

Iqu

Sr. Presidente de la República  
Don Patricio Aylwin Azócar  
Presente

RESUMEN DE ACTAS

NR. 92/4958

09 MAR 92

PAI	RCA	FVM
C.B.E.	M.L.P.	P.V.S.
M.T.O.	EDEC	J.R.A.

va con  
antecedentes

SE ADJUNTAN CUATRO PLANOS QUE  
MUESTRAN COMO CHILE PIERDE  
SU SUPREMACIA EN LA CUENCA DEL  
PACIFICO.

Estimado Pre

Adjunto sirvase encontrar planos que grafican la exacta situación en que se encuentra el Norte Grande y Chile en relación al Cono Central de Sudamerica, y las diversas alternativas de integración física, que buscan en lo principal acceder al Pacifico. Estos cuadros son parte integrante del exhaustivo análisis que le enviamos recientemente.

Estos cuadros muestran:

I. El proyecto creado desde el municipio de Iquique hace 30 años, que crea a partir del Norte Grande (Arica, Iquique, Tocopilla y Antofagasta) dos grandes Corredores Pacifico-Atlántico que enlazan a todo el Cono Central de Sudamerica. A Chile le basta, desde el Norte, asfaltar sus carreteras hacia unos puntos geográficos claves en Bolivia y Argentina para complementarse con toda la red de carreteras del Cono Central. Estos nudos de distribución de carreteras son: Oruro (Bolivia) y Jujuy (Argentina). (Cuadros I y IA).

II. El proyecto de complementación ferroviaria Libertadores. Mediante el cual se traza un eje ferroviario que une Buenos Aires con el Puerto de Matarani en el Sur peruano. Complementa las redes ferroviarias ya existentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay, Chile y Perú. Este proyecto contempla en su segunda etapa un trazado carretero paralelo entre Buenos Aires y el Puerto peruano de Matarani. Este proyecto nace por la necesidad de buscar una salida al Pacifico ante la falta de voluntad de Chile de construir las carreteras internacionales de la Red Norte de nuestro país. (Cuadro II).

III. El proyecto carretero Ilo - Santos. (Uno de los proyectos acordados el 24 de enero entre el Presidente de Bolivia Jaime Paz Zamora y el Presidente del Perú Alberto Fujimori). Mediante el cual se crea un corredor Pacifico-Atlántico entre el Sur peruano y los Puertos del Brasil. A partir de la construcción de la carretera Ilo - La Paz, se ingresa a la red de carreteras de

Bolivia y Brasil aprovechando también sus múltiples conexiones; como por ejemplo, Paraguay. (Cuadro III).

La tesis que sostenemos en el documento que le enviamos anteriormente es en resumen la siguiente.

A) Chile no ha definido una política clara para su inserción en el nuevo cuadro económico de Sudamérica, caracterizado hoy por la Integración.

B) Esta carencia no nos permite reaccionar frente a las diversas opciones mediante las cuales los países del Cono Central buscan acceder al Pacífico. Y, detectar las zonas geográficas que a partir del Pacífico puedan proyectarse a todo el continente.

C) Chile cuenta con una zona excepcional, El Norte Grande (I y II Región), que por su ubicación geográfica (en el Centro del Cono Central de Sudamérica), infraestructura (Puertos y aeropuertos internacionales con capacidad ociosa, listos para operar en gran escala), capacidad y experiencia en comercio exterior, y un desarrollado sistema de Zona Franca (ZOFRI). Es la zona "natural" para que los países del Cono Central accedan al Pacífico (Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y el Norte argentino); y también, para desde el Pacífico acceder a todo el Cono Central.

D) El impacto del proyecto es enorme:

1. Le imprime una nueva dinámica a todo el Norte Grande derivado de la venta de servicios a los países aludidos.

1.1. Aumento de la actividad portuaria y de transporte en general.

1.2. de los servicios financieros y de comercio exterior.

2. Permite crear un Gran Polo de proyección continental, transformando a ZOFRI en el principal enclave de abastecimiento de productos y mercancías importadas y nacionales para Sudamérica:

2.1. Aumentar las ventas de producto y mercancías importadas por el sistema ZOFRI.

2.2. Crear industrias de transformación de materias primas procedentes de todo el Cono Central para su exportación como productos elaborados y semi elaborados.

2.3. Permite crear industrias de transformación de materias primas y productos semi elaborados procedentes del resto del mundo para vender al mercado chileno y de todo el Cono Central de Sudamérica.

2.4. Reorientar la industria regional dando mayor valor agregado a los productos tradicionales. Por Ej. el sector pesquero se puede reorientar de una Industria de especies para la Harina de Pescado a

una destinada al Consumo Humano para el mercado del Cono Central que carece del recurso pesquero.

- 2.5. La industria nacional del centro y sur del país accede a un nuevo mercado de casi 240 millones de habitantes a través del Norte Grande y su proyección al Cono Central.

3. Transforma al Norte Grande en una zona de turismo continental: "el balneario del Pacífico".

Proponemos crear tres zonas Francas turísticas internacionales en Arica, Iquique y Tocopilla; con el objetivo de incentivar a los inversionistas privados nacionales y de los países limítrofes para invertir en la Industria Hotelera Turística.

4. En el terreno estratégico Chile se coloca a la vanguardia de la integración continental.

5. Superar las objeciones de los exportadores agrícola y empresarios ganaderos que ven en la integración física un riesgo para su actividad en lo relativo a las posibilidades de contagio de pestes. El Norte Grande está distante de los centros agrícolas y Ganaderos de Chile y el desierto es una barrera natural que frena la propagación de contagios.

E) Los costos del proyecto: son bajísimos si se considera el enorme impacto para la economía regional y nacional. Como se trata de un proyecto que busca inteligentemente complementarse a la red de carreteras ya existentes en los países del Cono Central, localizando los puntos precisos de mayor difusión, consistiría en:

1. Terminar la Carretera Arica- Tambo Quemado.
2. Pavimentar Iquique- Colchane (nudo ORURO). US\$ 25 Millones.
3. Pavimentar Calama- Paso de Jama (nudo JUJUY). US\$ 25 Millones.
4. Readequar ZOFRI a su nueva dimensión

F) Crear tres zonas industriales internacionales que operen bajo el sistema de Zona Franca. Durante el gobierno del Presidente don Eduardo Frei, se proyectó incorporar, desde el Norte Grande de Chile a las economías enclaustradas de Sudamérica en los mercados del Pacífico. Se buscaba generar las condiciones para la instalación de Industrias extranjeras o mixtas binacionales que transformaran sus materias primas y comercializaran hacia el resto del mundo.

Para insertarse con éxito en los procesos de Integración que ya se desarrollan es necesario retomar el proyecto original. Así proponemos: crear tres zonas industriales internacionales, en los Puertos de Arica, Iquique y Tocopilla; que operen con el sistema de Zona Franca Industrial. Desde estas zonas Bolivia, Argentina, Paraguay y Brasil podrían desarrollar procesos industriales de transformación de sus materias primas que les permitan insertarse en la economía de La Cuenca del Pacífico.

De no hacerlo nosotros, lo hará el Perú; para lo cual ya ha diseñado y puesto en práctica una estrategia para ocupar el rol de puerta de entrada y salida Pacífico-Atlántico para los mercados del Cono Central de Sudamérica. Algunas de estas medidas ya están tomadas: Zona Franca de Tacna (ZOTAC), Puertos Libres de Ilo y Matarani, el convenio de cesión de una Zona Franca Comercial, Industrial y Turística en Ilo a Bolivia, el convenio para construir la carretera transoceánica Ilo - La Paz - Santos, Considerar al Puerto de Matarani como Puerto Terminal del Corredor de Los Libertadores que se inicia en Buenos Aires.

**6) Los peligros para Chile y el Norte Grande si no hacemos el proyecto:**

1. Si urgentemente no damos señales claras de que tenemos la voluntad de ofrecer salida al Pacífico a los países del Cono Central; estos reafirmarán sus proyectos de salir por el Sur Peruano (Ilo y Matarani).

