

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS
INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES

**ORURO COMO CENTRO ESTRATÉGICO COMERCIAL
INTERNACIONAL DE BOLIVIA: COMPETITIVIDAD Y CONSECUENCIAS
DEL PROCESO**

***POR
MILKA RUTH CAYOJA ANCALLE***

Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la
Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado de
Magíster en Desarrollo Urbano

Profesor guía: Luis Fuentes

Noviembre de 2012
Santiago, Chile
©2012, Milka Ruth Cayoja Ancalle



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS
INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES

ORURO COMO CENTRO ESTRATÉGICO COMERCIAL INTERNACIONAL DE BOLIVIA: COMPETITIVIDAD Y CONSECUENCIAS DEL PROCESO

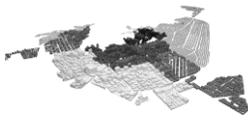
***POR
MILKA RUTH CAYOJA ANCALLE***

Profesor guía: Luis Fuentes

Noviembre de 2012

Santiago, Chile

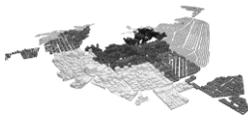
© 2012, Milka Ruth Cayoja Ancalle



**Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias**

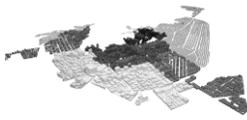
© 2012, Milka Ruth Cayoja Ancalle

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica que acredita al trabajo y a su autor.



DEDICATORIA

A mis padres Máximo y Martha, por la oportunidad, el apoyo recibido y la confianza depositada en mí durante el transcurso del magíster.



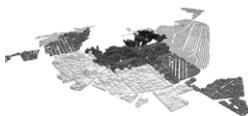
AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer en especial a mi familia: Max, Martha, Marcela, Esther y Rubén por el apoyo moral y su continua confianza demostrada durante mi estadía en Santiago de Chile.

A la familia Landaeta por el apoyo recibido y convertirse en mi familia durante este tiempo en Santiago.

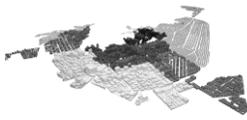
A las nuevas amistades adquiridas en estos años, tanto extranjeros como amigos chilenos. Por el aprendizaje que me brindaron tanto profesional como personal.

A mi profesor guía por su paciencia y el aporte profesional hacia mi persona y a los compañeros del Magíster en Desarrollo Urbano.



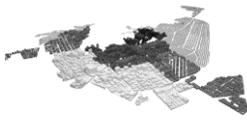
ÍNDICE

| | |
|--|-----|
| Índice de Tablas | vii |
| Índice de Figuras | ix |
| Resumen | 1 |
| 1. Introducción | |
| 1.1. Planteamiento del problema | 1 |
| 1.1.1. Antecedentes y relevancia | 1 |
| 1.1.2. Problematización | 3 |
| 1.2. Preguntas de investigación | 6 |
| 1.3. Objetivos del estudio | 6 |
| 1.3.1. Objetivo general | 6 |
| 1.3.2. Objetivos específicos | 6 |
| 1.4. Hipótesis | 6 |
| 1.5. Metodología | 6 |
| 1.5.1. Operacionalización de variables | 10 |
| 2. Marco conceptual. Globalización, competitividad, innovación, territorio y consecuencias de la competitividad en la cohesión social | 12 |
| 2.1 Factores de la globalización, tecnología, neoliberalización, división del trabajo | 12 |
| 2.2 La globalización y desarrollo territorial | 14 |
| 2.2.1 Competitividad de las ciudades | 14 |
| 2.2.2 Ciudades latinoamericanas en una económica globalizada | 15 |
| 2.2.3 Competitividad de las ciudades y desarrollo territorial integrado | 16 |
| 2.3 Ciudad-región como una estructura territorial | 17 |
| 2.3.1. Ciudades dispuestas en red como una estructura territorial competitiva | 18 |
| 2.4. Competitividad y las consecuencias en la cohesión social en las ciudades | 19 |
| 2.5 Situación en Bolivia, competitividad de ciudades del eje troncal y ciudades intermedias | 20 |
| 2.5.1. Estructuración del eje troncal y ciudades intermedias | 20 |
| 2.6 Oruro como ciudad intermedia y su rol a nivel nacional y regional | 21 |
| 3. Contextualización: la ciudad de Oruro y su integración nacional e internacional | 22 |
| 3.1 Ubicación de la ciudad de Oruro como centro integrador comercial regional y nacional | 24 |
| 3.1.1 Corredores regionales | 24 |
| 3.1.2 Corredores nacionales, las vías de comunicación y carreteras que integran Bolivia | 29 |
| 3.2 El rol del departamento dentro del contexto nacional | 34 |
| 3.4. La ciudad de Oruro | 37 |
| 3.5. El Corredor Bioceánico, Puerto Seco y proyectos como respuesta a las transformaciones del departamento de Oruro | 40 |
| 4. Integración de Oruro a la competitividad nacional y sus consecuencias | 42 |
| 4.1. Transformaciones y el desarrollo económico en Oruro con respecto al eje troncal | 42 |
| 4.1.1 Crecimiento del PIB Bolivia – PIB eje troncal – PIB Oruro | 48 |
| 4.1.2 Orientación económica departamental con respecto al eje troncal | 50 |
| 4.1.3. Concentración de exportaciones e importaciones de Bolivia y flujos comerciales del departamento con la región | 53 |
| 4.1.4. Participación de cargas bolivianas en los puertos del Pacífico | 55 |
| 4.1.5. Comercio exterior, zonas de tránsito y contrabando | 63 |
| 4.2. Transformaciones y consecuencias de la competitividad en la sociedad | 68 |
| 4.2.1. Transformaciones socio demográficas en el departamento y la ciudad capital | 68 |



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia: Competitividad y Consecuencias

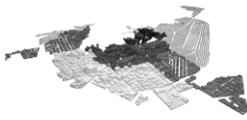
| | |
|--|------------|
| 4.2.2 Migraciones interdepartamentales y la migración campo-ciudad en el departamento de Oruro | 72 |
| 4.2.3. Transformaciones y consecuencias de la competitividad en la cohesión social de la ciudad de Oruro | 79 |
| 4.2.4. Empleo y grupos de empleo en Oruro | 82 |
| 4.2.5. Identidad sociocultural en el área urbana | 85 |
| 4.3. Consecuencias de la competitividad en la ciudad | 85 |
| 4.3.1. Conectividad territorial de Oruro – infraestructura vial y ferroviaria | 85 |
| 4.3.2 Transformaciones morfológicas de la mancha urbana | 91 |
| 4.3.2.1 Crecimiento del límite urbano de Oruro | 93 |
| 4.3.2.2. Precios del suelo | 97 |
| 5. Conclusiones | 99 |
| Bibliografía | 103 |
| Anexo 1 | 106 |
| Anexo 2 | 106 |
| Índice de Tablas | |
| Tabla 1.1 Etapas y acciones | 7 |
| Tabla 1.2 Unidad de análisis | 8 |
| Tabla 3.1 Distancia entre ciudades de la macrorregión | 24 |
| Tabla 3.2 Longitudes por tipo de superficie en la red vial fundamental departamental | 29 |
| Tabla 3.3 Extensión territorial | 39 |
| Tabla 4.1 Participación en el PIB departamental de los principales sectores económicos (%) | 45 |
| Tabla 4.2 Participación en el PIB departamental de los principales sectores económicos (miles de dólares) | 46 |
| Tabla 4.3 Principales productos de exportación de la República de Bolivia | 53 |
| Tabla 4.4 Exportaciones bolivianas a Chile y Perú, vía desaguadero según aduana de salida 2007 | 54 |
| Tabla 4.5. Exportaciones bolivianas a Chile y Perú, vía Arica según aduana de salida 2007 | 55 |
| Tabla 4.6 PIB por clase de actividad económica, Región de Tarapacá | 57 |
| Tabla 4.7. Distribución por sectores económicos del PIB y el empleo asociado en la Región de Arica y Parinacota | 58 |
| Tabla 4.8 Transferencias históricas de carga en el puerto de Arica según tipo | 59 |
| Tabla 4.9. Familias de productos embarcados y de desembarcados en el puerto de Arica, año 2005 | 59 |
| Tabla 4.10 Transferencias históricas de carga en el puerto de Iquique según tipo | 60 |
| Tabla 4.11 Productos embarcados y desembarcados en el puerto de Iquique año 2005 | 60 |
| Tabla 4.12 Principales exportaciones | 61 |
| Tabla 4.13 Diez principales productos exportados por la Región de Arica y Parinacota | 62 |
| Tabla 4.14 Diez principales destinos de las exportaciones de la Región de Arica y Parinacota | 62 |
| Tabla 4.15 Diez principales productos exportados a Bolivia por la Región de Arica y Parinacota | 63 |
| Tabla 4.16. Porcentaje de las exportaciones totales de cada país, 2001 | 64 |
| Tabla 4.17 Estructura PIB e importancia del sector productivo | 64 |
| Tabla 4.18 Estimación flujos interregionales de contrabando 1999-2001 | 66 |
| Tabla 4.19 Población, superficie, PIB y desarrollo del área de influencia | 70 |
| Tabla 4.20 PIB por sectores económicos en el área de influencia | 70 |
| Tabla 4.21 Número total de familias en Oruro por distrito y con un promedio de cinco miembros por familia | 71 |
| Tabla 4.22 Estructura de la población urbana y rural del departamento de Oruro | 72 |
| Tabla 4.23 Bolivia. Inmigrantes según grado de urbanización y condición migratoria 1976-2001 | 72 |
| Tabla 4.24 Bolivia. Población inmigrante según tasa de crecimiento intercensal 1976-2001 | 73 |
| Tabla 4.25 Tasas intercensales anuales de crecimiento de la población | 75 |
| Tabla 4.26 Densidad poblacional por km ² 2010 | 79 |
| Tabla 4.27 Oruro. Población ocupada por actividad económica y según sexo 2001 | 83 |
| Tabla 4.28 Oruro. Población ocupada según grupo ocupacional y nivel socioeconómico 1992-2001 | 83 |
| Tabla 4.29 Tráfico de pasajeros, carga y principales productos de exportación e importación por vía férrea (1992-1996) | 86 |
| Tabla 4.30 Flujo de transporte ferroviario (1997-2008) | 86 |



| | |
|---|----|
| Tabla 4.31 Inversión pública e inversión extranjera directa destinada a transportes (1995-2008) | 89 |
| Tabla 4.32 Inversiones de las empresas ferroviarias FCASA y FCOSA | 89 |
| Tabla 4.33 Población ocupada en el sector transporte y comunicaciones | 90 |
| Tabla 4.34 Oruro. Parque automotor según tipo de servicio | 91 |

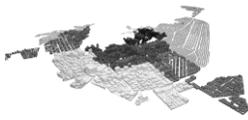
Índice de Figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1.1 Estructuración del territorio | 2 |
| Figura 1.2 Ubicación geográfica de Oruro e integración al Corredor Bioceánico | 3 |
| Figura 3.1 Densidad poblacional | 23 |
| Figura 3.2 Corredores interoceánicos en la década de los noventa como ejes camineros Pacífico-Atlántico | 25 |
| Figura 3.3 Corredor Norte | 27 |
| Figura 3.4 Corredor Capricornio | 27 |
| Figura 3.5 Corredor Sur | 28 |
| Figura 3.6 Conexiones ferroviarias en América Latina | 28 |
| Figura 3.7 Tipo de rodadura en el departamento de Oruro en la red fundamental | 30 |
| Figura 3.8 Red Oriental Norte | 30 |
| Figura 3.9 Corredor Este-Oeste | 31 |
| Figura 3.10 Red Norte | 31 |
| Figura 3.11 Red Central | 32 |
| Figura 3.12 Red Sur | 33 |
| Figura 3.13 Vías férreas | 33 |
| Figura 3.14 Índice de especialización económica regional | 35 |
| Figura 3.15 Participación en el PIB regional del comercio y transporte | 36 |
| Figura 3.16 Participación en la población ocupada departamental o local (%) | 36 |
| Figura 3.17 Eje troncal y Oruro | 38 |
| Figura 3.18 División política y límites del departamento de Oruro | 39 |
| Figura 3.19 Mapa distrital de la ciudad de Oruro | 40 |
| Figura 4.1 Evolución de la participación departamental en las exportaciones | 43 |
| Figura 4.2 Exportaciones departamentales | 44 |
| Figura 4.3 Distribución del PIB en Bolivia | 45 |
| Figura 4.4 PIB per cápita 2001 y disminución de la pobreza 1992-2001 | 47 |
| Figura 4.5 Crecimiento del PIB en Bolivia – Eje troncal y Oruro | 48 |
| Figura 4.6 Participación departamental en el PIB del eje troncal y Oruro | 49 |
| Figura 4.7 PIB per cápita a precios de mercado | 50 |
| Figura 4.8 Actividad y producción económica municipal. | 50 |
| Figura 4.9 Población ocupada sector agropecuario e industrial 2001 | 51 |
| Figura 4.10 Población ocupada en sector comercial | 52 |
| Figura 4.11 Población ocupada en sector minero | 52 |
| Figura 4.12 Porcentaje de participación de carga boliviana en la zona norte de Chile y sur de Perú | 55 |
| Figura 4.13 Exportaciones del eje troncal y Oruro 2001-2010 | 56 |
| Figura 4.14 Volumen general de transferencias movilizadas a través del puerto de Arica | 58 |
| Figura 4.15 Bolivia. Exportaciones por país de salida e importaciones por país de entrada | 65 |
| Figura 4.16 Bolivia. Importaciones legales y contrabando | 66 |
| Figura 4.17 Contrabando de la región | 67 |
| Figura 4.18 Porcentaje de participación de los departamentos en la población nacional | 69 |
| Figura 4.19 Tasa de crecimiento anual intercensal (1976-2010) | 69 |
| Figura 4.20 Bolivia. Inmigración y emigración | 72 |
| Figura 4.21 Población migrante según autopertenencia a algún pueblo indígena | 74 |
| Figura 4.22 Porcentaje de población urbana (urbanización) | 74 |
| Figura 4.23 Índice de concentración de población urbana | 76 |
| Figura 4.24 Estructura urbana regional y necesidades básicas insatisfechas (NBI) | 77 |
| Figura 4.25 Densidad de población municipal - Oruro | 78 |



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia: Competitividad y Consecuencias

| | |
|--|----|
| Figura 4.26 Mapa distrital y ubicación de las clases sociales en el municipio de Oruro | 81 |
| Figura 4.27 Nivel educacional en la ciudad de Oruro | 84 |
| Figura 4.28 Bolivia: vías férreas | 87 |
| Figura 4.29 Corredor carretero este-oeste | 88 |
| Figura 4.30 Corredor carretero oeste-sur | 88 |
| Figura 4.31 Expansión mancha urbana 1902-2010 | 93 |
| Figura 4.32 Actividad comercial en la ciudad de Oruro 2000-2012 | 94 |
| Figura 4.33 Crecimiento urbano de Oruro | 94 |
| Figura 4.34 Asentamientos de migrantes campo-ciudad 1990-2010 | 95 |
| Figura 4.35 Calidad de la vivienda | 96 |
| Figura 4.36 Bienestar objetivo | 96 |
| Figura 4.37 Servicios básicos | 97 |
| Figura 4.38 Zonas de avalúo 2000-2012 de la ciudad de Oruro | 98 |



TÍTULO

Oruro como centro estratégico comercial internacional de Bolivia: competitividad y consecuencias del proceso

Resumen

En un contexto globalizado donde las ciudades compiten por integrarse a redes nacionales, regionales y mundiales, la ciudad de Oruro, en la República de Bolivia –país latinoamericano que se caracteriza por ser un Estado sin litoral–, intenta integrarse a las principales redes de comercio regional, que comunican dicho país con otras redes del continente. En los últimos años, debido a atributos como su localización estratégica y el desarrollo de infraestructura internacional ha ido adquiriendo una creciente relevancia a nivel nacional debido a su conexión a las redes comerciales con el Pacífico a través de Chile.

Este cambio en su jerarquía nacional e internacional ha generado una serie de transformaciones en su estructura productiva, morfología y estructura socioespacial. En este sentido esta investigación intentará caracterizar este proceso, así como describir las transformaciones que ha vivido la ciudad producto del aumento de su competitividad.

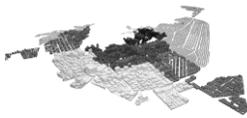
Palabras clave: Integración al eje troncal nacional, integración comercial, competitividad de ciudades intermedias, ubicación territorial estratégica, consecuencias de la competitividad en la cohesión social.

1. Introducción

1.1. Planteamiento del problema

1.1.1 Antecedentes y relevancia

Al hablar de competitividad de las ciudades, nos referimos a la meta de que sean localidades estratégicas en cuanto crecimiento económico global. La importancia del concepto de competitividad según Bauman (1999) y el Fondo Monetario Internacional (2009) radica en que dentro de la globalización, la competitividad es un proceso multidimensional de carácter internacional (regional-global), definido por dos factores: primero, los avances tecnológicos, medios de comunicación, tecnologías de transporte e información, que transforman la concepción tiempo-espacio-distancia incorporando dinámicas de mayor complejidad, como es la intensificación de la movilidad; y segundo, la conectividad a escala mundial, rompiendo las barreras espaciales entre las naciones, los seres humanos y los espacios sociales, cuya influencia afecta en las corrientes icónicas de los planos culturales, políticos, económicos y militares.



En este contexto, las naciones tratan de integrarse al proceso de globalización buscando beneficios y crecimiento económico de sus regiones. Países que no consigan integrarse se exponen a la exclusión y segregación económica, lo que podría afectar el bienestar económico y social de esas naciones.

En América Latina temas como la globalización, el territorio y la competitividad tienen presencia en el caso de ciudades metropolitanas como São Paulo, Río de Janeiro, Bogotá, Buenos Aires, Lima y Santiago de Chile, que entraron en el proceso de economías globales con características territoriales de importancia que ejercen influencia hacia centros urbanos aledaños geográficamente.

Bolivia, como país latinoamericano posicionado económicamente entre los más pobres del continente, logró entrar en el proceso de globalización con ciudades como La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, consideradas el eje troncal del país.¹ En Bolivia también existen ciudades intermedias en torno al eje troncal que tuvieron crecimiento precisamente gracias a su cercanía con éste, entre ellas Oruro, Potosí, Sucre, Tarija, Pando y Beni.

Figura 1.1 Estructuración del territorio

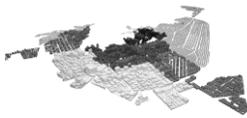


Fuente: PDM Oruro

Bolivia, desde 1985² ha pasado por transformaciones o ajustes estructurales en los aspectos macroeconómico, social e institucional (Arze, 2007). Es así que las transformaciones económicas, sociales e institucionales propiciaron la conformación del eje troncal como un

¹ Eje troncal nacional compuesto por las ciudades metropolitanas de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, que contienen la base económica para el crecimiento del país; fueron consolidadas como eje troncal en los años setenta.

² 1985, el año de la crisis hiperinflacionaria y de la devaluación de la moneda boliviana, es considerado como el nuevo comienzo económico de Bolivia.



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia: Competitividad y Consecuencias

territorio organizado, que concentra porcentajes de población, infraestructura e inversiones superiores en todos los casos a 60% del total nacional.

Las tres ciudades del eje troncal se consolidaron de la siguiente forma. Cochabamba manifiesta una relación muy activa entre la economía urbana con las actividades de su entorno rural y la producción de alimentos para otras zonas del país. La Paz, como capital de gobierno, es la sede administrativa y política central del país que genera un flujo económico importante en relación a las demás ciudades. A esta actividad se suman las actividades de comercio internacional con países vecinos como Perú y Chile. Actividad que comparte con ciudades como El Alto y Oruro. Santa Cruz se caracteriza por su entorno agroindustrial y su condición de importante nexo hacia el Mercosur; este nexo genera actividad económica con países como Brasil, Argentina y Chile (Indaburu, 1998; Urquidi, 1999; Prado, 2001; Blanes, 2001). Esta actividad comercial internacional ha logrado una integración económica de Santa Cruz con países de mayor desarrollo económico.

Es así como el departamento de Oruro se consolida por su conexión vial con el eje troncal conectando el valle y oriente con el Altiplano boliviano y posicionado económicamente inmediatamente después del eje troncal por su potencial minero gracias a la mayor explotación de estaño del país, por los flujos comerciales de distribución y de tránsito por el departamento y la creciente actividad turística.

