

“BOLIVIA EN EL MUNDO Y ...”

La más reciente sesión de Diálogos al Café Marcos Escudero puso sobre la mesa una paradoja que Bolivia arrastra hace décadas: un país con posición estratégica privilegiada, pero sin capacidad sostenida para convertirla en ventaja real. Con las intervenciones de Mauricio Navarro, con experiencia en regulación, financiamiento internacional e infraestructura, y Ramiro Antesana, especialista en gestión vial y planificación, el intercambio dejó tres conclusiones críticas desde el inicio: Bolivia no ha logrado activar su rol como articulador regional, su infraestructura opera por debajo de estándares competitivos y, más determinante aún, el país no ofrece condiciones de confiabilidad para integrarse plenamente a los flujos globales. Lo estructural, lo operativo y lo institucional convergen en un mismo punto: la oportunidad existe, pero no se materializa.

EL CENTRO QUE NO LIDERA

Bolivia ocupa una posición geográfica privilegiada en el corazón de Sudamérica, con el potencial natural de articular flujos entre el Atlántico y el Pacífico. Sin embargo, esa ventaja permanece subutilizada. Lejos de consolidarse como eje logístico regional, el país ha quedado progresivamente al margen de los grandes corredores de integración, mientras vecinos avanzan con rutas alternativas más confiables.

El concepto de integración regional —impulsado en su momento por iniciativas como IIRSA— colocaba a Bolivia como pieza clave de múltiples ejes multimodales. Hoy, ese rol estratégico se ha debilitado no por falta de ideas, sino por discontinuidad política, pérdida de enfoque y ausencia de ejecución. Incluso cuando existen corredores funcionales, su aprovechamiento es limitado por factores internos que erosionan su competitividad.

La paradoja es evidente: Bolivia no necesita construir su relevancia geográfica, necesita activarla. Pero hacerlo exige condiciones que van mucho más allá de la infraestructura física.

LA CONEXIÓN QUE NO OCURRE

El problema no es únicamente la falta de nuevas obras, sino el deterioro y fragmentación de las existentes. La red vial fundamental —columna vertebral del país— muestra signos críticos de desgaste, mientras que la red ferroviaria continúa desconectada en su eslabón más estratégico. La tan discutida integración entre redes oriental y andina sigue siendo más aspiración que realidad.

A esto se suma una visión incompleta de la conectividad. La verdadera competitividad no depende solo de carreteras o rieles, sino de sistemas intermodales eficientes: ferrocarril para carga pesada, carreteras de alta capacidad y nodos logísticos que integren almacenamiento, transferencia y distribución. Sin estos elementos, Bolivia no puede convertirse en un hub, solo en un territorio de paso.

El financiamiento existe —CAF, BID, Banco Mundial, entre otros—, pero exige condiciones de gobernanza, transparencia y ejecución que el país no siempre logra garantizar. Mientras tanto, los costos logísticos siguen siendo elevados, los tiempos impredecibles y la infraestructura insuficiente para competir con rutas consolidadas en la región.

Incluso soluciones técnicas probadas, como el mantenimiento vial con microempresas, muestran que existen modelos eficientes y socialmente virtuosos. Sin embargo, su escala sigue siendo limitada frente a la magnitud del desafío.

EL BLOQUEO COMO SISTEMA

Más allá de lo técnico, el principal obstáculo es estructural: la falta de confiabilidad. Bloqueos recurrentes, conflictos sociales y una débil institucionalidad convierten cualquier corredor en una apuesta riesgosa para operadores logísticos internacionales. Ninguna ventaja geográfica compensa la incertidumbre.

El problema, como se señaló con claridad, no es coyuntural sino cultural. Décadas de desatención al mantenimiento, ausencia de políticas de largo plazo y uso de la infraestructura como mecanismo de presión social han erosionado la credibilidad del país. Y sin credibilidad, no hay integración posible.

A esto se suma una gobernanza fragmentada: reguladores sin plena independencia, mercados con estructuras cuasi monopolísticas y falta de reglas claras que incentiven inversión privada y competencia. Incluso debates clave —como el acceso abierto en ferrocarriles— siguen atrapados en tensiones no resueltas.

En este contexto, la discusión deja de ser sobre kilómetros de carretera o millones de inversión. Se trata de si Bolivia puede ofrecer algo mucho más básico: continuidad operativa.

CONSIDERACIONES FINALES

El conversatorio deja una conclusión contundente: Bolivia no está fuera del mapa por falta de ubicación, sino por falta de consistencia. Tiene los elementos para ser un articulador regional —posición, recursos, demanda potencial—, pero carece de un entorno que convierta ese potencial en realidad.

La agenda es clara, aunque exigente: recuperar y mantener la infraestructura existente, priorizar corredores estratégicos, avanzar hacia una verdadera multimodalidad y, sobre todo, construir condiciones de estabilidad que generen confianza. Sin esto último, cualquier inversión será insuficiente.

El desafío no es técnico, es sistémico. Y mientras no se entienda esa diferencia, Bolivia seguirá siendo un país en el centro... pero al margen.

Disertantes: **Mauricio Navarro** (Director Ejecutivo de la ATT y ex Viceministro de Transporte)
Ramiro Antezana (Consultor, Exgerente SNC)

Moderador: **Jorge Rada Arroyo**

Enlaces de Video: **Facebook:** <https://www.facebook.com/share/v/17Z6BsXisv/>

YouTube: xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx