grupo Yen", y, la Comunidad Económica Europea.

Con la finalización de las rutas de carreteras 1 y 2 y de los tramos de ferrocarriles que faltan se unirán el Pacífico con el Atlántico creándose simultáneamente dos nuevos Canales de Panamá

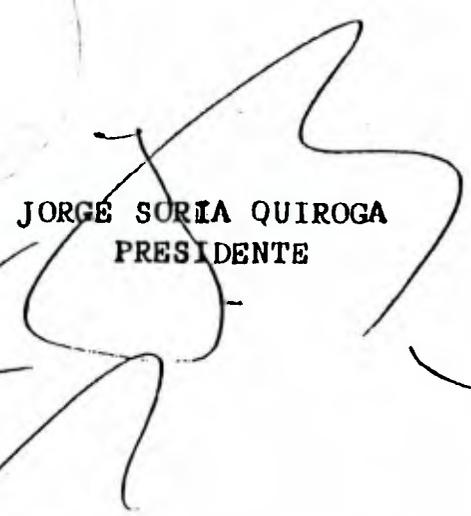
y ello sería realmente el cambio de una Sudamérica en que la gran mayoría de su gente es pobre, y, que al concretarse este proyecto deje de serlo y pueda sumarse así al desarrollo, prosperidad y --- confort que demanda el mundo moderno.

Así celebraremos, nuestros 500 años del Descubrimiento de América en pleno desarrollo, el mejor regalo que se le puede hacer a nuestros pueblos.

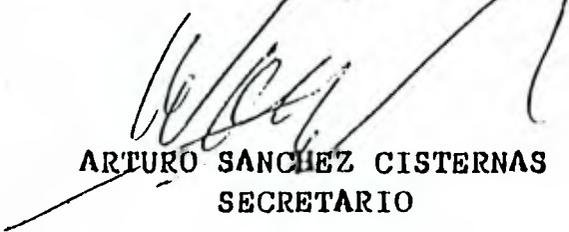
ACTA DE REUNION DEL DIA 29 DICIEMBRE 1989 EN QUE FUE CREADO EL "INSTITUTO DE LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE ----- SUDAMERICA" Y APROBADO EL PRESENTE PROYECTO POR LA TOTALIDAD DE- LOS 80 ASISTENTES.



EFRAIM ROJAS ENRIQUEZ  
COPRESIDENTE



JORGE SORIA QUIROGA  
PRESIDENTE



ARTURO SANCHEZ CISTERNAS  
SECRETARIO