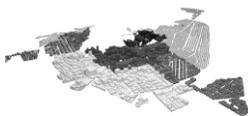
1.1.2 Problematicación

Oruro como ciudad intermedia o ciudad satélite del eje troncal nacional tiene una importancia geográfica estratégica a nivel nacional por ser la única conexión vial entre el occidente y oriente del país. Esta conexión del departamento de La Paz con Oruro continúa hacia Cochabamba y Santa Cruz lo que a nivel internacional facilita la integración comercial con los países limítrofes (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú). Cabe destacar que proyectos como Puerto Seco y el Corredor Bioceánico facilitarán el comercio existente entre el puerto de Santos de Brasil y los puertos de Arica e Iquique en el norte de Chile. Es así que el departamento de Oruro es un punto de referencia para el tránsito e integración comercial nacional e internacional.

Figura 2.2 Ubicación geográfica de Oruro e integración al corredor bioceánico



Fuente: PDM, Periódico La Razón



La ciudad de Oruro quedó rezagada a consecuencia de la consolidación del eje troncal. Sin embargo el departamento de Oruro tiene un potencial considerable en el sector minero, comercial y turístico. La actividad minera tiene una gran participación en la economía nacional, actualmente aporta al PIB el 31%, ya que cuenta con infraestructura (camino, maquinaria y otros) establecida para la explotación minera. La cercanía de Oruro con los puertos del norte de Chile ha incrementado de forma significativa el flujo comercial entre las ciudades de Oruro-Iquique y Oruro-Arica. Este flujo comercial es de 100 millones de dólares al año en comercio formal y 300 millones (USD) en informal.³ Sin embargo la infraestructura vial hacia Iquique tiene tramos no asfaltados por encontrarse todavía en proceso de consolidación, lo que no ha impedido un incremento del flujo vehicular en los últimos cinco años. Existe también transporte ferroviario entre Oruro y Antofagasta con carga minera. Oruro destaca por ser la única ciudad que mantuvo el transporte ferroviario hacia el sur medianamente activo mientras en el país se cerraron muchas estaciones.

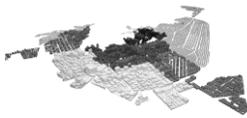
De los flujos comerciales existentes, el departamento de Oruro está generando proyectos como el de Puerto Seco⁴ y ser parte del Corredor Bioceánico que busca el aprovechamiento geográfico para realizar el comercio internacional. En febrero de 2008 se dictamina por decreto supremo para tener vínculos del Cono Sur con los mercados internacionales y generar valor agregado a las cadenas productivas ya existentes en la región. El proyecto coadyuvará a la integración física, reforzando el proceso de integración económica del Cono Sur, y dinamizará la producción adyacente y aledaña regional, nacional y sudamericana (Canedo, 2009).

La ciudad de Oruro ha presentado y está generando así, características de desarrollo y oportunidad para integrarse al eje troncal nacional, entre las cuales destacan:

- Las cargas bolivianas que llegan a los puertos del norte de Chile necesariamente transitan por el departamento de Oruro, destacando que un elevado porcentaje de cargas bolivianas se concentran en los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta.
- En los últimos 15 años ha logrado cambios significativos en el incremento de la actividad económica comercial y en consecuencia en la participación del crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), llegando a seguir al eje troncal en participación.
- En el área urbana se ha generado el incremento de ocupación de la población en el área comercial desde grandes negocios de automóviles, electrodomésticos y de productos alimentarios, en las grandes ferias comerciales. En Bolivia en general gracias al flujo comercial realizado por Iso, en los departamentos de Oruro, La Paz y Santa Cruz hay más de un millón de gremialistas dedicados al comercio; el fenómeno del abundante crecimiento de comerciantes se debe al modelo neoliberal que impuso con el decreto

³ *La Patria*, periódico local de Oruro, febrero de 2010.

⁴ Puerto Seco: es un espacio territorial del departamento, como polo de desarrollo con instalaciones e infraestructura necesaria para el acopio, manipulación, distribución y selección de mercancías y bienes de importación, exportación, en tránsito e internación temporal para su transporte a su destino final en contenedores. Realiza comercio nacional e internacional, servicios de transporte de nexos bioceánicos.



21.060 el ex presidente Víctor Paz Estenssoro,⁵ que significó que miles de trabajadores desempleados encontraron en la actividad comercial una nueva forma de ingreso económico.

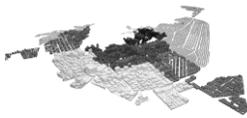
- La migración campo ciudad que ocurrió en la ciudad de Oruro en las últimas décadas muestra un proceso de urbanización cada vez más acelerado, reduciéndose la proporción de habitantes del área rural a casi la mitad.
- Otra de las situaciones que favorece esta coyuntura es la actual descentralización administrativa que permite que las autoridades departamentales conviertan sus preferencias regionales en decisiones y actos de asignación de recursos de inversión pública, sumándose así las nuevas políticas autonómicas departamental⁶ que permitiría a los departamentos proponer su desarrollo económico de acuerdo a su potencial económico existente.

La ciudad de Oruro está mostrando cambios significativos que permitirán ser estudiados en la presente investigación y poder corroborar si puede ser parte de una clase de competitividad dentro de las ciudades intermedias de Latinoamérica y responder a nivel teórico, la necesidad de estudiar el rol que desempeña la ciudad intermedia de Oruro a una escala nacional e integrarse a una escala global, mediante el análisis de sus características urbano-regionales y el estudio de sus potencialidades; en clarificar el papel de esta ciudad dentro de un posible proceso de desconcentración de población de las ciudades del eje troncal boliviano y la conformación de nuevos grupos sociales a causa de los flujos comerciales.

De igual manera, se pretende que con los criterios desarrollados en la presente investigación, puedan plantearse alternativas de mejoramiento para el territorio, a partir del reconocimiento de las debilidades y fortalezas actuales de su desarrollo urbano y regional; debilidades que le pueden restar competitividad en el proceso de una posible integración al eje troncal de ciudades consolidadas y fortalezas que ciertamente pueden potenciar su posición dentro de la misma red.

⁵ Sobre relocalización: El decreto, emitido el 29 de agosto de 1985 por el gobierno del extinto ex presidente Víctor Paz Estenssoro, trajo despidos de trabajadores mineros, de la Corporación Minera de Bolivia (Comibol). La paulatina paralización de la actividad minera estatal se produjo por efecto de la gran crisis del estaño, ocurrida el 24 de octubre de 1985, o sea a casi dos meses de aprobado el decreto 21.060. En aquella fecha se cerró el mercado internacional del estaño y con ello murió el Consejo Internacional del Estaño, que tenía su sede en Londres. Cuando se reabrió en Londres un mercado desregulado, en abril de 1986, la cotización fue de 2,30 dólares por libra fina. Ello hizo imposible continuar con las operaciones de Comibol, en vista de que el promedio de su producción era de nueve dólares. Por esta razón, se decidió suspender gran parte de las explotaciones y tuvo que prescindirse de casi los 27 mil trabajadores que tenía Comibol.

⁶ El Estado boliviano se reafirma como unitario, es decir, con un solo centro de poder político, en contraposición asume la descentralización y las autonomías como fundamento de distribución territorial del poder público, en la perspectiva de lograr una adecuada articulación entre su estructura y los pueblos indígenas y las regiones (departamentos, provincias, municipios). Respeta y respalda decisiones departamentales administrativas.



1.2 Preguntas de investigación

¿Cuáles son los factores actuales que permiten que la ciudad de Oruro se haya integrado al eje troncal como ciudad competitiva y se haya convertido en un centro estratégico e integrador del comercio nacional e internacional a nivel latinoamericano?

¿Cuáles son las consecuencias territoriales de este proceso de integración, sobre todo en el ámbito social y urbano?

1.3 Objetivos del estudio

1.3.1 Objetivo general

Analizar el proceso de integración de la ciudad de Oruro al comercio nacional e internacional y las consecuencias y transformaciones en la estructura económica y social de la ciudad producto de este proceso.

1.3.2 Objetivos específicos

- Analizar y describir el proceso de inserción de la ciudad de Oruro en las redes de comercio regional y el cambio en la jerarquía a nivel nacional y su consecuente aumento en la competitividad.
- Analizar las consecuencias y la transformación económica y social de la ciudad de Oruro producto del proceso de integración a las redes comerciales regionales.

1.4 Hipótesis

La ciudad de Oruro ha aumentado su nivel de competitividad producto de la integración a las redes de comercio nacional e internacional jugando un rol articulador de la economía boliviana con el resto de la región dada su localización estratégica. Esto ha generado una serie de consecuencias y transformaciones en la estructura económica social y física, tanto en el área urbana como del departamento al cual pertenece.

1.5 Metodología

Para la presente investigación y teniendo delimitado el tema a estudiar, se opta por la investigación cualitativa por su característica deductiva, que parte de un supuesto teórico para abordar la observación de la realidad (Méndez, 1997). Se siguen las cinco etapas también propuestas por Méndez: Contexto teórico, recolección de análisis, búsqueda de explicaciones y conclusiones, contrastación de hipótesis, y la proyección de tendencias y propuestas.

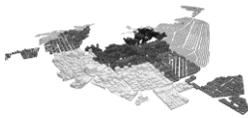


Tabla 1.1 Etapas y Acciones

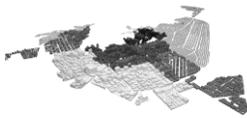
| ETAPAS | ACCIONES |
|---|--|
| 1. Contexto teórico | <ul style="list-style-type: none">* Preguntas iniciales* Observación preliminar* revisión bibliográfica* Identificación de objetivos* Preguntas de investigación |
| 2. Recolección de datos | <ul style="list-style-type: none">* Tipos de información: estadística documental, cartográfica* Técnicas de análisis: cuantitativas y cualitativas |
| 3. Búsqueda de explicaciones y conclusiones | <ul style="list-style-type: none">* Agentes y estrategias* Factores internos/externos* Valoración de resultados |
| 4. Contrastación de hipótesis | <ul style="list-style-type: none">* Generalización de teoría a explicación de la realidad y viceversa |

Fuente: Méndez, 1997

Método comparativo: La presente investigación implica la importancia de comparar ciudades dentro del territorio de Bolivia, específicamente el eje troncal respecto a la ciudad de Oruro, por lo cual el método comparativo es la opción para lograr resultados para el estudio y así llegar corroborar la hipótesis.

Tipo de investigación: Por las características cualitativas que posee el tema a investigar, ésta será descriptiva. También se integrará una investigación explicativa por el enfoque de los impactos de la ciudad en la competitividad nacional.

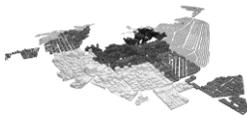
El método para recolección de datos: Se han usado fuentes secundarias con características cualitativas para la descripción teórica y cuantitativa para los datos de medición de competitividad. Las fuentes secundarias constarán de consulta de datos ya existentes sobre el tema de competitividad, datos estadísticos, proyectos producto de la competitividad de la ciudad, y la competitividad de las ciudades integrantes del eje troncal de Bolivia.



Unidad de análisis: La unidad de análisis es específicamente la ciudad de Oruro y el territorio departamental por el proceso económico que está atravesando, que es el motivo de estudio en la presente investigación. Asimismo corresponde analizar zonas metropolitanas componentes del eje troncal, por sus características de competitividad y ser potencias económicas dentro de la República de Bolivia y por ser el foco comparativo de competitividad.

Tabla 1.2 Unidad de análisis

| Nº | Departamento y Ciudad | Característica |
|---|-----------------------|---|
| <p>1.</p>  | <p>Oruro</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ciudad intermedia del eje troncal y la unidad de análisis de la investigación • 447.468 hab. en el departamento. • 265.804 hab. ciudad capital |
| <p>2.</p>  | <p>La Paz</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Cede de gobierno y ciudad metropolitana; región Altiplano • 2.839.946 hab. en el departamento • 1.814.318 hab. en la capital • 928.851 hab. en Ciudad del Alto |

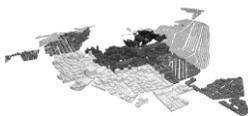


| | | |
|--|-------------------|--|
| <p>3.</p>  | <p>Cochabamba</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ciudad metropolitana y componente del eje troncal de Bolivia. • 1.824.086 hab. en el departamento • 611.068 hab. ciudad capital |
| <p>4.</p>  | <p>Santa Cruz</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ciudad metropolitana y componente del eje troncal de Bolivia • 2.706.465 hab. en el departamento • 1.594.826 hab. ciudad capital |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos demográficos INE 2010

En la investigación son necesarios los datos históricos de la ciudad de Oruro para entender el proceso de transformación; dentro de ese crecimiento se propone un periodo de 1985 al 2010, ya que fue desde ese año la conformación del eje troncal en Bolivia y el inicio de un rol fundamental del departamento de Oruro.

Para la comprobación del factor económico se utilizarán datos estadísticos comparativos del PIB Bolivia desde 1990 hasta la proyección del año 2010, y comparar los datos de crecimiento de la ciudad de Oruro con respecto al PIB nacional y con respecto al PIB del eje troncal y verificar así el crecimiento económico del departamento. También se considerará el PIB per cápita y el departamental por actividad económica. Dentro de la verificación de las relaciones y el flujo comercial tanto nacional como internacional se analizarán los datos del perfil marítimo de los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta con respecto a las cargas bolivianas y datos estadísticos de exportaciones e importaciones de Bolivia hacia el exterior por medio de los puertos y la carga en tránsito procedente del puerto de Santos, Brasil. También se tomará en cuenta la infraestructura de comunicación vial –carretera y ferroviaria– existente que permite la relación comercial entre Chile, Bolivia y Brasil. Y por último la existencia o la participación de



empresas extranjeras presentes que suman al proceso de crecimiento de los flujos comerciales en el departamento y en el eje troncal.

Para el factor social se tomarán los datos estadísticos obtenidos de INE Bolivia, tanto demográficos como de distribución de ingresos, el nivel educacional del departamento, empleo (trimestral), mercado de trabajo, migración interdepartamental y campo-ciudad, sumados a servicios urbanos y un mapeo general de la distribución territorial de viviendas de las distintas clases sociales. Se busca analizar con ello las consecuencias y las transformaciones en la cohesión social. El periodo a analizar en el factor social será de 1995 al 2010. Así también es necesario tomar en cuenta los aspectos socioculturales que son evidentes y primordiales en Oruro, un territorio multicultural.

En el ámbito físico, existe infraestructura vial y ferroviaria que se comparará entre la de hace 15 años y la actual. Para el área urbana, nos motivan las transformaciones morfológicas de la mancha urbana y el crecimiento urbano surgido desde los años 1990 al 2010 de acuerdo a las migraciones interdepartamentales y campo-ciudad. Se buscará respaldar los datos con el POA (Programa Operativo Anual) y el PDM (Plan de Desarrollo Municipal). En cuanto a las transformaciones socio-ocupacionales del departamento en el área urbana de Oruro, se manejarán datos de etnias existentes en la ciudad producto de la influencia y los cambios a consecuencia del comercio y las migraciones campo-ciudad y la cercanía con Chile.

Ya obtenidos los datos, el paso siguiente es corroborarlos con entrevistas y reuniones con los actores relevantes en el proceso, como el ex alcalde municipal de Oruro Edgar Bazán, la actual alcaldesa municipal Rocío Pimentel, el encargado de Planificación y desarrollo municipal de Oruro Manuel Rocabado y el gobernador de Oruro, Santos Javier Tito Véliz. Para el área académica y la obtención de datos de investigación y opinión con respecto al crecimiento de la mancha urbana y el proceso dentro de ella, se conocerá la opinión del arquitecto y planificador Rubén Urquiola, del planificador urbano Carlos Vargas, y Carlos Benítez, docentes titulares de la Universidad Técnica de Oruro.

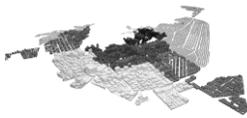
1.5.1 Operacionalización de variables

| VARIABLE | INDICADOR | ÍTEM | |
|---|-----------|--------------|---|
| Factores de integración a la competitividad | Físicos | Geográfico | <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial existente que conecta con Chile • Infraestructura vial que conecta occidente con oriente de Bolivia. • Proyecto bioceánico |
| | | Trama urbana | <ul style="list-style-type: none"> • Planes de desarrollo municipal • Plan operativo anual |



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias

| | | | |
|------------|---|--------------------------|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Planos de cambios morfológicos y crecimiento urbano |
| Sociales | Demográficos | Distribución de ingresos | <ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento demográfico • Migraciones interdepartamentales • Migraciones campo-ciudad |
| | Cultura social | | |
| | Cohesión social: | Empleo | <ul style="list-style-type: none"> • Estadística trimestral de empleo en Bolivia • Estadística trimestral de empleo en el departamento de Oruro |
| | Nivel educacional | | |
| Económicos | Flujos comerciales | | <ul style="list-style-type: none"> • Estadística comercial de los últimos 15 años • PIB nacional y departamental por actividad económica • Proyectos (Puerto Seco, Corredor Bioceánico) |
| | Concentración de exportación e importación nacional | | <ul style="list-style-type: none"> • Estadísticas portuarias marítimas CEPAL • Participación de carga boliviana en los puertos de Santos, Iquique y puerto Arica • Datos del INE sobre exportación en precios corrientes y constantes |
| | PIB Bolivia y PIB Oruro | | <ul style="list-style-type: none"> • PIB departamental por actividad económica • PIB per cápita |

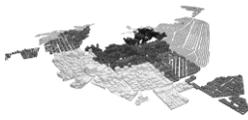


| | | | |
|--|--|-------------------------------|---|
| | | Mejoras en la calidad de vida | <ul style="list-style-type: none"> • Datos sobre salud, educación (esperanza de vida, tasa de mortalidad) • Tiempo y ocio • Capacidad adquisitiva de bienes y servicios • Medio físico y social |
|--|--|-------------------------------|---|

2. Marco conceptual. Globalización, competitividad, innovación, territorio y consecuencias de la competitividad en la cohesión social

2.1 Factores de la globalización, tecnología, neoliberalización, división del trabajo

La globalización ha producido una progresiva integración de las sociedades y de las economías nacionales, impulsada por la interacción de los avances tecnológicos, las reformas en el comercio, la política de inversiones, y las cambiantes estrategias de producción, organización y comercialización de las empresas multinacionales. La globalización se ha convertido en un sistema tecnológico de sistemas de información, telecomunicaciones y transporte que ha articulado todo el planeta en una red de flujos en los que confluyen las funciones y unidades estratégicamente dominantes de todos los ámbitos de la actividad humana. En consonancia con Rocher (2001), Manuel Castells (2003) reafirma que la globalización no es sinónimo de simple internacionalización, pues no es solo la profundización de los intercambios por el mundo, sino el “proceso resultante de la capacidad de ciertas actividades de funcionar como unidad en tiempo real a escala planetaria”. Y en ese sentido, la globalización es un fenómeno, sustentado por el hecho de que las tecnologías de información y comunicación han articulado el planeta en las últimas dos décadas en una “red de flujos en los que confluyen las funciones y unidades estratégicamente dominantes de todos los ámbitos de la actividad humana”. Se convierte así en fuente de productividad y competitividad en la nueva economía global poniendo en juego la capacidad de generación de conocimiento y procesamiento eficaz de la información, y la capacidad cultural y tecnológica de las personas, empresas y territorios. Contribuye asimismo a la eliminación de barreras a los movimientos de bienes y servicios asociados a la globalización comercial, permitiendo acceder a nuevos mercados, con lo que se amplían las posibilidades de producción y se facilita el acceso a economías de escala, permitiendo a países especializarse en aquellos en que presentan ventajas comparativas. Es así que la presente investigación se basa en el concepto de la globalización desde un punto de vista comercial económico que busca potencial las economías pertinentes de cada territorio de acuerdo a sus potencialidades.



Dentro de esta estructuración capitalista existen tres dimensiones en un modo informacional del desarrollo que permiten la transformación de los territorios: a) La concentración de los procesos de generación de conocimiento y de toma de decisiones en organizaciones de alto nivel; b), la flexibilidad del sistema y de las relaciones entre sus diferentes unidades que se traduce en una mayor autonomía o capacidad de adaptarse a los cambios tecnológicos, y c) el paso de grandes empresas centralizadas a redes empresariales descentralizadas (Castells, 1995).

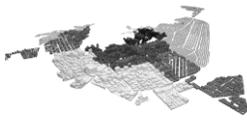
Algunos datos nos permiten ilustrar estos cambios generados en las dos últimas décadas. En primer lugar, la importancia del comercio mundial se hace patente en el promedio de 7 billones de dólares anuales como valor de las exportaciones mundiales en la década del noventa; es decir, el 21% del PIB planetario, en comparación con el 17% de un PIB mucho más reducido en los años setenta (PNUD, 1999: 25). Vemos en ello que incluso los países más rezagados están profundamente integrados al comercio mundial, aunque su inserción refleje una tremenda vulnerabilidad ante las fluctuaciones de precios en los mercados de productos primarios.