2. La zona Sur del Perú, que ya se prepara para asumir el rol de centro internacional en el Pacífico para el Cono Central (Zona Franca de Tacna - ZOTAC, carreteras internacionales, tratados bi y multilaterales de integración, reacondicionamiento de su infraestructura portuaria, etc.), terminará desplazando y eclipsando al Norte Grande de Chile; y desplazando a Chile en el rol de líder en el Pacífico.

=====

Por esto planteamos que Chile pierde tanto por tan poco.

=====

Es decir, estamos en el momento preciso, para decidir el destino del Norte Grande y el rol de Chile en el Continente. Y es increíble que esto depende en gran medida de la voluntad de construir unos cuantos Kms. de carretera.

Señor Presidente, le adjunto estos cuatro planos que aclaran visualmente el problema que Chile y el Norte enfrentan en estos instantes.

Sin otro particular le quedo a sus gratas órdenes,

Atte.

**Jorge Soria Quiroga**  
Presidente Partido Socialista  
Presidente Instituto de Integración

c.c.: Archivo.  
- Se incluye: lo citado.

# CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

Red Carretera Océano Pacífico Océano Atlántico

NUDOS DISTRIBUCION de CARRETERAS UNO--ORURO DOS- JUJUY

## TRES CARRETERAS PARA LA INTEGRACION



INSTITUTO DE INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA-  
FONO/FAX: 425158 - RAMIREZ 320 - IQUIQUE

# CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

CONECTAN TODO EL CONO CENTRAL CON SUS RAMALES

Red Carretera Océano Pacífico Océano Atlántico

NUDOS DISTRIBUCION de CARRETERAS UNO- ORURO- DOS - JUJUY



I RED CARRETERA OCEANO ATLANTICO-OCEANO PACIFICO

NUDOS DE DISTRIBUCION DE CARRETERAS UNO- ORURO; DOS-JUJUY

TRES CARRETERAS PARA LA INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE  
SUDAMERICA  
A PARTIR DE ARICA - IQUIQUE - TOCOPILLA - ANTOFAGASTA.

CHILE PUEDE DESDE EL NORTE GRANDE CREAR UN GRAN POLO DE  
PROYECCION CONTINENTAL EN EL PACIFICO A PARTIR DE LA CONSTRUCCION  
DE ESTAS TRES CARRETERAS:

1. CARRETERA ARICA - TAMBO QUEMADO TERMINAR URGENTE
2. CARRETERA IQUIQUE - ORURO INICIAR URGENTEMENTE
3. CARRETERA TOCOPILLA, ANTOFAGASTA- PASO DE JAMA INICIAR  
URGENTEMENTE
4. RETOMAR ZOFRI

CON ESTAS TRES CARRETERAS INTERNACIONALES Y CON UNA ZOFRI  
CONVERTIDA EN UN ENCLAVE INDUSTRIAL Y DE COMERCIO INTERNACIONAL  
EN EL PACIFICO, CHILE DE ESTAR ATRASADO, SE PONE A LA CABEZA DE  
UNA DE LAS PRINCIPALES VENTAJAS QUE PODEMOS OFRECER EN LA  
INTEGRACION, QUE ES LA MEJOR OPCION DE SALIDA AL PACIFICO PARA EL  
CONO CENTRAL.

CONO CENTRAL DE SUDAMERICA  
DOS NUDOS BASICOS PARA LA INTEGRACION CONTINENTAL: ORURO - JUJUY

IA

HACE TREINTA AÑOS QUE DESDE EL MUNICIPIO DE IQUIQUE EMPEZAMOS A PLANTEARLO Y QUE HASTA HOY HEMOS INSISTIDO SIN DESCANSO DÍA A DÍA. EN ESTA PARTE DEL CONTINENTE HA EXISTIDO UNA INTEGRACION NATURAL ENTRE LOS PAISES DEL CONO CENTRAL DESDE ANTES DE LA CONQUISTA LOS INCAS YA LO HABIAN LOGRADO.