En segundo lugar, a fin de ilustrar la emergencia de nuevos y poderosos mercados financieros de alguna forma desvinculados de la dinámica del sector real de la economía, algunos cálculos señalan que en 1998, el valor de mercado de la capitalización del total de productos financieros derivados era equivalente a 12 veces el valor estimado del PIB total del planeta (Castells, 2003: 20). Estos nuevos mercados financieros están interconectados a escala planetaria las 24 horas del día, guiados por percepciones de la psicología colectiva, sometidos a perturbaciones noticiosas y con una influencia decisiva sobre la pobreza y la prosperidad de las naciones. Alrededor de 1,5 billones de dólares (cuando dos décadas atrás, esta cifra apenas alcanzaba entre 10 mil y 20 mil millones de dólares) se mueven diariamente en el mercado de divisas haciendo imposible que cualquier gobierno del mundo defienda su moneda frente a las turbulencias masivas en estos mercados.

Por lo mismo, hoy, a consecuencia de “la globalización, emergieron como fuerzas fundamentales en la reorganización de espacio económico, que va desde la virtualización espacial de un número creciente de actividades económicas hasta la reconfiguración de la geografía del ambiente construido para la actividad económica” (Sassen, 1998: 13).

Las transformaciones de la globalización conducen a una integración a las economías globales y la influencia es tal que la neoliberalización define que la intervención gubernamental no funciona y que es el mercado internacional en cambio el que logra el propósito de adicionar como prioridad el tema social y las preocupaciones sociales.

Las autoridades a cargo de formular políticas en el ámbito internacional, nacional y local enfrentan el desafío de mitigar los riesgos para los pobres, vulnerables y marginados, y de aumentar la igualdad y la inclusión. Sassen (1998) menciona que los nuevos sectores de crecimiento, nuevas capacidades organizacionales de las empresas y nuevas tecnologías están contribuyendo a producir no solo una nueva geografía de la centralidad, sino también una nueva geografía de la marginalidad. La evidencia sugiere que será necesaria una acción y políticas gubernamentales para reducir estas nuevas formas de inequidad espacial y social.



2.2 La globalización y desarrollo territorial

Para que las empresas ya globalizadas sean competitivas, un factor esencial es el territorial, por la atracción que se puede producir en el mercado mundial al ofrecer una característica territorial específica; considerando que la telemática impone una lógica económica que maximiza las atracciones y ganancias (Sassen, 1998: 13). Mientras más barreras desaparecen y el capital y talento se vuelven más móviles, más decisivas se vuelven las ventajas geográficas locales (Porter, 1990). Lo contrario opina Krugman (1996) con respecto a lo territorial y el éxito de las empresas: “el éxito está en lo interno de las empresas y el territorio es un tablero de ajedrez”.

Desde los dos puntos de vista lo territorial tiende a ser un factor importante, ya sea por ser el centro para el crecimiento económico o por ser parte de una estrategia económica para desarrollarse.

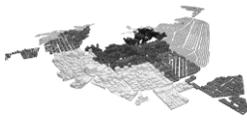
2.2.1 Competitividad de las ciudades

La competitividad de las ciudades y la capacidad para participar en el entorno globalizado crea ambientes propicios para el desarrollo de los agentes económicos. El término competitividad empezó a utilizarse en el campo empresarial pasando después a nivel país y al de las ciudades.⁷ En la competitividad se trata de generar un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional propicio para atraer y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo. La meta económica de una nación es alcanzar un alto y creciente nivel de vida para sus ciudadanos, y eso depende principalmente de la productividad con la cual se emplean sus recursos, trabajo y capital (Porter, 1990).

Para el Banco Mundial, la competitividad de las ciudades se refiere a la habilidad que tiene una región urbana de producir y colocar sus productos a un buen precio, en relación con productos comparables con otras regiones urbanas. Sin embargo, los mecanismos de diagnóstico y las propuestas necesarias para implementar el desarrollo de la competitividad en cada una de las regiones son claves, especialmente en países pobres (Kaothien y Webster, 2000).

Sin embargo, acerca de la competitividad de las ciudades, Krugman (1996) afirma que las ciudades no son las que compiten sino sus empresas, ya que son éstas las que proporcionan la dinámica económica necesaria para que una ciudad se fortalezca y se perfile como ciudad competitiva, aunque otros autores afirman, que la razón para que las empresas puedan competir realmente, está en que se encuentren localizadas en un territorio con ciertas condiciones, tales como un entorno físico y ambiental adecuado, una infraestructura vial y de transporte conectada con destinos relevantes, una oferta de equipamiento urbano de alta calidad, fácil acceso a bienes y servicios urbanos, cercanía relativa a lugares habitados que le garanticen contar con el capital humano requerido para su funcionamiento y un soporte regional que le permita disponer de bienes y servicios regionales que complementen su dinámica,

⁷ La literatura es amplia en lo que respecta a la competitividad empresarial y menos abundante en cuanto a la competitividad en las ciudades. Véase una descripción sobre el punto en Cabrero, Orihuela y Ziccardi, 2003.



manteniendo relaciones de complementariedad y equilibrio con las áreas rurales, los centros subregionales o los centros urbanos de menor jerarquía.

Estas afirmaciones presentadas por diversos autores sobre la competitividad de las ciudades, se relacionan con dos enfoques a partir de los cuales se construye la ciudad-región. El enfoque privado, en el primer caso Krugman, y el enfoque territorial con Porter. Al respecto, se considera que la competitividad puede ser buscada a través de cualquiera de ambas líneas, pero para el caso del presente trabajo se optará por el segundo enfoque, el cual se relaciona directamente con la planeación y el ordenamiento de un territorio mucho más amplio, diverso y complejo económica y socialmente.

Según Porter, “La naturaleza de la competencia económica no es el ‘equilibrio’, sino un perpetuo estado de cambio. La mejora e innovación en un sector son procesos que nunca finalizan y no un acontecimiento único y válido para siempre, Las ventajas de hoy en día pronto se ven superadas o anuladas. En el centro de cualquier explicación de la ventaja nacional debe estar el papel de la nación de origen en lo que se refiere al estímulo de la mejora e innovación competitivas”.⁸

2.2.2 Ciudades latinoamericanas en una económica globalizada

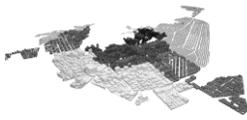
El debate sobre globalización, territorio y competitividad en Latinoamérica se ha dado porque en este subcontinente existen importantes mega ciudades o ciudades región, como São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires y Lima. A partir del influjo de estas megaciudades se está tejiendo, en el gran vacío del corazón del subcontinente, una red de nuevas áreas metropolitanas que tienden a ocupar los espacios que la colonización española y las repúblicas dejaron vacíos.

Con el listado de las dimensiones verificadas o reformuladas de la competitividad, quizá ampliando conceptos e introduciendo, además de Porter, a otros autores, como Boisier, Castells, De Mattos, entre otros, ensayaremos a definir una competitividad y la globalización en relación con la realidad de países latinoamericanos.

A pesar de las transformaciones modernizadoras producidas en América Latina en las dos últimas décadas, la región no ha podido insertarse en la globalización informacional, por “la falta de flexibilidad organizativa de las empresas y a la baja capacidad tecnológica de la mayoría de sus sectores de actividad” (Castells, 2003: 27).

Más aún, según Cimoli y Katz (2001), habrían sido los procesos de ajuste de la región los que destruyeron capacidades tecnológicas acumuladas en períodos anteriores. De la misma forma, para Moguillansky (2003), estos procesos “en lugar de fortalecer los círculos virtuosos que alimentan la innovación, acumulación de capital y el crecimiento, los han debilitado”. Y Calderón y Castells (2003), se refieren a América Latina insertándose en la economía global, aunque de forma desigual e insostenible, con “altos costos sociales, políticos y económicos y con amplios

⁸ Porter, Michael (1991); *La ventaja competitiva de las naciones*. Javier Vergara Editor, Buenos Aires, Argentina, p. 109.



sectores sociales y territorios excluidos estructuralmente de la modernización”. En definitiva, la globalización, que solo incluye a los sectores que considera valiosos económicamente, ha producido una gran desigualdad, consistente en que en un mismo país solo tengan contadas las ciudades que están insertas.

Brunner (1988) explica que hay que subrayar la relación entre cultura y modernidad en la historia, y ver en ella las relaciones entre liberalismo, racionalismo, democracia y la matriz católica, que siempre jugó un rol fundamental. De hecho, la historia latinoamericana, es un constante encuentro, conflicto, tensión y síntesis de distintas matrices culturales que, en este territorio, se enfrentaron para engendrarse y recrear nuevas formas. “Habernos hecho en conflicto e integración con otros, pero a la vez ser distintos, además de desear constantemente esa distinción” (Calderón y Dos Santos, 1995: 205). La globalización reconfigura el significado mismo de las subjetividades (Barbero 1999, Castells 1997).

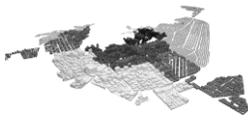
La globalización cultural también ha dado cabida a la manifestación de las diferencias, aunque casi siempre desde los medios masivos de comunicación propiedad de empresas transnacionales. Las posibilidades para manifestar las diferencias dependen hoy de la ideología, generalmente consumista, de esos medios.

Países como Bolivia, Ecuador o Perú se han desarrollado de manera distinta a la de los países con influencia y alta migración europea, por factores endógenos; factores culturales y políticos se convirtieron en obstáculos. De Mattos rescata que para suplir esos vacíos que impiden el total ingreso a la globalización por factores endógenos la respuesta está en la educación, dándole importancia a los procesos de aprendizaje y práctica (*learning by doing*) que permiten aumentar el capital humano, por encima de la educación formal. “El crecimiento a largo plazo es un fenómeno económico endógeno, producto del hecho de que las inversiones respectivas –en especial las destinadas a la generación de capital humano y de progreso técnico– son efectuadas por actores económicos motivados por la ganancia” (De Mattos, 1999: 194).

Para otro autor como es Lungo, las ciudades latinoamericanas deben abordarse desde la particularidad de su historia urbana, tomado en cuenta, como telón de fondo, las políticas de ajuste, por un lado, y por otro, la articulación entre productividad-competitividad urbanas, incluyendo dos dimensiones indisolublemente ligadas a estas dos últimas categorías: el mejoramiento de la calidad de vida de la población y la construcción de nuevas relaciones de gobernabilidad urbanas de carácter democrático; es decir, la participación social en la gestión del desarrollo de la ciudades (Lungo, 2005).

2.2.3 Competitividad de las ciudades y desarrollo territorial integrado

A partir de las contribuciones del profesor Michael Porter se produce un salto cualitativo sustancial en los enfoques de la competitividad. De sus aportes de naturaleza inductiva y muy orientada a las políticas públicas, con una visión dinámica y comprensiva de la competencia, surgen varios elementos clave. Entre ellos, para Porter, la productividad determina la competitividad, entendida la productividad como “...la capacidad para sostener e incrementar la



participación en los mercados internacionales, con una elevación del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograr esto se basa en el aumento de la productividad...”

La ubicación geográfica de las empresas y su competitividad se han reforzado con el avance de las tendencias mundiales de globalización acelerada. Las investigaciones conducidas por Porter han demostrado que las empresas de clase mundial tienden a concentrarse en áreas geográficas específicas para cada industria, cuyas características comunes y complementarias tienen que ver con la calidad, la especialización de los factores de producción, el intenso nivel de rivalidad entre las compañías locales, la existencia de consumidores muy exigentes y el número y calidad de proveedores e industrias relacionadas.

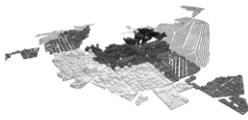
El debate de ciudades competitivas y su ubicación territorial gira sobre el retorno del Estado-ciudad, dadas las condiciones que caracterizan a las ciudades globales con un fuerte articulación con mercados globales y múltiples formas de transnacionalidad. Una visión novedosa sobre el tema se puede encontrar en el libro *Teorías y metáfora sobre desarrollo territorial* (Boisier, 2005). “El nuevo escenario contextual es el resultado de la interacción de dos notables procesos, presentes ahora en todos los países. Se trata del proceso de apertura externa, empujado por la fuerza de la globalización, y del proceso de apertura interna, que a su vez es empujado por la fuerza de la descentralización. El primero es un proceso especialmente económico, en tanto el segundo es fundamentalmente un proceso político. Detrás de la globalización es posible distinguir dos elementos básicos: la microelectrónica, como tecnología genérica que hace posible la globalización, y el nuevo orden político internacional, caracterizado por la ‘monopolaridad política’, por la ‘multipolaridad económica’, y por el ‘regionalismo abierto’, según la expresión acuñada por la Cepal para describir la actual simultaneidad y multiplicidad de los acuerdos comerciales de los países”.

En América Latina la temática de gigantescas ciudades-región, de fronteras difusas y estructuras policéntricas, se expresa en archipiélagos urbanos; tal es el caso de Ciudad de México, São Paulo, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Lima, Bogotá, Santiago y Caracas. La creciente intensidad de los flujos de comunicación e intercambio ha impulsado la formación de complejos ejes de articulación intermetropolitana. Así se ha identificado la formación del arco de ciudades del Mercosur, donde Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Puerto Alegre, Montevideo, Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Santiago y Valparaíso, entre otras, podrán beneficiarse de un posible crecimiento y dinamismo económico en el ámbito de este nuevo marco de integración regional.

2.3 Ciudad-región como una estructura territorial

Una estructura territorial o la conexión entre centros o ciudades es la base de una economía global, que en escala regional se ha potenciado conformando redes de ciudades que con colaboración entre sí logran desarrollarse e incrementar su producción.

Un concepto sobre la economía admite que su funcionamiento opera dentro de un sistema de redes formado por las actividades económicas localizadas en un conjunto de lugares



específicos, llamados nodos; la existencia de vínculos conecta estos lugares y los flujos entre nodos que transitan a través de links (vínculos). La infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones posibilitan el intercambio de flujos, pero la existencia de infraestructura adecuada no es una condición suficiente para la existencia o desarrollo de una red, pero a largo plazo se convierte en condición necesaria para su funcionamiento.

La competitividad de ciudades y las estrategias utilizadas no solo han permitido un enlace nacional o la competitividad de naciones, sino que han adicionado la escala local –como menciona (Porter (1996)–, haciendo que ésta logre una comunicación más factible con otros centros locales o unidades urbanas, conformando redes económicas entre sí y proyectándose a una escala regional.

2.3.1 Ciudades dispuestas en red como una estructura territorial competitiva

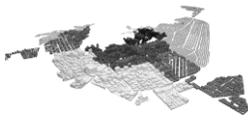
Las redes económicas se sustentan sobre la base de infraestructuras de comunicaciones y telecomunicaciones que posibilitan el intercambio de flujos. Sin embargo la existencia de infraestructuras adecuadas no es una condición suficiente para la existencia o desarrollo. Para Hotelling (1929) las redes de las ciudades funcionan con fundamentos en los nodos y relacionados entre sí por links; ésta es la lógica territorial, con la existencia de ciudades nodos con jerarquía y dominación.

Para Camagni (1994) la organización espacial, desde el punto de vista de la empresa, de la ciudad y del sistema urbano en lo que se llama lógica “competitiva” y de “red”, frente a la “lógica territorial”, corresponde a un paradigma. El modelo de Hotelling (1929)⁹ explica de forma sencilla el funcionamiento de la lógica territorial desde el punto de vista de la empresa.

Una red es un número de nodos con la misma función conectados por vínculos con la misma función (Westlund, 1999: 100); también un concepto sistémico manejado por Westlund (1999: 100) y Casti (1995: 3-24): “La red existe en el mismo momento que se establece un flujo entre dos nodos y que un tercer nodo se añade a la red solo por estar conectado con uno de los dos anteriores, es decir que un mayor número de vínculos entre nodos, mayor será la conectividad y la integración de la red”. El segundo elemento que refuerza la conectividad es la intensidad de flujos entre los nodos.

Para citar también a Batten (1995: 313), éste define las redes de ciudades como “dos o más ciudades previamente independientes y potencialmente complementarias en funciones que se esfuerzan por cooperar y alcanzar economías de escala significativas, ayudadas por corredores de transporte e infraestructuras de comunicación rápidas y fiables”. Batten aporta tres conceptos: la cooperación, los corredores de transporte e infraestructura de telecomunicaciones, y que las ciudades obtengan economías de escala adicionales al estar vinculadas a una red.

⁹ Hotelling, H. (1929); “Stability in competition”, *Economic Journal* 39, pp. 41-57.



Por último, un autor que muestra un valor añadido al concepto de redes de ciudades es Vartiainen (1997), quien proporciona una diferenciación de los elementos que componen un concepto de red en respuesta a un significado organizacional y a otro funcional. El primero, *urban networking*, es un principio económico y organizacional que en el contexto espacial se refiere a la cooperación entre organizaciones públicas y privadas. Y el segundo concibe el *urban networking* como “configuraciones urbanas policéntricas interconectadas por infraestructuras lineales entre las cuales fluyen bienes, personas, información y dinero” (Vartiainen, 1997: 5).

La red de ciudades es interpretada como una red de nivel supra-nodal, que sin embargo contiene un nivel sub-nodal, formado por actores individuales y las decisiones de estos actores individuales son los que forman las ciudades.¹⁰ Por lo tanto, hablar de redes de ciudades es pertinente para la presente investigación ya que integración en la medida que competitividad se refiera a integrarse a una red de ciudades económicamente establecida.

2.4 Competitividad y las consecuencias en la cohesión social en las ciudades

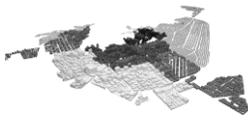
Dentro del contexto de competitividad de las ciudades para lograr un desarrollo económico, es necesario mencionar que a este proceso se añade un entorno social, que implica el bienestar social y las relaciones humanas. Es así que en un entorno de competitividad está presente no solo la eficiencia sino que implica la equidad. En un comienzo, la equidad no era prioritaria, sino que se optó por el individualismo y los mercados competitivos a expensas de las consideraciones sociales. Su influencia varía de acuerdo a las características de las ciudades y su contexto.

Para el siglo XX y comienzos del XXI, toma importancia el término cohesión social y la democracia, por el deterioro notable de las nuevas modalidades de acumulación en economías globalizadas así como la aceleración del progreso tecnológico y la consecuente centralidad del conocimiento en la producción. Los impactos de estas transformaciones sobre los mercados de trabajo urbano y sobre la morfología social de las ciudades se tradujeron en segmentaciones tanto en el mundo laboral como en servicios urbanos.

La competitividad ha aumentado la participación de las ciudades en la económica nacional o mundial a expensas de otros. Por lo tanto, la competitividad es una forma de discutir el desempeño económico relativo de los territorios y sus logros en la generación de ingresos, empleo y nuevas empresas (Turok, 2004).

En la perspectiva de la cohesión social, Florida (2003) menciona que un tejido social fuerte genera confianza, seguridad y disposición para asumir riesgos. Tener barrios seguros, un patrimonio cultural distintivo, la tolerancia de la diversidad social y étnica, la técnica y el arte vivo,

¹⁰ Dentro de la red mundial de ciudades, son las decisiones corporativas de las grandes multinacionales, más que las de policy-maker, las que definen la formación de la red (Taylor, 2001, op. cit.).



puede sumar vitalidad y autenticidad a la experiencia urbana. Las ciudades con estas características son atractivas para visitantes y proveedores de servicios.

Dentro del tema de cohesión social también se consideran las redes sociales, que en los últimos años se han hecho vitales para el intercambio y la proximidad con los mercados globales y ya no geográficos, reforzando la idea en el sentido que las redes de ciudades no necesariamente deben tener relación geográfica de proximidad sino de productividad.

2.5 Situación en Bolivia, competitividad de ciudades del eje troncal y ciudades intermedias

Los anteriores elementos nos aportan argumentos para introducir la temática regional en la discusión acerca de los dos problemas económicos que enfrenta Bolivia en el actual momento: la calidad de sus vínculos con la economía global y sus problemas estructurales, como la pobreza o la exclusión, que tienden a dificultar su cohesión social.

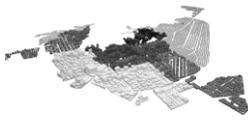
El Informe plantea que tales problemas no se deben analizar solo desde el punto de vista de las capacidades locales o regionales, sino también desde las posibilidades de articular inteligentemente la región con otros niveles espaciales.

Otro elemento a tomar en cuenta se refiere al peso que tienen las relaciones de la región con otros espacios territoriales como factor limitante o potencial de competitividad. Hay ejemplos que muestran que las redes y flujos de intercambio centrales para el desarrollo de ciertos territorios sobrepasan las fronteras municipales, departamentales e incluso nacionales, constituyéndose en espacios económicos integrados de facto, sin necesidad de fronteras formales.

2.5.1 Estructuración del eje troncal y ciudades intermedias

La relación de Bolivia con el contexto externo ha sido de gravitante importancia para las características del modelo económico, y no solo para configuración de los aspectos principales del modelo. Bolivia se ha caracterizado por ser una economía extremadamente dependiente de las exportaciones de materias primas, de los precios de las mismas y de los intereses que haya podido despertar en determinados momentos en el mercado internacional.

Para poder ampliar la asociación de Bolivia dentro de redes de ciudades es necesario saber cuál es el modelo económico que ha regido al país. Desde la vieja estructura minera consolidada con la exportación de la plata (fines del siglo XIX) y posteriormente del estaño desde los años veinte hasta los años ochenta del siglo pasado, se han incorporado muchos cambios orientados a la diversificación económica a partir de la agricultura, sobre todo desde los años cuarenta y particularmente los cincuenta, hacia una estructura de autoabastecimiento en varios de los productos agrícolas. En esta nueva estructura juega un papel importantísimo la



rápida expansión de Santa Cruz de la Sierra (ciudad componente del eje troncal) y su fuerte gravitación demográfica y económica sobre el resto del país.

La configuración de las actuales zonas metropolitanas estuvo siempre estrechamente relacionada con las características de los flujos comerciales con el exterior. Esta configuración ha sufrido muchas modificaciones que dieron como resultado el que la integración del país se organice alrededor del eje central compuesto por las principales zonas urbanas, estructuradas en relación con las tres zonas metropolitanas, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, que concentra porcentajes de población, infraestructura e inversiones superiores en todos los casos al 60% del país (Blanes, 2005).

La historiadora inglesa Valerie Fifer utiliza a Bolivia como un ejemplo de “estancamiento de las regiones interiores de continente, siendo sus desventajas intensificadas por su no participación en el crecimiento de las zonas costeras”.¹¹ Respecto a la vitalidad de Bolivia como nación, Fifer sostiene que fue desde su inicio una república que no consolidó un puerto en el Pacífico cerca de sus grandes centros poblados.¹² La pérdida del departamento de Litoral lo agudizó retardando por decenios el desarrollo del país. Fifer afirma que la localización de Bolivia y sus dificultades internas de comunicación favorecieron la constitución de autarquías locales, factores que inhiben su construcción nacional. Los vínculos de Bolivia con las regiones fronterizas de otros países han jugado un papel importante en muchos episodios de la vida nacional y estuvieron asociados a importantes reconfiguraciones económicas y políticas.

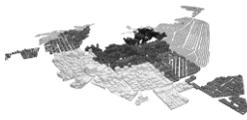
La globalización en Bolivia requiere de la localización, pues aunque la producción sea global o deslocalizada, el consumo es local. Así, por ejemplo, las empresas multinacionales deben tomar en cuenta los rasgos culturales y territoriales específicos para tener éxito. Lo global no se opone a lo local, sino que lo precisa y resignifica. En este sentido, es sugerente la noción de “globalización” acuñada por Robertson (1992). Según esta idea, se acepta la tensión entre los elementos de las culturas locales y los de la cultura globalizada. El análisis de esta tensión permite comprender mejor la globalización cultural. Bolivia cuenta con una gran diversidad cultural y distintas políticas regionales a partir de creencias culturales que han significado una pérdida relativa de soberanía de los Estados nacionales con un nuevo reparto de poder entre actores transnacionales emergentes en los últimos 30 años, soportando pasivamente relaciones de conflicto o cooperación.

2.6 Oruro como ciudad intermedia y su rol a nivel nacional y regional

Existe una reducida literatura e investigaciones sobre el tema de Oruro y el proceso que está generando en los últimos años. Cabe destacar que si la idea de la ubicación geográfica estratégica fue concebida desde 1988 por ser el único centro de concentración de flujos

¹¹ Fifer, V., 1972: 4.

¹² Desde su punto de vista, Arica siempre fue el puerto por naturaleza de Bolivia, mientras que Cobija (entonces puerto del departamento del Litoral) se encontraba muy lejos de los grandes centros poblados del país.



comerciales de Bolivia, algunas políticas bolivianas trataron de fomentar ese potencial. Sin embargo, con la crisis económica los proyectos terminaron en buenas intenciones.

Las políticas públicas no ayudan al desarrollo económico ni a una buena distribución de los ingresos en la ciudad de Oruro, sino que ha sido gracias a los efectos de la globalización que hoy muestra índices de crecimiento y un PIB per cápita por encima de algunas de las ciudades del eje. Esto se debe a que aprovecha su ventaja competitiva geográfica: sus redes viales hacia los principales radios de articulación que llevan a La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, su vínculo con el norte de Chile y el eje sur boliviano y a la vez la salida por el eje central del país (Indaburu, 1998; Urquidi, 1999; Prado, 2001; Blanes, 2001).

En el rubro comercial el departamento de Oruro carece de políticas que vayan a la par con el proceso que está viviendo la ciudad, así como a falta de soluciones al problema de la economía informal que se desarrolla juntamente con el contrabando, que libremente convive con las importaciones legales en los diferentes centros de comercialización del país. De acuerdo a informes de la Aduana Nacional en los últimos años los comerciantes bolivianos compraron más de 600 millones de dólares en mercancías por año, en la Zona Franca Industrial de Iquique y la mayor parte ingresó de forma ilegal al país, por unos 3 millones diarios. Una muestra de que el aprovechamiento de la ventaja que tiene el departamento ha surgido de manera autónoma y que comienza a desarrollarse (Urquidi, 1999).

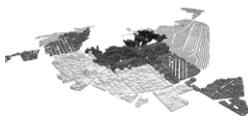
El conjunto de los elementos citados orientará la evaluación de las opciones de desarrollo de Oruro, y su relación con el entorno territorial conformado por el eje de ciudades mencionado, el sur del Perú y el norte de Chile.

3. Contextualización: la ciudad de Oruro y su integración nacional e internacional

Históricamente, los territorios fronterizos de Bolivia han desarrollado intensas relaciones económicas y políticas con sus vecinos. Por ejemplo, la historia muestra interesantes procesos de intercambio comercial a través del Altiplano con el sur del Perú y el norte de Chile.

Hay evidencias arqueológicas que muestran la constitución de espacios territoriales y relaciones de intercambio que abarcan desde la región costera del actual norte chileno hasta los valles interandinos bolivianos por parte de las sociedades andinas prehispánicas. Estas relaciones aumentaron durante la hegemonía tiawuanacota, según evidencias de normas de coexistencia entre los diferentes grupos étnicos de la región (Rivera, 1996). Es el caso de Lupa, auténtico reino altiplánico conformado por un grupo étnico aymara, cuyo núcleo central se situaba en la cuenca del Titicaca y que ocupaba territorios del actual Chile y Perú. Posteriormente la dominación incaica y española aprovecha las rutas y redes de intercambio construidas por los aymaras.

Los primeros decenios de la República fueron caracterizados como un periodo de arduas disputas geopolíticas sobre el trazado definitivo de las fronteras de los jóvenes Estados de la región. En ese periodo la Confederación Perú-boliviana, impulsada por Andrés de Santa Cruz,

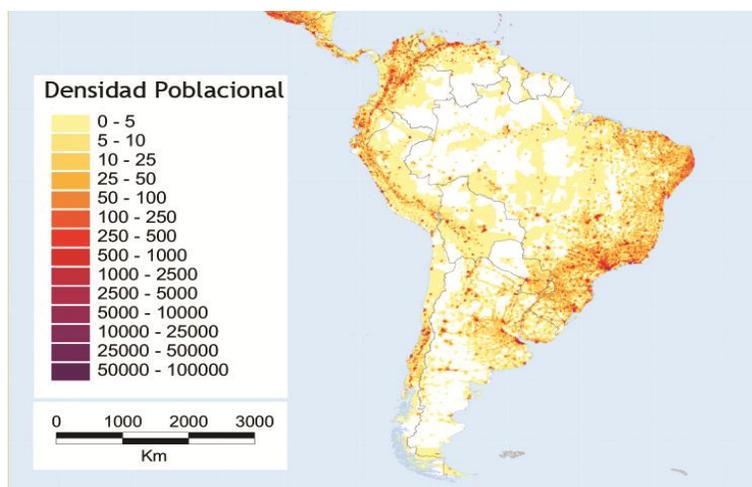


fue quizá el mayor esfuerzo político de integración regional de la historia boliviana. En ese tiempo las relaciones económicas se debilitaron debido a la decadencia minera de la plata y la inestabilidad política en el sur de Bolivia. Es así como en 1879 Bolivia perdió su salida soberana sobre el mar a consecuencia de la Guerra del Pacífico. Frente a este escenario de enclaustramiento Bolivia busca opciones de salida para su comercio exterior. En 1889 se concluyó el ferrocarril Antofagasta-Uyuni, el cual se extendió a Oruro en 1892 y a La Paz en 1906, logrando así acuerdos comerciales de tránsito con Chile entre 1904 y 1995. Durante el siglo XX las rutas ferroviarias construidas se convirtieron en esenciales para el comercio exterior boliviano.

La apertura y el mejoramiento de carreteras en los años ochenta y noventa, junto a la liberalización económica iniciado por la NPE¹³ en 1985, llevaron a configurar el espacio macrorregional. Iquique y su Zona Franca se transformaron en esa época en una opción de consumo para el comercio mayorista en el mercado boliviano.

Durante siglos, los procesos de desarrollo del continente privilegiaron las zonas costeras y ciertos núcleos urbanos, como se puede observar en el Figura 3.1.

Figura 3.1
Densidad poblacional



Fuente: Graphisme Argentine Cartographe Desing

La región del Altiplano boliviano, donde Oruro es el departamento con más acceso geográfico hacia los puertos del Pacífico, presenta nuevas oportunidades de desarrollo y también una estratégica vinculación con el oeste brasileño (Acre y Mato Grosso). En este sentido, el departamento de Oruro es la vinculación ineludible de la zona (Tabla 3.1).

¹³ La transición democrática de 1982 introdujo en Bolivia la Nueva Política Económica (NPE) que entró en vigor en 1985 mediante el Decreto Supremo 21.060.

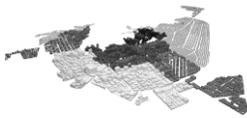


Tabla 3.1
Distancia entre ciudades de la macrorregión (km)

| | La Paz | Oruro |
|---------------------|--------|-------|
| Arequipa (Matarani) | 703 | 933 |
| Arica | 531 | 556 |
| Iquique | 739 | 494 |

Fuente: Elaboración propia a partir de Guía de Carreteras

3.1. Ubicación de la ciudad de Oruro como centro integrador comercial regional y nacional

El establecimiento de corredores bioceánicos en Sudamérica ha tenido en cuenta la facilitación e intensificación del intercambio con el fin de generar un espacio económico más integrado, y de lograr convergencias entre mecanismos e instituciones regionales. Al mismo tiempo, ha significado ampliar la plataforma de inserción, fortaleciendo los enlaces terrestres entre los diversos centros de producción con los puertos del Pacífico y del Atlántico, abriendo nuevas conexiones hacia los mercados externos. Desde la perspectiva de los países, éste es un medio para dinamizar el desarrollo de centros y localidades a lo largo de un corredor, aportando nuevas oportunidades a las zonas tradicionalmente menos favorecidas de la región.

3.1.1 Corredores regionales

Para beneficiar a los países que formen parte del corredor, se necesita implementar normativas institucionales, elementos derivados de las políticas, y regímenes aplicables al comercio, un sistema de transporte internacional, operadores y usuarios, y finalmente involucrar a las comunidades que serán parte del corredor.

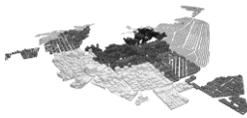


Figura 3.2

Corredores interoceánicos en la década de los noventa como ejes camineros Pacífico-Atlántico



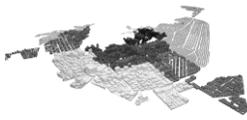
Fuente: DIFROL 2008. Nota: Esta lámina es referencial, el estado de las carreteras y la calidad de su carpeta fue variando con el avance de los proyectos de desarrollo vial.

La Figura 3.2 muestra que en la década de los noventa se dio un incremento de vínculos con Chile y Argentina,¹⁴ para así trabajar en la integración, facilitando la conexión en los pasos fronterizos y mejorar las condiciones físicas del transporte internacional bilateral. Esta relación entre países se incrementó, impulsando así las regiones del norte de Chile y el estado de Mato Grosso en Brasil, creándose la Comisión Técnica Bilateral Chile-Brasil, que dio origen al Grupo Multilateral de los Corredores Bioceánicos. Al mismo tiempo se intensificó el trabajo de integración con Perú y Bolivia, a partir de los respectivos Comités de frontera y la creación junto a Bolivia de un Grupo Técnico Mixto.¹⁵ Con Paraguay se proyectó una mayor asociatividad reimpulsando en 2000 las iniciativas bilaterales, a partir del Convenio para el establecimiento de una Zona Franca en Antofagasta para las mercancías exportadas o importadas por Paraguay

¹⁴ Los Comités de Frontera (Perú-Bolivia) o de Integración (Argentina) son marcos bilaterales donde se tratan, desde una visión local, temas relacionados con el funcionamiento de los controles fronterizos, el desarrollo y la integración física en las zonas geográficas correspondientes a cada Comité de transporte internacional, cooperación fronteriza en materia de salud, turismo, policial, entre otros.

¹⁵ Grupo Técnico Mixto Chile-Bolivia

- Se constituyó el 26 de mayo de 2002 en Brasilia, mediante un Memorandum de Entendimiento sobre Desarrollo de Infraestructura de Conexiones para el Transporte entre Bolivia y Chile. El GTM Chile-Bolivia estableció los siguientes puntos de agenda:
- Identificación de los pasos fronterizos de mayor interés para las conexiones entre ambos países: Visviri-Charaña; Chungará-Tambo Quemado; Colchane- Pisiga; Ollagüe- Avaroa; e Hito Cajón.
- Los criterios para los pasos fronterizos: flujo de bienes y personas, flujo vehicular, sistemas de controles de frontera presentes, infraestructura de acceso al paso potencial turístico, existencia de infraestructura de transporte (ferroviaria y vial).
- Definición de pasos fronterizos con mayores posibilidades de conexión en el corto y mediano plazo.
- La conexión Arica-Santa Cruz-Cuiabá.
- Intercambio de experiencias sobre el sistema de concesiones de obras públicas para el desarrollo de infraestructura.
- Desastres naturales, con vista a establecer mecanismos eficaces de coordinación de asistencia frente a ellos.



como fue suscrito en 1968. Este acuerdo prevé el establecimiento de un Depósito Franco en el puerto de Antofagasta, para recibir, almacenar y distribuir o expender las mercancías de procedencia paraguaya o destinada a dicho país.

Chile decide el uso sin discriminación de su infraestructura de conexiones para el transporte terrestre internacional del Cono Sur, en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).¹⁶ En el ámbito multilateral, Chile es parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), presentada en la Cumbre de Presidentes de América del Sur celebrada en 2000. Asimismo, participa en el Grupo de Infraestructura de Unasur, ámbito multilateral donde se reflejan las iniciativas relativas a infraestructura e integración física de IIRSA para América del Sur.

Entre los años 1996 y 1999, en el seno de la Comisión Técnica Bilateral Chile-Brasil,¹⁷ organizada con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, donde el invitado especial fue Bolivia, se efectuó el Estudio de Prefactibilidad del Corredor Interoceánico de Transporte Arica (Chile)-Santa Cruz (Bolivia)-Cuiabá (Brasil), concluyendo sobre la rentabilidad positiva del denominado Corredor Norte. Enseguida se especifican los tres corredores sudamericanos:

¹⁶ El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur se negoció en 1989 y su texto actual está vigente desde 1990. Este documento proporciona un marco jurídico basado en el trato nacional y la reciprocidad para el transporte terrestre internacional de carga y pasajeros, creando procedimientos aduaneros ágiles para el otorgamiento de permisos a las empresas y estableciendo documentos comunes para los controles aduaneros de los vehículos y migratorios para la tripulación; paralelamente se estudió la red fundamental de infraestructura para el transporte.

¹⁷ La Comisión Técnica Bilateral Chile-Brasil, tuvo su primera reunión en julio de 1993. Sus objetivos principales fueron elaborar estudios técnicos sobre la viabilidad económica de conexiones rodo-ferroviarias entre el Pacífico y el Atlántico y entregar un documento fundamental de apoyo al proceso de las tierras interiores de Sudamérica. Tareas que se realizaron en este marco; se examinó la infraestructura de conexión existente que integraban tramos en Bolivia y Argentina y los sistemas normativos vigentes para el tránsito de las cargas en la región. Además se identificaron ejes de conexión con los países de tránsito y del resto de la región. Se invitó a participar a los países considerados en estos ejes.

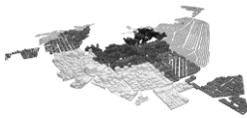


Figura 3.3
Corredor Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de mapas de DIFROL 2008

La ruta Arica-Tambo Quemado (Ruta 11 CH). Tiene una extensión de 192 km, desde la Longitudinal Ruta 5 hasta la frontera (límite con Bolivia). La calzada actual es de carpeta asfáltica bidireccional de 7 metros de ancho.

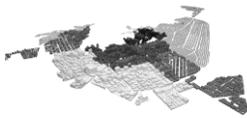
La ruta Huara-Colchane (Ruta 15 CH). Tiene una longitud total de 163 km desde la localidad de Huara, en el cruce longitudinal Ruta 5 con la Ruta 15 CH, hasta Colchane en la frontera con Bolivia (km 163).

Corredor Capricornio. Es un corredor que conecta la Región de Antofagasta en Chile y el noroeste argentino a través del Paso de Jama, incluyendo los territorios de Paraguay, Uruguay y el sur de Brasil; también incorpora territorios del sur de Bolivia.

Figura 3.4
Corredor Capricornio



Fuente: Elaboración propia a partir de mapas de DIFROL 2008



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias

Corredor Bioceánico Central. Es el principal de todos los corredores y conexiones que se intentó realizar. Este corredor partió como eje Mercosur, y contempla principalmente la conexión entre la Región de Valparaíso en Chile y la Provincia de Mendoza y la Región de Cuyo. Se realiza a través del paso fronterizo del sistema Cristo Redentor. Para Bolivia es la principal ruta de conexión directa hacia el Pacífico y de tránsito hacia el Atlántico.

Figura 3.5
Corredor Sur

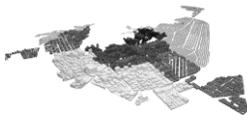


Fuente: Elaboración propia a partir de mapas de DIFROL 2008

Figura 3.6
Conexiones ferroviarias en América Latina



Fuente: DIFROL 2008. Nota: El estado de las carreteras y su calidad de carpeta fue variando con el avance de los proyectos de desarrollo vial.



El Ferrocarril Antofagasta a Bolivia sirve principalmente para los tráficos entre Antofagasta-Calama-Ollagüe en Chile, y Uyuni-Oruro en Bolivia, desde el cual surgen dos variantes. Una hacia Villazón en la frontera con Argentina y otra hacia el norte extendiéndose hacia Oruro, Cochabamba y La Paz. En el tramo chileno, también se conecta con un ramal hacia Iquique.

El Ferrocarril Transandino del Norte es la conexión bioceánica entre Antofagasta-Salta-Santos, a través del paso fronterizo de Socompa. En el contexto regional la vía Antofagasta-Salta forma parte del Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Santos, que a su vez es parte del Eje de Capricornio. Tal eje recorre sin discontinuidad en su infraestructura territorios en Chile, Argentina, Bolivia y Brasil. Será el único corredor ferroviario bioceánico de Sudamérica que haya completado su infraestructura.

3.1.2 Corredores nacionales, las vías de comunicación y carreteras que integran Bolivia

Dentro del contexto nacional, las carreteras y caminos tuvieron mayor prioridad sobre las vías férreas y rutas aéreas. Actualmente, el departamento de Oruro forma parte de las Rutas de la Red Vial. Hasta junio de 2005, contaba con 566 km de carreteras asfaltadas, 536 km de carreteras con ripio y 95 km de carreteras de tierra. Su longitud total de 1.197 km.