EN ESTE NUEVO INSTANTE DE LA HISTORIA, EL NORTE GRANDE DE CHILE ADQUIERE UNA NUEVA DIMENSION, DE PROYECCIONES INSOSPECHADAS, QUE NOS PUEDE CONVERTIR EN LA ZONA ECONOMICA MAS ESTRATEGICA DEL CONO CENTRAL EN EL PACIFICO. PORQUE ESTA JUSTO AL CENTRO, TIENE INFRAESTRUCTURA, CAPACIDAD Y EXPERIENCIA. TENEMOS CASI TODOS LOS ELEMENTOS, NOS FALTA EL GRAN IMPULSO QUE ES TERMINAR LAS CARRETERAS INTERNACIONALES QUE NOS PERMITAN SALIR DE LA ABSURDA SITUACION EN QUE NOS ENCONTRAMOS: SOMOS LA GRAN ALTERNATIVA DE SER EL EJE DEL COMERCIO INTERNACIONAL E INDUSTRIAL DE SUDAMERICA PERO ESTAMOS AISLADOS DE LOS PAISES DEL CONO POR UNOS KILOMETROS DE CARRETERA QUE NO HEMOS HECHO.

=====

JAMAS EN NUESTRA HISTORIA PODEMOS PERDER TANTO POR TAN POCO.

=====

A PARTIR DEL NORTE GRANDE A TRAVES DE ESTOS DOS NUDOS ES POSIBLE UNIR EL PACIFICO-ATLANTICO Y ENLAZAR A SIETE PAISES DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA.

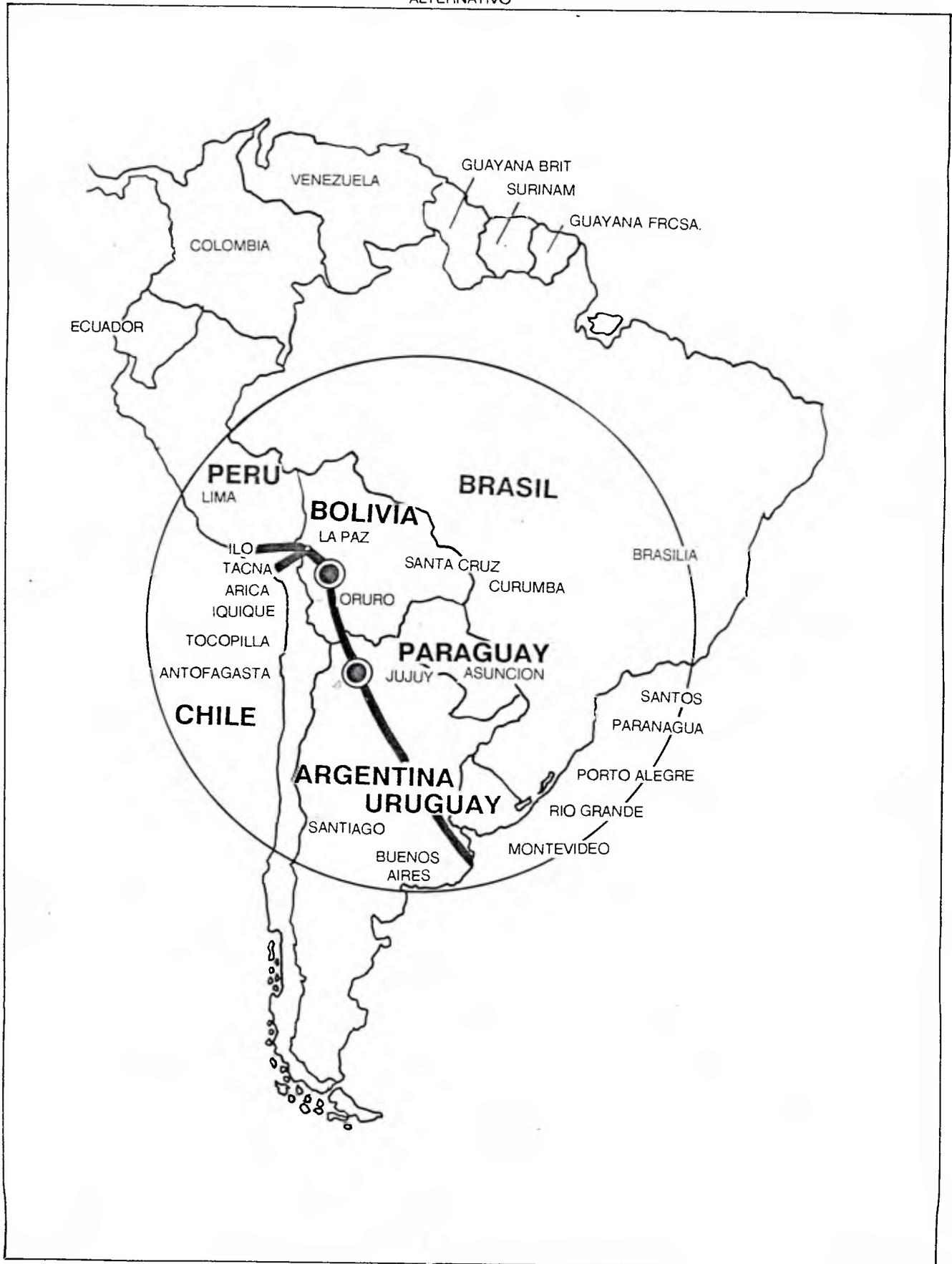
SI LOS BENEFICIOS DE ESTE PROYECTO SON ENORMES PARA EL NORTE LO SON TAMBIEN PARA TODA LA ECONOMIA NACIONAL: LA INDUSTRIA, LOS SERVICIOS FINANCIEROS; LOS SERVICIOS FORTUARIOS ,ENCUENTRAN UN NUEVO MERCADO AL CUAL PODEMOS ACCEDER. A TRAVES DE ESTE POLO DE PROYECCION CONTINENTAL , QUE CUENTA CON UN ENCLAVE DE COMERCIO E INDUSTRIA INTERNACIONAL COMO ZOFRI, PODEMOS COLOCAR LOS MAS VARIADOS PRODUCTOS NACIONALES EN EL MERCADO DE 240 MILLONES DE HABITANTES DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