Tabla 3.2

Longitudes por tipo de superficie en la Red Vial Fundamental Departamental

| Tipo de superficie | Longitud (km) | Porcentaje |
|--------------------|---------------|------------|
| Pavimento | 566 | 47,28 |
| Rípio | 536 | 44,78 |
| Tierra | 95 | 7,94 |
| Total: | 1.197 | 100 |

Fuente: Elaboración propia a partir de Guía de Carreteras

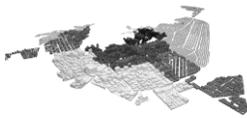
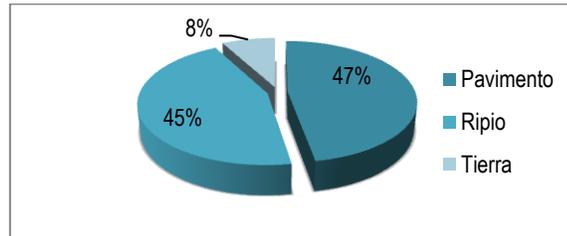


Figura 3.7
Tipo de rodadura en el
Departamento de Oruro en la Red Fundamental

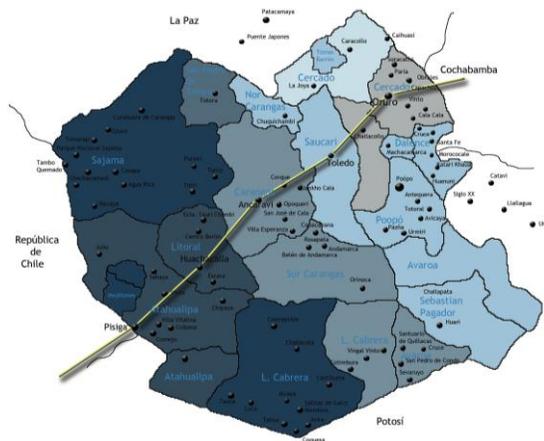


Fuente: Elaboración propia a partir de Guía de Carreteras

Para una mejor comprensión de la distribución caminera, se opta por clasificar los corredores y redes que atraviesan por todo el departamento.

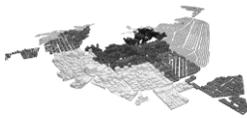
Corredor Oriental Norte-Sur. Comprende desde el límite de La Paz hasta el límite con Potosí, con una longitud de 289 km. De este eje se desprenden tres ramales: uno por el norte, conectando Caracollos-Caihuasi con 22 km. El otro se desprende desde Machacamarcuita, pasando por Huanuni hasta llegar al límite con Potosí, con una longitud de 48 km. El último tramo parte de Challapata, pasando por Huari, Sevaruyo, hasta llegar al límite con Potosí, sumando un total de 63 km con un total de 422 km.

Figura 3.8
Red Oriental Norte



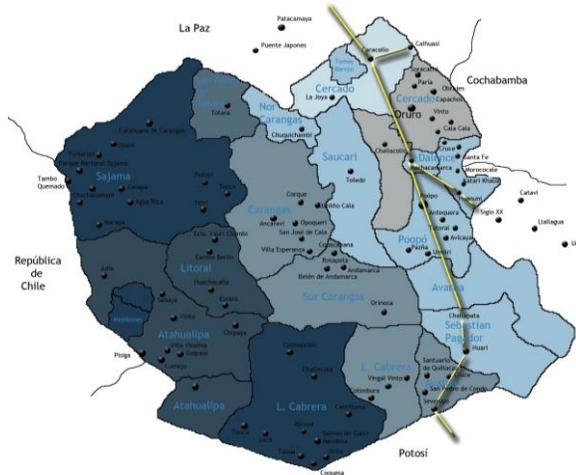
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010

Corredor Este-Oeste. Atraviesa desde el límite con Cochabamba, Oruro, Pisiga, hasta el límite con Chile, sumando un total de 279 km. Forma parte del Corredor Bioceánico. No existe una vinculación planificada con la producción agropecuaria, pero sí con el rubro camérido. Este tramo está mayormente vinculado con el comercio, informal y formal. Quedan dos tramos importantes por concluir: Toledo-Ancaravi, y Huachacalla-Pisiga.



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias

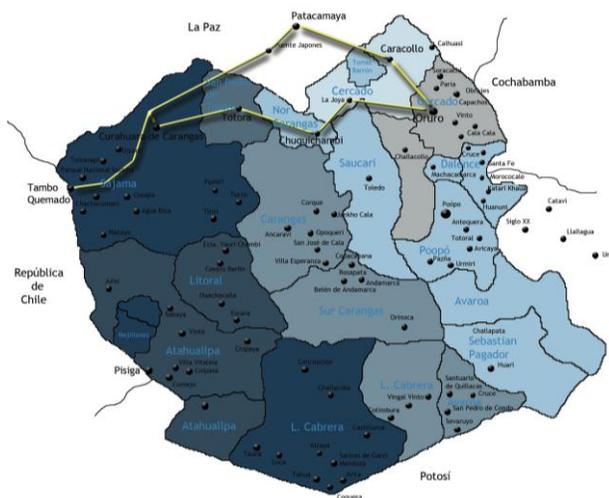
Figura 3.9
Corredor Este-Oeste



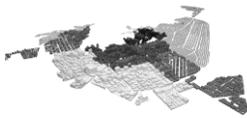
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010

La *Red Norte*, compuesta por tres tramos, suma una longitud de 321 km. La primera, parte desde la ciudad de Oruro, atravesando por Joya, Curahuara de Carangas, hasta llegar al empalme con la carretera Patacamaya-Tambo Quemado, un total de 169 km. El otro comprende desde el límite con La Paz hasta el Hito 18 de la frontera con Chile, con una longitud de 117 km. Este tramo está mayormente vinculado con la producción minera y la producción agropecuaria. Este ramal vincula a varias poblaciones concentradas en Jach'a Karangas y Soya (Joya, Chuquichambi, Huayllamarca, Totorá, Curahuara y otros). La existencia de aeropuerto en la población de Joya, tiene la perspectiva de que este tramo se consolide como de importancia.

Figura 3.10
Red Norte



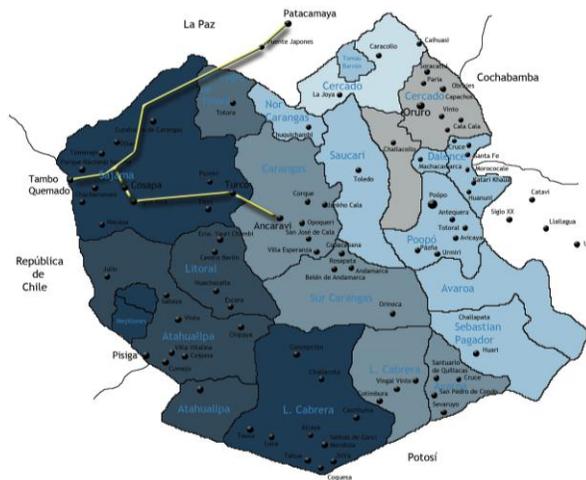
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010



La *Red Central* parte de Ancaravi, pasando por Turco y Cosapa, hasta conectarse en el Cruce F04 con la carretera asfaltada Curahuara-Tambo Quemado, haciendo un total de 150 km.

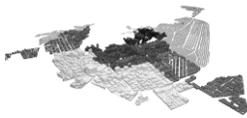
En esta red hay solo asfalto (11,5%) y ripio (88,5%). Está vinculada con la producción de camélidos y esporádicamente con cargas de transporte internacional y local. Con la conclusión de este eje se configuraría en el tiempo un nuevo centro o Taypi occidental (ciudad intermedia).

Figura 3.11
Red Central



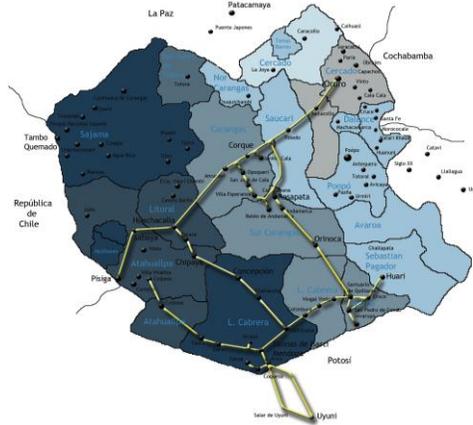
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010

La *Red Sur* no forma parte de la Red Vial Fundamental, y es de competencia enteramente prefectural. Sin embargo, a pesar de su importancia no cuenta con ningún tramo asfaltado. La primera parte desde El Cruce Corque, atraviesa por Orinoca, hasta llegar a Santuario de Quillacas. El segundo inicia de Huachacalla, pasando por Chipaya, hasta empalmar con el tramo Huari-Salinas de Garci Mendoza. La tercera parte desde Huari, hasta llegar a Salinas de Garci Mendoza, atravesando al límite con Potosí. El cuarto tramo conecta el primero y el segundo desde Rosapata hasta Concepción de Belén. En esta red es prioritario el asfaltado del tramo Huari, Quillacas, Pampa Aullagas, Salinas, Jirira, Salar de Uyuni (límite departamental Potosí) con un total de 166 km. Por otro lado, es de vital importancia la conclusión de la ruta entre Huachacalla, Chipaya y Salinas de Garci Mendoza.



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias

Figura 3.12
Red Sur



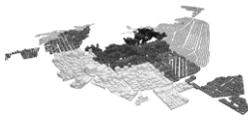
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010

Dos vías camineras son de mayor prioridad para el departamento de Oruro. La Ruta Oruro-Pisiga y la Ruta Oruro-Ancaravi-Tambo. Respecto a las líneas férreas se cuenta con un total de 328 km de infraestructura. La importancia de la minería influyó notablemente la configuración de la red de comunicaciones del departamento de Oruro, y la capital de Oruro es el núcleo ferroviario más importante de Bolivia. Desde la ciudad parten cinco líneas ferroviarias. Existen dos tramos nacionales y un tramo local, haciendo un total de 132 km.

Figura 3.13
Vías férreas



Fuente: Servicio Nacional de Caminos, 2010



Para el *transporte aéreo*, en la actualidad el departamento cuenta con su primer aeropuerto nacional con el funcionamiento de aviones privados. No existen líneas aéreas comerciales que lleguen a la zona. Sin embargo, en los últimos dos años ha consolidado la construcción de un aeropuerto propio que se convertirá en un aeropuerto nacional e internacional.

El *transporte carretero*, de acuerdo al informe de la Guía Nacional de Carreteras (2011) en el periodo enero a noviembre de 2010, el flujo de pasajeros creció un 50,26%, resultando así que el transporte en el departamento de Oruro se incrementó de manera positiva según el crecimiento económico actual.

3.2 El rol del departamento dentro del contexto nacional

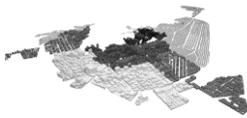
Existe una vinculación entre el occidente y oriente boliviano con una infraestructura existente que involucra al departamento de Oruro como el principal integrador, y el departamento de La Paz por ser la sede del gobierno y concentrar actividades económicas de importancia nacional. La estructura económica territorial en Bolivia ha estado relacionada con la dotación regional de materias primas, con las pautas de inserción del país en los mercados globales y con las orientaciones de las acciones de las políticas públicas. La geografía de las actividades económicas y productivas de Oruro refleja los desbalances regionales, entre el eje troncal y las demás ciudades, en términos de competitividad y el impacto de los cambios que ha experimentado la economía boliviana en las últimas décadas.

Oruro tuvo cambios que llegarían a ser los más llamativos de la década de los noventa por el crecimiento económico después del colapso a finales de los ochenta y una obligada reestructuración económica de la región por la relocalización de los mineros. En términos territoriales, esta política significó una creciente pérdida de importancia demográfica de la red de localidades mineras del sudeste orureño (Huanuni, Machacamarca, Japo, Antequera, etc.). Este fenómeno fue simultáneo a la recuperación de la minería como actividad preponderante y dinámica en la economía orureña a partir de las operaciones intensivas en capital y localizadas en otras zonas del departamento.

Puesto en contexto, el departamento de Oruro se transformó en un centro logístico y de comunicaciones para la floreciente minería del estaño. Esta ciudad pasó de ser la sexta en el país en 1900 para llegar al tercer puesto en 1950 (Urquiola, 1999), solo superada por Cochabamba y La Paz.¹⁸ La privilegiada posición geográfica de la ciudad de Oruro fue otro elemento central en dicha conformación. Durante la Colonia, la ciudad fue un punto de tránsito de la ruta Callao-Potosí que articulaba la costa con las ricas explotaciones mineras de plata de Porco, el cerro Rico de Potosí y Salinas de Garci Mendoza.¹⁹ Durante gran parte del siglo XIX, la ciudad se convirtió en un punto estratégico y centro intermedio de la latente rivalidad entre sur y norte. Sin embargo, es la apertura del ferrocarril Antofagasta-Oruro en 1880 lo que realmente empieza a configurar un papel de principal nudo comunicacional y comercial de

¹⁸ Por medio del ferrocarril Oruro-Antofagasta y de los ramales que convergen a Oruro desde LLaallagua-Huanuni, La Paz y Cochabamba.

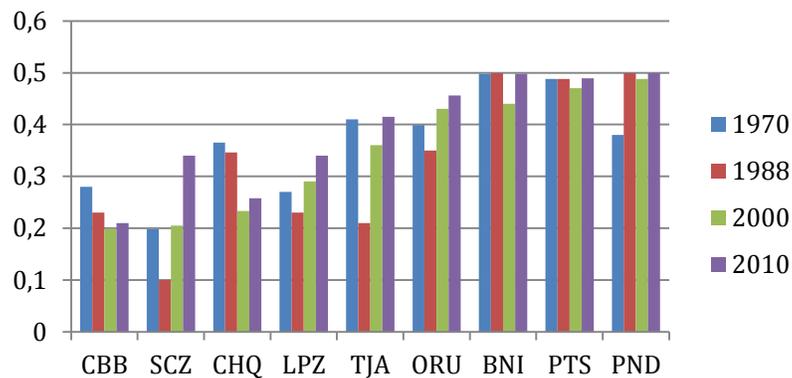
¹⁹ Sanjinez *et al.* (2002: 29).



Bolivia. Entre 1900 y 1925 es en Oruro donde confluyen las más importantes vías ferroviarias hacia el interior y exterior de la República,²⁰ lo que contribuyó a acelerar el crecimiento de la ciudad hasta nuestros días.

Figura 3.14

Índice de especialización económica regional



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE Bolivia

En la Figura 3.14, se aprecia las tendencias históricas del coeficiente de especialización de los nueve departamentos del país. Destacan dos grupos de departamentos. Uno conformado por Oruro, Potosí, Beni, Pando y Tarija y otro constituido por el resto de las regiones del país. El primer grupo tiene un nivel de especialización económica relativamente elevada con relación a la estructura nacional. En el otro extremo se ubican regiones con un nivel más bajo de especialización, destacando en este grupo Santa Cruz y Cochabamba como los departamentos con menos especialización y por tanto relativamente diversificados. Este panorama global no se modificó radicalmente en las últimas décadas. Entre 1988 y 2005 hay una tendencia hacia una mayor especialización en el caso de Tarija, Santa Cruz y Oruro, la cual tiene que ver con el peso que tiene en la economía de las actividades mineras e hidrocarburíferas. Los niveles de especialización de las regiones son en general bajos.²¹

La Figura 3.15 muestra la estrepitosa caída de la participación del sector comercio en el PIB departamental entre 1977 y 1988.

²⁰ Ferrocarril Antofagasta-Uyuni-Oruro, Sucre-Potosí-Oruro, La Paz-Oruro y Aiquile-Cochabamba-Oruro.

²¹ Urquiola *et al.* (2000) y Calderón *et al.* (1981).

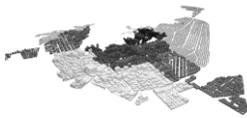
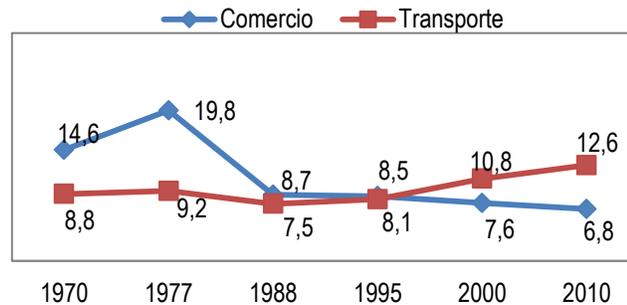


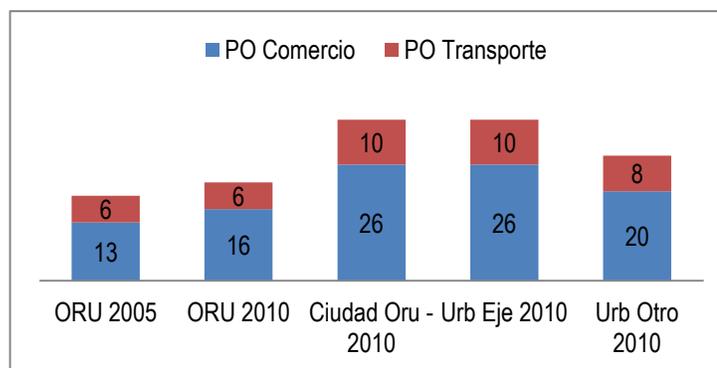
Figura 3.15
Participación en el PIB regional del comercio y transporte



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010

En un contexto de aguda crisis regional se empieza a descubrir la vocación de Oruro como región de tránsito y como nexo entre los mercados bolivianos y los puertos del Pacífico. Si bien Oruro siempre fue un centro comercial, la novedad es que tal desarrollo ya no está más vinculado a algún tipo de potencial productivo regional, sino en las ventajas ligadas a su localización intermedia y su conexión con los puertos chilenos de Iquique y Arica, los mercados y producciones tanto del oriente de Bolivia como del Mato Grosso brasileño.²² Esta evolución no es extraña al creciente papel que juega el transporte, el comercio informal y el contrabando en la economía regional. Entre 1990-1999 en promedio de 29,3% de las exportaciones y el 53,6% de las importaciones bolivianas transitaron por rutas que pasan por el departamento de Oruro.²³ Esta situación motivó un notable aumento de la participación del sector transporte en el PIB departamental entre 1988 y 2000 (Figura 3.16).

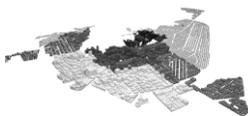
Figura 3.16
Participación en la población ocupada departamental o local (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

²² Ver PNUD (2000: 73) y Sanjinez *et al.* (2002).

²³ Sanjinez *et al.* (2002:81).



Esta potencialización se reflejó por ejemplo en la notoria importancia social y económica que asumieron los gremios de transporte pesado en la vida regional por esos años. Diferentes estadísticas sugieren que entre 1990-1998 el contrabando se incrementó motivado por la disponibilidad de recursos de la economía de la droga, la reciente apertura del país y la relativa estabilización de la economía. Se estima que entre 1996-1998 (periodo de auge) un promedio anual de contrabando de 478 millones de dólares²⁴ entraban por la frontera occidental, siendo la ruta Iquique-Pisiga-Oruro una de las más utilizadas para la internación de bienes de consumo al país.

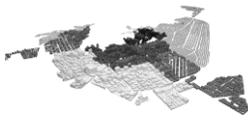
Sanjinez (2002) muestra convincentemente que la localización de Oruro es una importante ventaja comparativa. Las rutas que pasan por la región serían las más cercanas y prácticas para la carga de la mayoría de los departamentos y su ubicación le permite integrar al mayor número de regiones y acceder al mayor mercado nacional con un esfuerzo menor. Una importante ventaja comparativa que el departamento ofrece a las industrias que se instalaron y las que pudieron obtener menores costos de transporte desde los centros de abastecimiento de materias primas hasta los mercados, lo que ha generado economías de escala y otros beneficios, incluyendo la facilidad para insertarse en mercados externos.

3.4. La ciudad de Oruro

El papel que le cupo a la ciudad de Oruro es el de concentrar las actividades administrativas y de gestión de los proyectos departamentales, beneficiándose de su privilegiada ubicación. A nivel nacional, Oruro está posicionada como una ciudad intermedia por su importancia geográfica estratégica y por ser la única conexión vial entre el occidente y el oriente del país. La vinculación entre el departamento de La Paz con Oruro hacia Cochabamba y Santa Cruz ha permitido que la ciudad de Oruro tenga una vigencia a través de los años y al mismo tiempo ser un departamento integrador a con los países limítrofes (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú).

El departamento de Oruro con su capital homónima, está conformada por 16 provincias, 35 municipios y 160 cantones (ver Figura 3.17). La capital del departamento se encuentra en la primera sección de la provincia Cercado. Su ubicación en el noreste del departamento permite la conexión entre las ciudades vecinas de Cochabamba y La Paz.

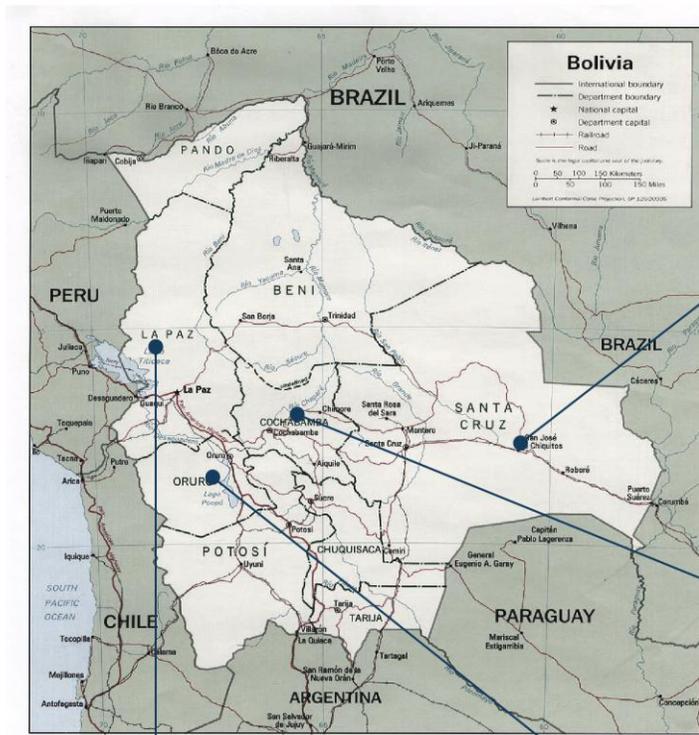
²⁴ Considerando un nivel de contrabando de 874 millones de dólares en 1996, 875 en 1997 y 859 millones de dólares en 1998 y que en un 55% entran por la región del Pacífico (datos de Pando y Nogalez, 2000: iii).



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia: Competitividad y Consecuencias

Figura 3.17
Eje troncal y Oruro

EJE TRONCAL Y ORURO DENTRO DE BOLIVIA



Santa Cruz de la Sierra



Cochabamba



La Paz



Oruro

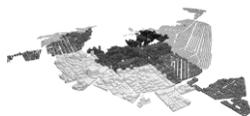
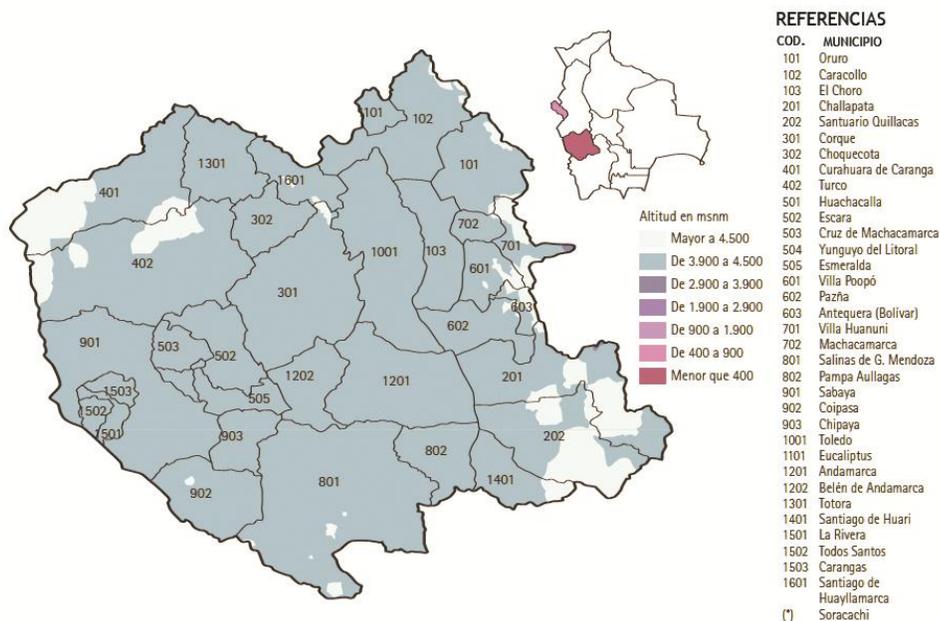


Figura 3.18
División política y límites del departamento de Oruro



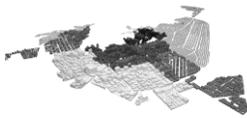
Fuente: POA 2005 (mapa referencial)

Tabla 3.3
Extensión territorial

| SECCIÓN | SUPERFICIE km ² |
|---|----------------------------|
| Departamento de Oruro | 53.588 |
| Provincia Cercado | 5.766 |
| Municipio Oruro | 285.08 |
| Área Intensiva - área urbana del municipio de Oruro | 103.58 |
| Área extensiva - área rural del municipio de Oruro | 180.66 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Nacional de Caminos, 2010

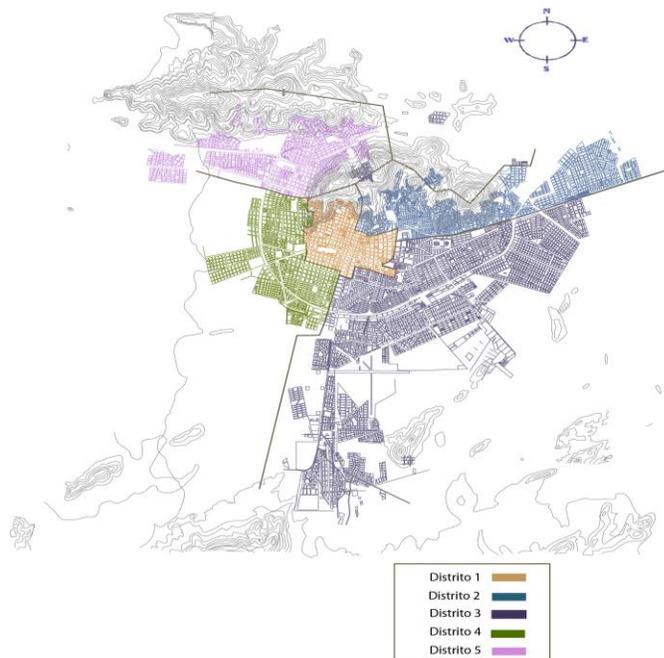
El área intensiva o área urbana del municipio de Oruro tiene una superficie de 103,58 km² que es un 36% del territorio municipal. El área extensiva o rural tiene una superficie de 180,66 km² que representa el 64% del territorio municipal. Un factor negativo que se ha dado durante el crecimiento urbano es que el municipio no cuenta con el Plan de Ordenamiento Territorial,



anteriormente se regía por el Plan Regulador Urbano de los años setenta, que actualmente no está vigente por el desarrollo desordenado que tuvo la ciudad en más de 25 años. Las organizaciones territoriales de barrio (OTB)²⁵ son las que funcionan dentro del municipio para la organización de distribución económica y participación social con las juntas vecinales.

Figura 3.19

Mapa distrital de la ciudad de Oruro

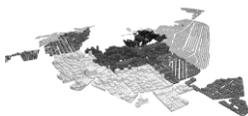


Fuente: POA 2005 (mapa referencial)

3.5. El Corredor Bioceánico, Puerto Seco y proyectos como respuesta a las transformaciones del departamento de Oruro

Dentro del marco del desarrollo del departamento y las transformaciones que se están produciendo ha surgido la creación de nuevos proyectos, a causa del entorno demandante; es el caso del Corredor Bioceánico que integra cuatro países (Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay)

²⁵ Las OTB, pueden ser juntas de vecinos, comunidades campesinas, pueblos indígenas o sindicatos agrarios. Representa a una población de un determinado territorio, pueden organizarse según usos y costumbres de cada lugar, reafirmando así la diversidad cultural del país.



donde Oruro se beneficia por estar dentro de la ruta para integrar los puertos del Pacífico con el Atlántico.

A causa de estas transformaciones, Oruro se vio en la necesidad de proyectar una infraestructura logística y de distribución llamada Puerto Seco, rol que indirectamente el departamento ya cumplía.

Proyecto Corredor Bioceánico. La integración regional por el proyecto bioceánico entre Bolivia, Chile y Brasil, es un desafío en la globalización de América Latina. El Corredor Bioceánico no solo es un proyecto carretero, sino uno de integración del departamento de Oruro. El proyecto vincula Brasil (Cuiabá-Brasilia-Santos) con Chile (Arica-Iquique) y Perú (puerto de Ilo). Bolivia se conecta con los puertos brasileiros en el Atlántico y con puertos chilenos y peruanos en el Pacífico. En el territorio boliviano vincula Puerto Suárez con las ciudades de Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y La Paz y puertos del Pacífico.

Se inicia con Puerto Suárez al extremo este y finaliza en Tambo Quemado en el extremo occidental del país. El 70% del movimiento socioeconómico de Bolivia se da a través de este eje.

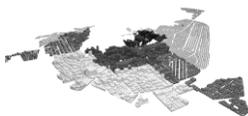
En este sentido es posible identificar tres fases diferentes. La primera es la integración regional, puesto que el Corredor Bioceánico se constituirá en la columna vertebral de un plan de inversión vial de este departamento. Asimismo permitiría integrar los puertos de Chile con los puertos de Brasil. El segundo nivel tiene que ver con la integración de Oruro con el resto del país. El proyecto traería y posibilitaría el fortalecimiento de la región convirtiéndola en una macrorregión a través de:

- Posibles aperturas de mercados para el occidente a través de la conexión interoceánica.
- Dinamismo de las economías locales a través de vinculaciones productivas en torno a productos similares y complementarios, circuitos turísticos, distintos tipos de servicios.
- Podría constituirse en un tema que fuerce mecanismos de integración del bloque cívico del sur.

El tercer nivel de integración busca potenciar la estratégica del departamento de Oruro en la región, permitiéndole vincularse con el eje troncal nacional y las repúblicas de Chile, Paraguay y Brasil como un eje integrador.

Es así que el Corredor Bioceánico ejercería tres tipos de influencia. La primera sería el impacto en torno de las carreteras ya consolidadas. La segunda sobre las regiones que van a tener conexiones con el corredor. La tercera podrá beneficiar a aquellas poblaciones que podrían derivar tránsitos que antes iban por otras carreteras y que encuentran en el corredor una vía de acceso más corta y expedita hacia los puntos de destino final.

Proyecto Puerto Seco en el departamento de Oruro. El proyecto Puerto Seco Oruro, está originado por los proyectos de corredores que conectan el Pacífico con el Atlántico. El departamento de Oruro juntamente con los puertos marítimos de Chile y con la complementación de red caminera y ferroviaria, ven la necesidad de tener una zona de actividad logística o un puerto seco para la región. El proyecto pretende minimizar los tiempos y



costos de exportación e importación de mercancías con alcance a todos los países que soliciten este servicio para su re-exportación o re-importación del continente asiático o europeo. La configuración geográfica del departamento de Oruro viene a representar una caracterización de excelente localización geoestratégica para desarrollar un polo económico de Bolivia y un nexo imprescindible en el relacionamiento económico productivo y de servicios del Cono Sur.

El proyecto de Puerto Seco es una infraestructura prestadora de servicios de comercio nacional e internacional. Desde este emplazamiento se podrá distribuir posteriormente las mercancías en transporte terrestre, ferroviario, aéreo y marítimo en contenedores y otros elementos de transporte y embalaje de acuerdo a normas nacionales e internacionales en actual vigencia y otras actividades propias de su naturaleza y esencia. Es así también que el proyecto pretende establecer al departamento de Oruro como centro de acopio y manipuleo de bienes y mercancías de exportación e importación en tránsito e internación temporal. Incluye así el desarrollo de programas de distribución de los nudos de comunicación a diferentes escalas territoriales en conexión con los puertos del Pacífico y del Atlántico.

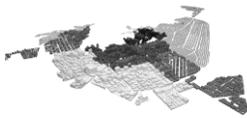
4. Integración de Oruro a la competitividad nacional y sus consecuencias

4.1 Transformaciones y el desarrollo económico en Oruro con respecto al eje troncal

Buena parte de la historia de la economía boliviana desde mediado del siglo XIX tiene que ver con diferentes patrones de inserción de la economía en los mercados internacionales. Es así que los ciclos de auge y agotamiento de las actividades mineras situadas en el occidente del país marcaron el devenir nacional hasta bien avanzados el siglo XX. Estos ciclos reflejaron en diferentes tipos de configuraciones políticas, alianzas sociales y articulaciones regionales, favoreciendo a algunos grupos y regiones en particular. Así fue que el auge de la minería de la plata en la segunda mitad del siglo XIX se vincula con el predominio de los denominados conservadores en la política nacional, con Sucre como capital de la república y la consolidación de un eje regional sureño conformado por los actuales departamentos de Potosí, Chuquisaca y Oruro. En términos económicos, el corazón de la vinculación del país con los mercados internacionales se situaba en las minas de Chayanta mientras que las principales infraestructuras económicas fueron pensadas en función de tal realidad, por ejemplo el ferrocarril Antofagasta Uyuni-Oruro.²⁶

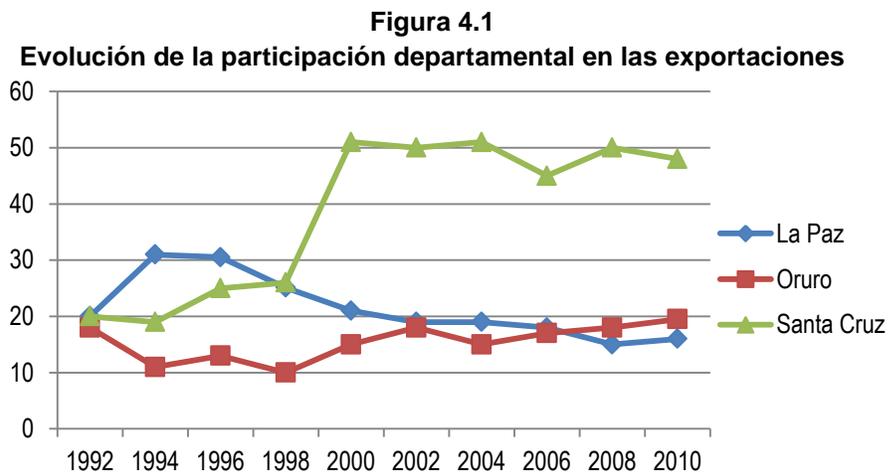
Con la expansión de la minería del estaño que desplazó a la plata como principal producto de exportaciones del país. La ciudad de La Paz se transformó en el centro de las decisiones políticas y económicas de la república. Mientras que la ciudad de Oruro asumió un papel del nudo comunicacional y logístico para el complejo de explotaciones estañíferas situadas en su entorno regional más cercano (Huanuni-Llallagua-Siglo XX, etc.) Este nuevo eje regional

²⁶ El conflicto regional se involucró también en tales proyectos pues eran asimilados como favorables en la región hegemónica del momento: la mayor oposición al ferrocarril Antofagasta-Uyuni impulsada por el presidente Arce vino del norte. En otro momento fueron políticos conservadores del sur los que discutieron opciones que pretendían fortalecer al puerto de Arica como punto de entrada y salida comercial del país en la medida en que esto parecía fortalecer a La Paz. Ver Roca (1997: 84) y Fiter (1972: 82).



situado más al norte adquirió mayor importancia que el antiguo eje más al sur de la región y la mantuvo durante gran parte de la primera mitad del siglo XX. Los cambios en la estructura regional boliviana se aceleraron en la década de los setenta y se consolidaron en los ochenta.

Es en este tiempo que la economía occidental se desintegra y paralelamente se inicia el auge agroexportador en la región íntegra de Santa Cruz. De representar en 1970 el 42% del PIB, ambas economías apenas llegan 30 años después a un 30%. Porcentaje que se mantuvo sin grandes variaciones durante gran parte de los años noventa. Esta disminución estuvo aparejada en una tendencia de signo contrario en Santa Cruz, que le permitió casi doblar su participación en la economía entre 1970 y 2000. La relativa estabilidad en la participación regional en el PIB de los años noventa se modifica, Santa Cruz asume claramente el liderazgo nacional y La Paz y Oruro emprenden un nuevo periodo de retroceso, disminuyendo su participación del 26,5 al 23% en cinco años (1995-2000). Posteriormente, Oruro cambió hacia un crecimiento acelerado acompañado al desarrollo de la nueva minería. A partir de 1998 esta expansión se agotó debido a coyunturas desfavorables en los mercados mineros y el paulatino cierre de la principal operación minera de la región. Oruro todavía a principios de la década de los noventa siguió siendo la principal región exportadora de Bolivia, representando cerca del 40% del total de las exportaciones bolivianas, especializándose en exportaciones mineras, en segmentos poco dinámicos del mercado y donde además el país estaba aumentando su participación.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

Este deterioro se debería fundamentalmente al inusitado crecimiento de las exportaciones cruceñas y al estancamiento o reducido crecimiento de las exportaciones orureñas y paceñas. La expansión de Santa Cruz en este ámbito no puede ser atribuida solamente al impacto de la exportación de gas a Brasil, sino también a la expansión del complejo agroindustrial de la soya.

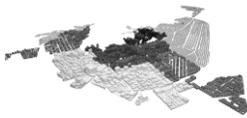
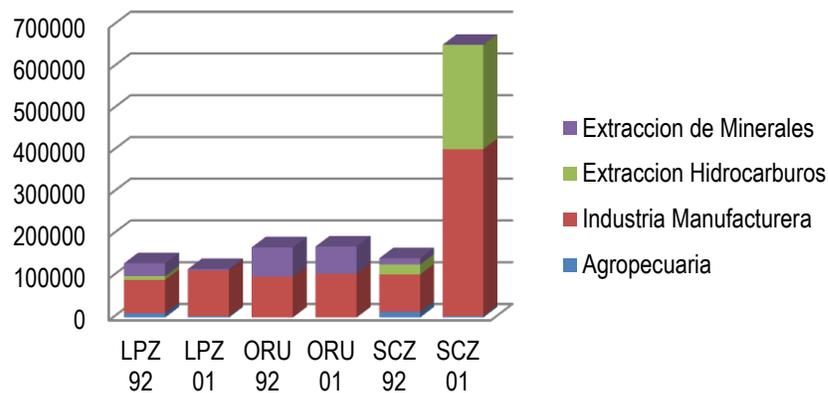


Figura 4.2
Exportaciones departamentales (en miles de dólares)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

En Oruro las exportaciones mineras son importantes, pero se evidencia también un incremento de las exportaciones de productos manufacturados.²⁷ A partir de los indicadores podemos mencionar que Oruro presenta una estructura exportadora altamente concentrada en dos o tres productos que, como se dijo, están vinculados directa o indirectamente a la explotación minera. Oruro tiene una estructura de exportaciones relativamente más diversificada compuesta mayormente de bienes manufacturados. Por una parte hay un estancamiento regional en el rubro donde Oruro se especializa en productos de bajo valor agregado basados en ventajas absolutas, como son la mayoría de las materias primas mineras o los productos semielaborados ligados a tales explotaciones (oro, estaño y zinc). Esta elevada dependencia orureña, sobre todo de la minería aurífera, trajo momentos difíciles en la medida que este sector entró en un periodo de contracción.

La estructura económica territorial en Bolivia ha estado estrechamente relacionada con la dotación regional de materias primas, con las pautas de inserción del país en los mercados globales y con la orientación de las políticas públicas.

Desarrollando el tema económico, el siguiente cuadro muestra la distribución del PIB en el eje troncal y el departamento de Oruro, donde encontramos una mayor distribución en los departamentos de La Paz y Oruro.

²⁷ Son productos manufacturados con bajo valor agregado y ligados a la minería: compuestos de oro y de estaño.

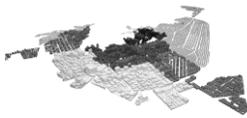


Figura 4.3
Distribución del PIB en Bolivia



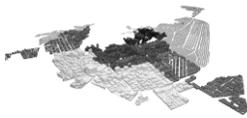
Fuente: INE Bolivia

El eje troncal juntamente con el departamento de Oruro, se ve conectado hacia las ciudades con las cuales tiene intercambio comercial tanto de Perú, Chile y Brasil. Siendo así el departamento de Oruro el cuarto en aportar al PIB nacional se convierte en un departamento de importancia económica a nivel nacional.

Tabla 4.1
Participación en el PIB departamental de los principales sectores económicos (%)

| Actividad económica | La Paz | Oruro | Cochabamba | Santa Cruz |
|---|--------|-------|------------|------------|
| PRODUCTO INTERNO BRUTO | 100% | 100% | 100% | 100% |
| 1.- Agricultura, sicultura, Caza y Pesca | 8% | 5% | 12% | 22% |
| 2.- Extracción de minas y canteras | 6% | 30% | 7% | 6% |
| 3.- Industrias manufactureras | 19% | 13% | 24% | 25% |
| 4.- Electricidad, gas y agua | 3% | 2% | 2% | 3% |
| 5.- Construcción | 3% | 5% | 3% | 3% |
| 6.- Comercio | 12% | 8% | 9% | 9% |
| 7.- Transporte, almacenamiento y comunicaciones | 12% | 13% | 17% | 12% |
| 8.- Establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y demás servicios | 20% | 8% | 13% | 12% |
| 9.- Servicios comunales, sociales, personales y domésticos | 7% | 3% | 6% | 5% |
| 10.- Restaurantes y hoteles | 4% | 3% | 3% | 3% |
| 11.- Servicios dela administración pública | 14% | 11% | 9% | 7% |
| 12.- Servicios bancarios imputados | -6% | -1% | -4% | -5% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia 2011



Oruro, de acuerdo a su participación en el PIB, tiene un 30% en extracción de minas y canteras tanto o más que los demás departamentos mineros de Bolivia y es el primero a nivel nacional. Sigue la industria manufacturera con una 13%, pero a nivel del eje troncal es de menos porcentaje en comparación con Santa Cruz que tiene un 25%. En cuanto al transporte, almacenamiento y comunicaciones, Oruro se encuentra con un 13% posicionándose después de Santa Cruz que tiene un 17% por su comunicación con Brasil. Es importante también mencionar que Oruro tiene un 11% de los servicios de administración pública, después del departamento de La Paz con un 14%.