ESTE PROYECTO PERMITIRA A NUESTROS PAISES DESARROLLAR SU INDUSTRIA , SU COMERCIO, SUS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES, Y SU TURISMO . UNICA FORMA DE GENERAR RIQUEZA PARA QUE LOS HABITANTES DE SUDAMERICA DEJEMOS DE SER PUEBLOS POBRES.

# CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

PROYECTO DE LOS LIBERTADORES  
FERROVIARIO

Red Carretera Océano Pacifico Océano Atlántico  
NUDOS DISTRIBUCION de CARRETERAS ORURO JUJUY  
ALTERNATIVO



INSTITUTO DE INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA  
FONO / FAX: 425158 - RAMIREZ 320 - IQUIQUE

II

PROYECTO DE LOS LIBERTADORES  
FERROVIARIO

RED CARRETERA OCEANO PACIFICO - OCEANO ATLANTICO  
NUDOS DE DISTRIBUCION DE CARRETERAS ORURO Y JUJUY  
Alternativo

CHILE, SE ESTA QUEDANDO ATRASADO EN SU INSERCIÓN EN LA ECONOMIA  
CONTINENTAL DEL SIGLO XXI

ESTA ES UNA ALTERNATIVA PARA LA SALIDA AL PACIFICO DE BOLIVIA,  
PARAGUAY, URUGUAY, BRASIL Y ARGENTINA. CORREDOR QUE PARTIENDO  
DE BUENOS AIRES ATRAVIESA EL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA PARA  
LLEGAR AL PUERTO DE MATARANI EN EL SUR PERUANO.

LOS PAISES HERMANOS CON LEGITIMO DERECHO BUSCAN SU SALIDA AL  
PACIFICO PENSANDO EN QUE LA OPCION SERA EL SUR DEL PERU. ESTO LO  
DEMUESTRA EL PROYECTO LIBERTADORES, APROBADO Y TERMINADO EN 1992,  
PARA INICIAR ENSEGUIDA UN TRAZADO CARRETERO PARALELO