Tabla 4.2
Participación en el PIB departamental de los principales sectores económicos
(en miles de dólares)

| Región | Agricultura | Minería | Manufactura | Servicios financieros | Servicios de la administración pública |
|------------|-------------|----------|-------------|-----------------------|--|
| Bolivia | 1.307,02 | 1.604,15 | 1.490,29 | 1.126,76 | 1.439,15 |
| La Paz | 209,33 | 131,01 | 334,86 | 404,73 | 448,98 |
| Oruro | 21,5 | 129 | 48,24 | 37,86 | 89,67 |
| Cochabamba | 163,33 | 145,18 | 364,38 | 186,56 | 252,17 |
| Santa Cruz | 557,42 | 199,22 | 518,31 | 329,29 | 280,17 |

Fuente: Elaboración propia a partir del tipo de cambio promedio del Banco Central de Bolivia (BCB)

En líneas generales, Oruro percibe una fuerte tendencia hacia la concentración de actividades industriales y de comercio, fenómeno que parte de las economías de aglomeración que favorecen siempre a las zonas más pobladas y urbanizadas. Estas tendencias de localización de las actividades económicas se reflejan en una polarización al interior de la región entre zonas que contribuyen fuertemente a la economía y otras que lo hacen marginalmente. Las zonas mineras de Oruro representan un 4%. De manera que las zonas altiplánicas aparecen como las menos dinámicas y por tanto con menor participación en la actividad económica de la región. En este contexto solamente el área urbana y las zonas mineras de Oruro tienen un nivel de participación en el PIB superior al de su población.

Otra tendencia que se produjo en el departamento de Oruro con respecto al eje troncal es que el nivel de pobreza no se redujo a la par que la economía del departamento se incrementó, el nivel de pobreza y el PIB per cápita, un indicio del grado de relación que existe entre la dinámica económica de la zona y las condiciones de vida de su población.

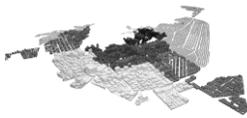
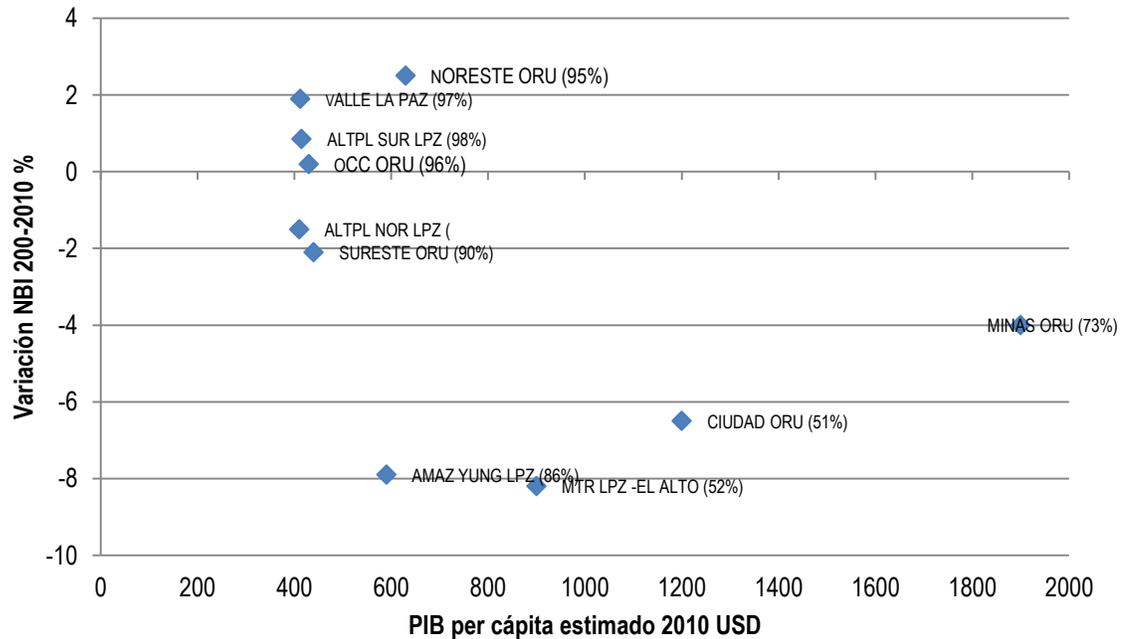


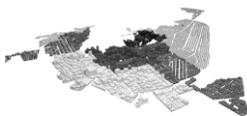
Figura 4.4
PIB per cápita 2001 y disminución de la pobreza 1992-2001



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

En cuanto al eje troncal esta zona tiene niveles de pobreza sustancialmente menores (73% contra 90%) con un PIB per cápita elevado. Por otro lado, el gráfico indica una relación positiva entre niveles de pobreza y PIB per cápita; prácticamente todas las zonas rurales de la región tienen un PIB per cápita en torno a 500 dólares. Tienen también a más de 90% de su población en situación de pobreza. Al contrario, las zonas urbanas del eje troncal tienen un nivel de pobreza cercano al 50% y PIB per cápita superiores a 900 dólares.

Las zonas mineras de Oruro como se mencionó anteriormente es un caso atípico, pues tienen niveles de pobreza y un desempeño en reducción de pobreza sensiblemente contradictorio con su elevado PIB per cápita. Este fenómeno puede atribuirse a dos factores. Primero es posible que estos resultados estén sesgados, pues la zona no es homogénea ya que combina viejas regiones mineras muy afectadas por la crisis de los años ochenta y zonas donde se ubican las operaciones mineras más modernas del país (Antequera y Saucari). Sin embargo, otra explicación tiene que ver con las características de la nueva minería, cuyas operaciones requieren pocos trabajadores y sus vínculos con el resto de la economía sería débil, por tanto sus efectos positivos no se traducen necesariamente en mejores condiciones de vida en la región donde operan. En todo caso, se puede decir que el vínculo entre un elevado PIB per cápita y mejores condiciones de vida a nivel departamental, no necesariamente es lineal, y depende del tipo de actividades que generan el crecimiento económico, como el caso de Oruro

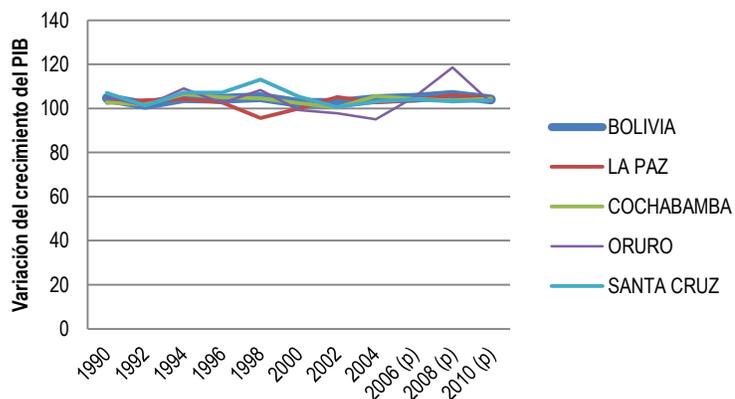


donde la actividad comercial creció de manera positiva en los últimos 10 años y la actividad minera se recuperó seguramente a causa de las políticas al respecto.²⁸ En síntesis se perfila un panorama de ocupación económica del territorio caracterizado por una articulación económica muy débil al interior de la región, una preponderancia de las aglomeraciones urbanas, una relativa marginalización del Altiplano sur y una fuerte tendencia a repetir lógicas de enclave en las zonas mineras. Además existen grandes espacios rurales relativamente dispersos, especializados en actividades agrícolas de baja productividad.

4.1.1 Crecimiento del PIB Bolivia – PIB eje troncal – PIB Oruro

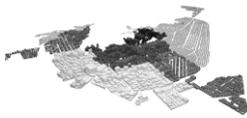
El departamento de Oruro es considerado uno de los departamentos menos desarrollados. Sin embargo, cabe destacar que en los últimos 15 años Oruro ha logrado cambios significativos en el incremento de la actividad económica comercial y en consecuencia en su participación en el crecimiento del PIB como se muestra en la Figura 4.6. Desde 1990 hasta el 1992 disminuyó el crecimiento de Oruro frente al de La Paz que se incrementó de manera significativa. Para 1995 el crecimiento del PIB de Oruro en comparación al nacional creció en su más alto nivel cuando reinició su actividad minera nuevamente y los flujos comerciales se incrementaron. Y en el año 2008 incrementó el PIB de Oruro cinco veces más que el nacional con un 18,53%, sobrepasando al PIB del eje troncal. La ciudad de Oruro ha mostrado una revitalización comercial importante convirtiéndose en un centro de distribución comercial a nivel nacional y que logró cambiar los indicadores alarmantes que obtenía el departamento en pasados años y sumándose a la actividad minera como predominante a nivel departamental.

Figura 4.5
Crecimiento del PIB en Bolivia – Eje troncal y Oruro



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

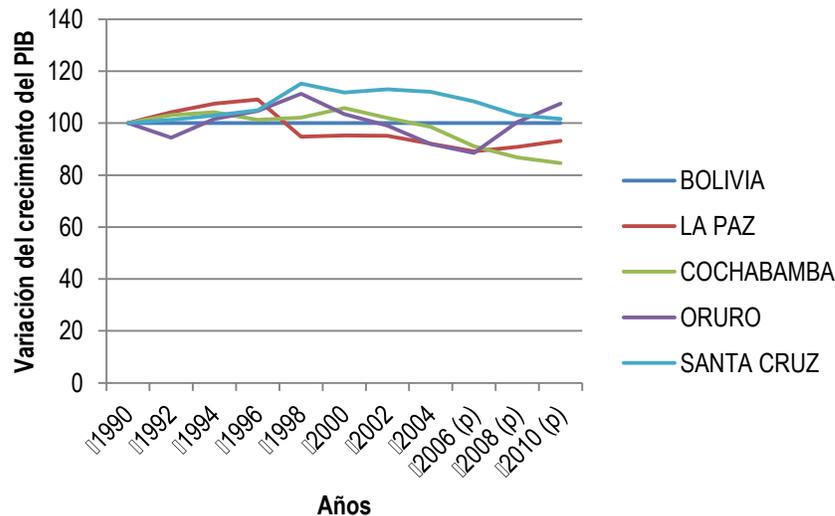
²⁸ En el caso de Saucari (Kori Kollo), municipio en el que la incidencia de NBI en 2001 era de 90% y la reducción entre 1992-2001 fue de 3,8%. En cambio la conclusión es cuestionable en el caso de Antequera (Mina Bolívar) pues ahí el nivel de pobreza es de 65% y la reducción entre 1992 y 2001 fue de -16%.



En la Figura 4.6 sobre la participación departamental en el PIB nacional, Oruro ocupó los últimos lugares desde 1990 a 1992, mientras que Santa Cruz se consolidó como metrópolis al igual que Cochabamba. En el año 1998 Oruro nuevamente incrementa su participación sobrepasando a La Paz y Cochabamba. Ya para el año 2008 la participación de Oruro se reduce juntamente con la participación de La Paz y Cochabamba solo logrando incrementar su participación el departamento de Santa Cruz. Y para el 2010 Oruro sobrepasó su participación en comparación con los departamentos del eje troncal.

En cuanto al PIB per cápita Oruro cambió sus indicadores para el año 2009 mostrando un segundo lugar en el crecimiento al eje troncal y superando el crecimiento nacional.

Figura 4.6
Participación departamental en el PIB del eje troncal y Oruro



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

La Figura 4.7 representa el PIB per cápita, mostrando que el departamento de Oruro tuvo en el año 1998 un incremento, superando al eje troncal. Sin embargo, en el año 2006 se registra una baja posicionándose después del eje troncal y el nacional. A partir de ese año eleva su participación hasta el año 2010, superando al promedio nacional y al eje troncal. El departamento de La Paz tiene un comportamiento similar al de Oruro. Sin embargo, desde el año 2006 llegó a tener un PIB por debajo del de Oruro. Cochabamba creció en su participación para el año 2000, pero se redujo en el año 2010 con la más baja participación en comparación con el eje troncal y nacional. Santa Cruz mantiene su comportamiento lineal sin mucha variación aunque no incrementó su participación en el año 2010 quedando por debajo del departamento de Oruro.

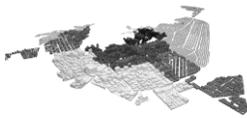
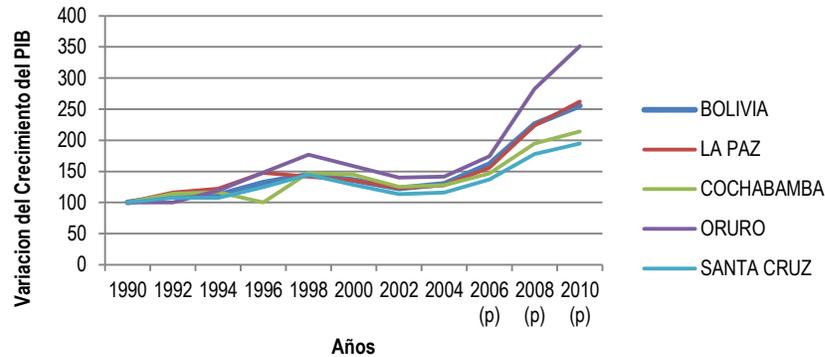


Figura 4.7
PIB per cápita a precios de mercado

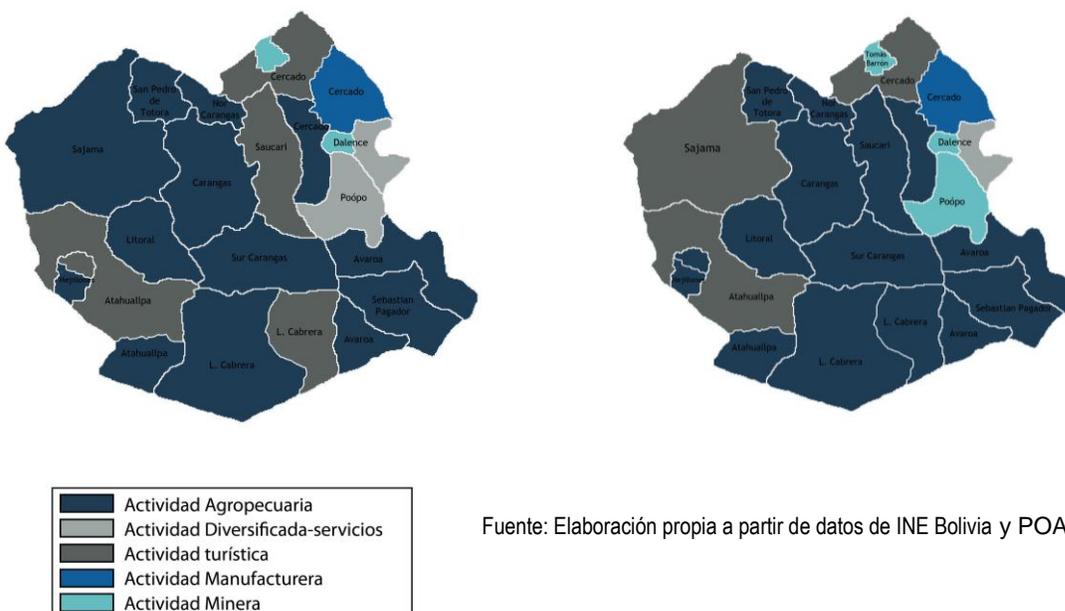


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

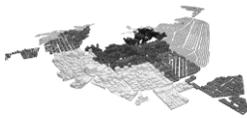
4.1.2 Orientación económica departamental con respecto al eje troncal

Para una explicación de cómo ha resurgido económicamente el departamento de Oruro en la siguiente figura se ve que cambió su perfil con una concentración y diversificación de actividades económicas en comparación entre los años 2001 y 2010. Oruro desde 1990 incrementa su participación hasta el año 1998 sobrepasando el nacional y al eje troncal. En el año 2004 se reduce juntamente con el eje troncal, pero para el año 2008 hacia adelante se convierte en el departamento con mayor PIB per cápita del país superando al nacional y al eje troncal. El departamento de La Paz juntamente con el nacional se incrementa para el año 2008, pero se encuentra por debajo del de Oruro. De la misma manera los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz incrementan su PIB per cápita por debajo del nacional.

Figura 4.8
Actividad y producción económica municipal

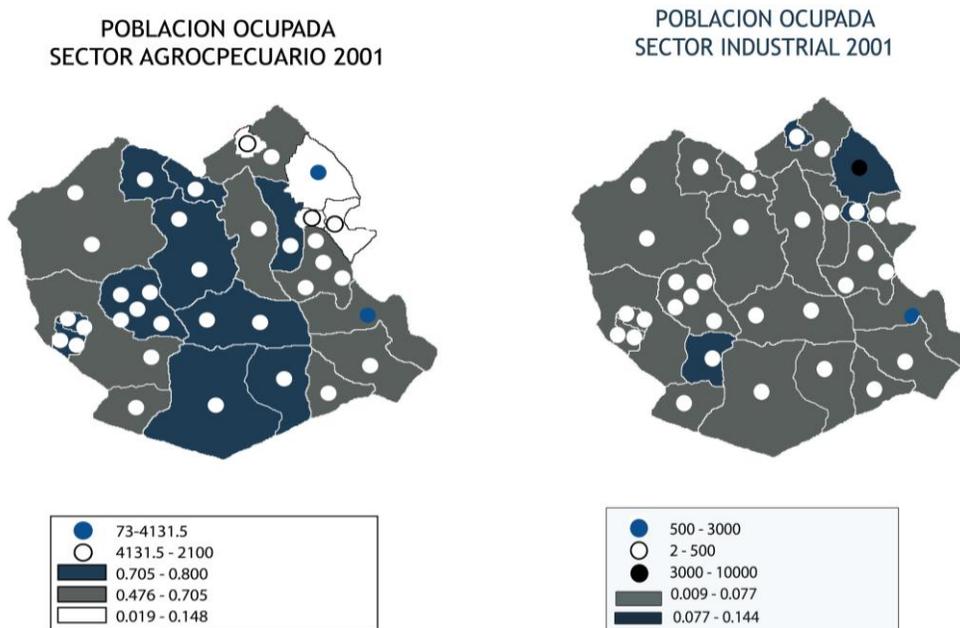


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia y POA



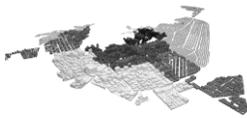
La Figura 4.8 muestra pequeñas variaciones en el tipo de orientación económica de los municipios en la región dentro del periodo 2001-2010. La mayoría de los municipios presenta un énfasis hacia una estructura intensiva en actividades agropecuarias. Se mantiene la aguda diferenciación entre las zonas urbanas más concentradas y el resto del territorio con preponderancia en servicios, lo cual se dio como consecuencia de una acumulación y polarización de la economía e ingresos regionales. La actividad minera sobresale en el departamento de Oruro y fue uno de los cambios más llamativos de la década. Esta evolución tiene que ver con los efectos del colapso de la minería del estaño a finales de los años ochenta y una obligada reestructuración económica de la región. Esta significó una creciente pérdida de importancia demográfica de la red de localidades mineras del sudeste orureño (Huanuni, Machacamarca, Japo, Antequera, etc.). Es así que un panorama nuevo es el que existe en la zona cerca de la frontera entre Chile y Bolivia por el sector de Oruro, que muestra gran diversificación, que en 1992 era un sector minero.²⁹ Esto se debe al peso de actividades turísticas, a los efectos positivos para el comercio, y otras ocupaciones de la mayor densidad de población en la zona y en la dinámica del comercio informal y contrabando. La mayoría de los municipios dentro del departamento tienen una actividad agropecuaria preponderante.

Figura 4.9
Población ocupada sector agropecuario e industrial 2001



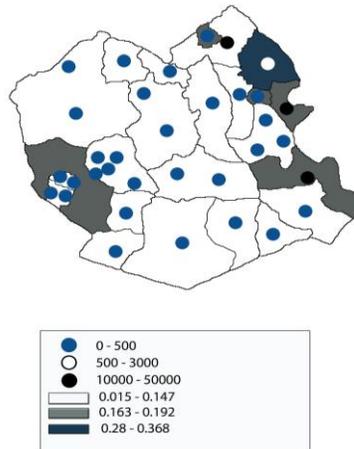
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia y POA

²⁹ Desde un punto de vista diferente, esto puede ser entendido como una "ruralización" de estos espacios que antes tenían localidades mineras importantes los que entraron en decadencia. Hoy son espacios diversificados con preponderancia agrícola.