SI CHILE NO ABRE RAPIDAMENTE UNA OPCION VENTAJOSA DE SALIDA AL  
PACIFICO A BRASIL, BOLIVIA, URUGUAY, PARAGUAY Y ARGENTINA; POR  
EL NORTE GRANDE DE CHILE, QUE ES LA MEJOR OPCION EN TIEMPO Y  
DISTANCIA QUE EXISTE, SE VERAN OBLIGADOS A HACERLO POR EL SUR  
PERUANO, AUN CUANDO IMPLIQUE MAYOR DISTANCIA Y TIEMPO DE  
RECORRIDO. ADEMÁS ESTA ALTERNATIVA POR EL DESIERTO DE CHILE NO  
AFECTA A LA AGRICULTORA Y GANADERIA NACIONAL POR ESTAR DISTANTE  
DE LOS GRANDES CENTROS AGRICOLAS GANADEROS DE CHILE

# CONO CENTRAL DE SUDAMERICA

PROYECTO CARRETERO TRANSOCEANICA ILO - SANTOS

NUDOS DISTRIBUCION de CARRETERA ORURO  
Red Carretera Océano Pacifico Océano Atlántico



INSTITUTO DE INTEGRACION DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA  
FONO / FAX: 425158 - RAMIREZ 320 - IQUIQUE

### III PROYECTO CARRETERA TRANSOCEANICA ILO - SANTOS

NUDOS DE DISTRIBUCION DE CARRETERA ORURO  
RED CARRETERA OCEANO PACIFICO-OCEANO ATLANTICO

CHILE SE ESTA QUEDANDO DOBLEMENTE ATRASADO EN SU INSERCIÓN EN LA  
ECONOMIA CONTINENTAL DEL SIGLO XXI

PROYECTO CORREDOR PACIFICO ATLANTICO A PARTIR DE LA  
CARRETERA ILO - LA PAZ

EL RECIENTE CONVENIO ENTRE PERU Y BOLIVIA EN ILO, IMPLICA LA  
CONSTRUCCION DE UNA CARRETERA TRANSOCEANICA QUE PARTE DESDE ILO Y  
UNE LA PAZ, ORURO, SANTA CRUZ, CURUMBA, SANTOS Y LOS PUERTOS DE  
BRASIL .

CON ESTO PERU , DESDE SU REGION SUR, VELANDO POR EL DESARROLLO DE  
SU PAIS CON LEGITIMO DERECHO, CREA UN GRAN POLO DE PROYECCIONES A  
TODO EL CONO CENTRAL ; ADELANTANDONOS EN UNA NECESIDAD VITAL PARA  
LA INTEGRACION COMO ES OFRECER UNA SALIDA AL PACIFICO A BOLIVIA,  
BRASIL, PARAGUAY Y ARGENTINA .

NUESTRA UNICA ALTERNATIVA PARA NO SER DESPLAZADOS ES ASUMIR DE  
INMEDIATO LA TAREA DE TERMINAR NUESTRAS CARRETERAS  
INTERNACIONALES EN EL NORTE GRANDE.

CHILE NO DEBE , POR FALTA DE VISION ESTRATEGICA, AUTOEXCLUIRSE  
DEL NUEVO ESQUEMA ECONOMICO DEL CONO CENTRAL DE SUDAMERICA. SERIA  
UN ERROR FATAL PARA EL NORTE GRANDE Y PARA CHILE QUE PIERDEN LA  
GRAN OPORTUNIDAD DE SER LA PUNTA DE LANZA DE LA INTEGRACION  
CONTINENTAL.



ARCHIVO

Ant. 92/4958

CBE. 92/4958

Santiago, 11 de marzo de 1992

Señor  
Jorge Soria Quiroga  
Presidente Instituto de Integración  
Iquique.-

Estimado señor:

Por encargo de S.E. el Presidente de la República, don Patricio Aylwin Azócar, tengo el agrado de acusar recibo de su carta del 02 de marzo último, en que da a conocer su opinión respecto de la supremacía de Chile en la cuenca del Pacífico.

Al respecto, cumplo con informarle que Su Excelencia se encuentra debidamente informado acerca de sus planteamientos y ha solicitado al Ministerio de Relaciones Exteriores, que nos haga llegar un informe al respecto.

Saluda atentamente a Ud.

CARLOS BASCUÑAN EDWARDS

Jefe de Gabinete Presidencial

CHC/NRB/imr.

c.c.: Archivo Presidencial