El departamento de Oruro presenta un número importante de población ocupada en la actividad industrial; la importancia de la misma destaca con relación al resto de las actividades (ver Figura 4.9).

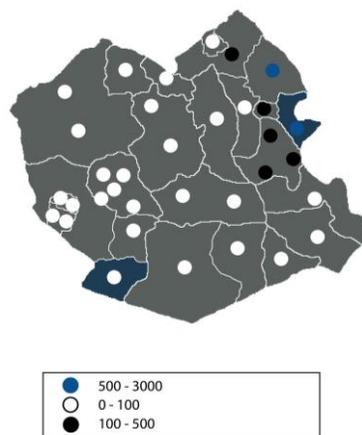
Figura 4.10
Población ocupada en sector comercial 2001



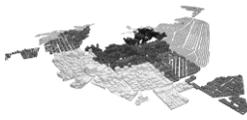
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE 2011 Bolivia y POA 2010

La actividad comercial del departamento está concentrada en la capital (ver Figura 4.10) teniendo en cuenta que también concentran dicha actividad los municipios cercanos a la frontera de Chile y con el departamento de La Paz y Cochabamba. El área comercial está concentrada en los municipios de Oruro y Sabaya.

Figura 4.11
Población ocupada en sector minero 2001



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE 2011 Bolivia y POA 2010



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias

En lo que se refiere a la actividad minera y de explotación de canteras, éstas son muy localizadas y se concentran en ciertos municipios del norte y este del departamento. Es importante destacar que los municipios están ubicados dentro del área de influencia cuyas vías de comunicación terrestre y ferroviaria enlazan el departamento con el resto del país y con Chile. Su desarrollo minero se dio hace muchos años, se trata de municipios consolidados y parte de un intercambio comercial nacional.

4.1.3. Concentración de exportaciones e importaciones de Bolivia y flujos comerciales del departamento con la región

Tabla 4.3
Principales productos de exportación de la República de Bolivia

| Principales productos de exportación (en millones de dólares) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Estaño | 76,5 | 56,1 | 58,2 | 74,6 | 147,1 | 125,8 | 146,3 | 216,3 | 215,9 | 238,71 | 261,52 |
| Plata | 74 | 53,9 | 68,5 | 75,9 | 91,2 | 92,4 | 171,1 | 225,3 | 265,25 | 313,35 | 361,45 |
| Zinc | 170,6 | 118,9 | 112,1 | 124,2 | 151,7 | 200,8 | 548,4 | 692,7 | 891,05 | 1088,11 | 1285,17 |
| Antimonio | 1,7 | 1,8 | 3,3 | 6,5 | 8,6 | 18,8 | 26,8 | 21,2 | 30,3 | 34,88 | 39,46 |
| Plomo | 4,8 | 4,1 | 4,6 | 4,4 | 9,5 | 10,9 | 14,9 | 61,3 | 64 | 79,94 | 95,88 |
| Oro | 88 | 92,2 | 89,7 | 72,1 | 34,3 | 78,7 | 127,2 | 123,1 | 169,55 | 201,04 | 232,53 |
| Gas natural | 121,4 | 239,3 | 266,2 | 389,6 | 619,7 | 1.086,60 | 1.667,80 | 1.971,20 | 2.495,25 | 2.958,82 | 3.422,39 |
| Ganado | 0,2 | | 0,7 | 0,1 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Soya | 299,2 | 275 | 318,6 | 369,8 | 425,6 | 346,6 | 356 | 388 | 353,2 | 342,86 | 332,52 |
| Café tostado | 10,4 | 5,8 | 6,2 | 6,4 | 9,4 | 11,3 | 13,9 | 13,7 | 15,95 | 17,5 | 19,05 |
| Azúcar | 7,2 | 10 | 15,8 | 23,7 | 31 | 18,7 | 18,5 | 32,3 | 26,05 | 26,42 | 26,79 |
| Maderas | 57,7 | 41 | 41,1 | 42,8 | 56,1 | 67,6 | 87,3 | 98,9 | 114,5 | 129,31 | 144,12 |
| Cueros | 22,8 | 23 | 24,5 | 21,8 | 23,6 | 21,7 | 32,3 | 36,9 | 41,25 | 46,3 | 51,35 |
| Nueces del Brasil | 34,1 | 27,7 | 27,4 | 37,9 | 53,4 | 75 | 70,2 | 76,8 | 85,2 | 91,74 | 98,28 |
| Algodón | 10,6 | 4,6 | 3,6 | 3,7 | 5,3 | 5,1 | 4,9 | 4,9 | 4,7 | 4,56 | 4,42 |
| Joyería | 31,8 | 28 | 41,5 | 41,5 | 44,5 | 49,3 | 51,2 | 53,4 | 56,75 | 59,61 | 62,47 |
| Prendas de vestir, de algodón y tejido de pieles | 16,5 | 15 | 13,6 | 22,5 | 39,8 | 35,1 | 33,4 | 26,6 | 23,4 | 19,27 | 15,14 |
| Productos alimenticios | 52,1 | 57,2 | 45,2 | 36,1 | 49,7 | 46,5 | 77,6 | 112,2 | 126,15 | 148,01 | 169,87 |
| Productos textiles | 29,5 | 25,5 | 17,3 | 28,9 | 28 | 32,6 | 34,3 | 41,9 | 45,05 | 49,39 | 53,73 |
| Subtotal | 1.109,10 | 1.079,10 | 1.158,10 | 1.382,50 | 1.626,50 | 2.323,50 | 3.482,10 | 4.196,70 | 5.124,50 | 6.011,42 | 6.898,34 |
| Otros | 365,9 | 273,7 | 217,1 | 294,2 | 436,7 | 624,6 | 749,5 | 662,6 | 819 | 899,26 | 979,52 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

El valor de la exportación de minerales en el año 2007 se incrementó en relación a lo registrado en año 2006, que significó una época de estancamiento. Sin embargo, el incremento se dio paulatinamente cada año hasta 2010 con un significativo resultado a causa del buen nivel de precios reinante en el mercado internacional de metales, pero también se elevó el nivel de exportación de minerales y de los mayores volúmenes de producción debido al inicio del proyecto San Cristóbal a mediados del tercer trimestre del año 2007. Asimismo, el incremento de las exportaciones de gas natural a Brasil y Argentina estuvo asociado a los precios más altos y al proyecto Corredor Bioceánico.

Las principales exportaciones de Bolivia a las repúblicas de Perú y Chile según vía de salida se consignan en la siguiente tabla.

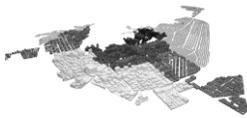


Tabla 4.4
Exportaciones bolivianas a Chile y Perú vía Desaguadero, según aduana de salida 2007

| Producto | Origen | Peso bruto (kg) | Valor FOB (US\$) |
|---|------------|--------------------|-------------------|
| Principales exportaciones al Perú vía Desaguadero | | | |
| Cacao | Cochabamba | 10.160 | 21.080 |
| Azucar | Tarija | 5.953.954 | 2.073.050 |
| | Santa Cruz | 42.672.364 | 13.673.740 |
| Cueros | Chuquisaca | 17 | 870 |
| | La Paz | 62.815 | 53.279 |
| | Santa Cruz | 102.710 | 402.349 |
| maderas | La paz | 1.040 | 1.541 |
| | cochabamba | 40.520 | 14.182 |
| | Santa Cruz | 7.311.553 | 2.575.539 |
| Algodón | La Paz | 53.627 | 28.187 |
| | Santa Cruz | 1.455.103 | 2.204.224 |
| | Cochabamba | 1.089.087 | 1.028.004 |
| Soya | Cochabamba | 1.089.087 | 1.028.004 |
| Totales al Perú vía Desaguadero | | 210.252.473 | 53.865.623 |
| Principales exportaciones a Chile vía Iquique- Pisiga- Bella Vista | | | |
| Cueros | Cochabamba | 11 | 1.887 |
| Maderas | La Paz | 38.226 | 34.077 |
| | Cochabamba | 17.053 | 8.193 |
| | Santa Cruz | 129.516 | 66.083 |
| Otros Minerales | La Paz | 15.123 | 2.209 |
| | Cochabamba | 6.000 | 501 |
| Otros | La Paz | 10.188 | 1.502 |
| | Cochabamba | 105.769 | 19.183 |
| | Oruro | 249.624 | 231.627 |
| | Santa Cruz | 14.430 | 2.304 |
| Totales a Chile Vía Iquique- Pisiga- Bella Vista | | 585.940 | 367.566 |

Fuente: INE Bolivia

Todas las principales exportaciones se dan de parte del eje troncal nacional, que utiliza las vías de exportación que pasan por el departamento de Oruro. Si bien no existe una infraestructura logística, indirectamente el departamento de Oruro se ha convertido en un puerto de entrada y salida comercial.

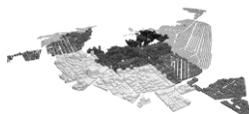


Tabla 4.5

Exportaciones bolivianas a Chile y Perú vía Arica, según aduana de salida año 2007

| Principales exportaciones a Chile vía Arica- Charaña- Tambo quemado | | | |
|---|------------|-------------|------------|
| Café | La Paz | 160 | 900 |
| Cacao | La Paz | 1.959 | 770 |
| Azucar | Santa Cruz | 278.598 | 90.460 |
| Bebidas | La Paz | 1.835.204 | 625.418 |
| | Cochabamba | 2.121.244 | 692.624 |
| Gomas | La Paz | 30 | 51 |
| Cueros | La Paz | 48.217 | 112.433 |
| | Cochabamba | 162.317 | 372.009 |
| | Santa Cruz | 190.106 | 1.613.627 |
| Madera | La Paz | 1.450.496 | 1.404.073 |
| | Cochabamba | 87.391 | 209.065 |
| | Santa Cruz | 586.014 | 455.471 |
| | Beni | 90.969 | 48.658 |
| Algodón | Santa Cruz | 23.985 | 43.400 |
| Soya | Cochabamba | 1.877.004 | 1.717.889 |
| | Santa Cruz | 48.643.810 | 11.199.988 |
| Estaño | La Paz | 7.259 | 56.430 |
| | Oruro | 56.483 | 875.137 |
| Otros/ Minerales | La Paz | 1.605.719 | 730.319 |
| | Cochabamba | 76.600 | 9.504 |
| | Oruro | 732.966 | 272.568 |
| | Potosí | 78.713 | 33.334 |
| | Santa Cruz | 928 | 100 |
| Otros | Chuquisaca | 634 | 2.421 |
| | La Paz | 1.658.003 | 3.550.703 |
| | Cochabamba | 18.556.871 | 7.698.307 |
| | Oruro | 24.544 | 25.910 |
| | Potosí | 42.958 | 40.225 |
| | Santa Cruz | 52.837.193 | 11.925.979 |
| Antimonio | Santa Cruz | 6.174 | 27.687 |
| Plomo | Potosí | 19.663 | 58.655 |
| Totales a Chile vía Arica- Charaña- Tambo Quemado | | 133.102.212 | 43.894.115 |
| Total exportaciones al Perú - Chile | | 343.940.625 | 98.127.304 |

Fuente: INE Bolivia

4.1.4 Participación de cargas bolivianas en los puertos del Pacífico

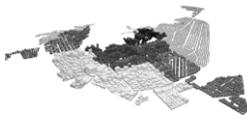
Las cargas bolivianas que llegan a los puertos de norte de Chile necesariamente transitan por el departamento de Oruro, especialmente por los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta.

Figura 4.12

Porcentaje de participación de carga boliviana en la zona norte de Chile y sur de Perú



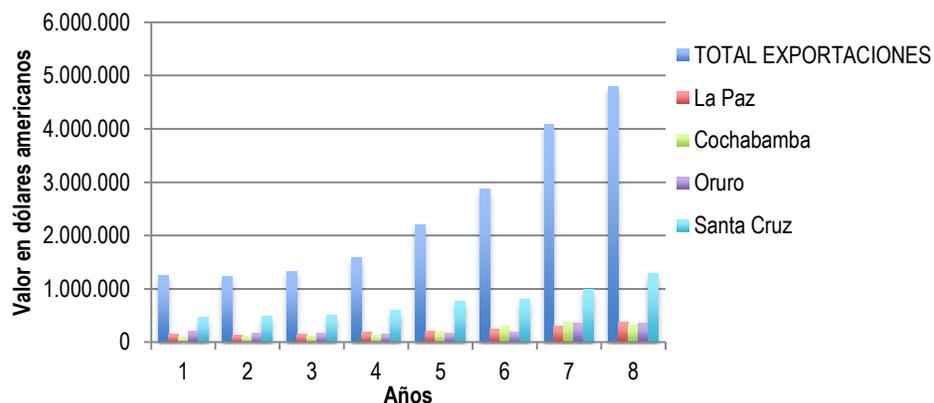
Fuente: Perfil Marítimo de Arica



El perfil marítimo de Arica muestra que las cargas transferidas por la terminal del Puerto de Arica S.A. son principalmente de Bolivia, con un 74% del total. En el caso del puerto de Iquique las cargas bolivianas incrementaron sus flujos de transferencia, donde continuó siendo un actor principal en el desarrollo de los mercados externos y se vislumbra como primordial socio comercial por las importaciones de tránsito directo a través de la zona franca de Iquique. En este escenario las exportaciones del centro este y oeste de Bolivia, aunque menores en comparación a las importaciones, cobran cada año un rol más preponderante en la transferencia de carga en tránsito. El total de carga transferida en tránsito de Bolivia alcanzó durante el año 2010 un total de 98.705 toneladas, lo que representa el crecimiento de un 21,67% respecto al año anterior y de las cuales un 63% corresponden a importaciones y 37% a exportaciones.

En cuando al puerto de Santos, Brasil, éste cuenta con la conclusión del Proyecto Bioceánico para incrementar el flujo comercial hacia los puertos del Pacífico y disminuir costos de transporte.

Figura 4.13
Exportaciones del eje troncal y Oruro 2001-2010
(en dólares americanos)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

Las exportaciones del departamento de Oruro en comparación con el eje troncal son similares a las de los departamentos de La Paz y Cochabamba; no así con el departamento de Santa Cruz, que entre los años 2001 y 2010 se incrementaron. Sin embargo, como ya se ha mencionado, la concentración de tránsito de las exportaciones nacionales se encuentra en Oruro.

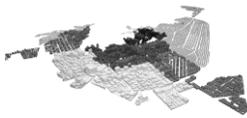


Tabla 4.6
PIB por clase de actividad económica, Región de Tarapacá
(en millones de dólares de 2006)

| Actividad | 2006 | % |
|---|-------|------|
| Minería | 1.418 | 35,8 |
| Comercio, restaurantes y hoteles | 656 | 16,6 |
| Servicios personales (2) | 315 | 8,1 |
| Transporte y comunicaciones | 329 | 8 |
| Industria manufacturera | 306 | 7,8 |
| Administración pública | 250 | 6,4 |
| Servicios financieros y empresariales (3) | 214 | 5,5 |
| Construcción | 153 | 3,9 |
| Propiedad de vivienda | 149 | 3,8 |
| Pesca | 114 | 2,9 |
| Electricidad, gas y agua | 78 | 2 |
| Agropecuaria-silvícola | 22 | 0,57 |
| Mneos: imputaciones bancarias | -45 | -1,2 |
| PIB del área de influencia | 3.960 | 100 |

Fuente: Banco Central de Chile

- (1) La información corresponde a la antigua I región de Tarapacá que incluía a la actual XV de Arica y Parinacota.
- (2) Incluye educación y salud pública y privada y otros servicios.
- (3) Incluye servicios financieros, seguros, arriendo de inmuebles y servicios prestados a empresas.

Estas cifras caracterizan el conjunto del área de influencia, donde Oruro juntamente con los puertos chilenos tienen particularidades, en especial la Región de Arica y Parinacota, que tienen en los rubros de comercio, servicios, turismo, industria y sector público una concentración del 76,8% del PIB regional. La minería no metálica participa solo con un 4,2% del PIB. Los sectores de agricultura y pesca aparecen, al igual que en la Región de Tarapacá, rezagados a los últimos lugares. La siguiente tabla indica la relación entre el PIB y la capacidad de generación de empleo, destacando los tres primeros sectores, que concentran también la generación del 73,9% de la mano de obra ocupada. La minería, por su parte, con un rol secundario en esta región, tiene el menor aporte a la generación de empleo, con tan solo el 1,8%. La agricultura, si bien es un sector rezagado en cuanto a su aporte al PIB, tiene una participación de un 6,1% de empleo, lo que se explica por la alta demanda de mano de obra de los cultivos tradicionales presentes en la región.

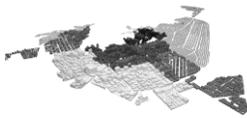


Tabla 4.7

Distribución por sectores económicos del PIB y el empleo asociado en la Región de Arica y Parinacota

| Sector | % del PIB regional | % de empleo |
|-------------------------------|--------------------|-------------|
| Comercio, servicios y turismo | 34,3 | 38,9 |
| Industria | 22,6 | 8,2 |
| Sector público | 19,9 | 26,8 |
| Transporte | 8,9 | 10,9 |
| Construcción | 5,4 | 5,5 |
| Minería | 4,2 | 1,8 |
| Agricultura | 3,1 | 6,1 |
| Pesca | 1,7 | 1,8 |

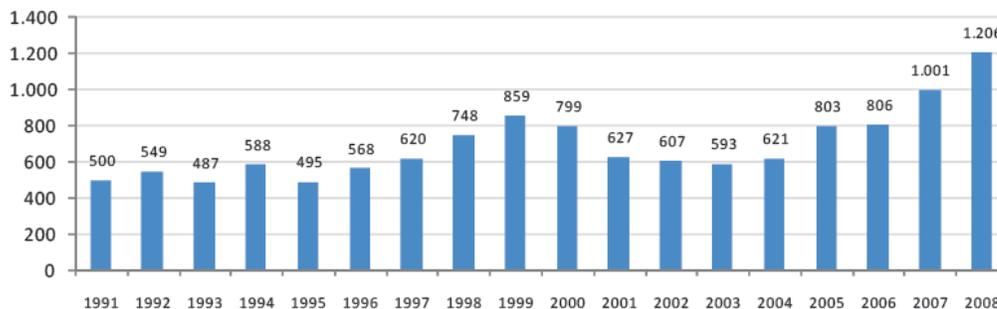
Fuente: Informe nº 1, Caracterización, Agencia Regional del Desarrollo Productivo (ARDP), 2010

Como se mencionó en el capítulo anterior, los puertos de Arica e Iquique son de importancia por ser parte de los puertos de conexión que tiene Bolivia hacia el Pacífico. El puerto de Arica se ubica a 2.051 km al norte de Santiago y es administrado por la Empresa Portuaria Arica (EPA); dispone de conexiones viales y ferroviarias hacia Bolivia y Perú. El puerto apoya los acuerdos internacionales entre estos países. Para el caso de Perú, Chile tiene comprometido mantener a su disposición en muelle 7, y en el caso de Bolivia, proporcionar almacenaje gratuito por un periodo de 60 días para las mercancías a exportar y de un año para las que se internan hacia Bolivia.

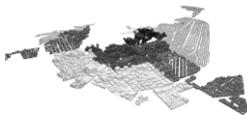
La transferencia histórica del puerto de Arica se muestra en la siguiente figura con un progresivo aumento de las transferencias, que bordean a los 2 millones de toneladas.

Figura 4.14

Volumen general de transferencias movilizadas a través del puerto de Arica (miles de toneladas)



Fuente: Perfil Marítimo de Arica



La Figura 4.15 presenta la evolución de la carga boliviana movilizada, que es consecuencia, sin duda, del rol asignado a este puerto en el marco de los acuerdos internacionales ya citados. De este modo, según las cifras proporcionadas por EPA al año 2008, un 67% de la carga movilizada por Arica corresponde a Bolivia.

Al comparar la carga boliviana movilizada por los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta puede apreciarse la transferencia del primero para el comercio internacional de Bolivia, ya que un 70% de la carga total movilizada por estos puertos en servicio se opera a través de Arica. Esta tendencia va en aumento, ya que el año 2007 dicha cifra alcanzaba al 58%. La transferencia histórica del movimiento de mercadería (harina de soya, madera, aceite, azúcar, torta de girasol, productos mineros, productos comestibles y también trigo, maíz, productos industriales, harina de pescado, minerales (ulexita) y vehículos) es la que se observa en la siguiente tabla.

Tabla 4.8

Transferencias históricas de carga en el puerto de Arica según tipo

| Año | Tipo (Toneladas métricas) | | | Total |
|------|---------------------------|--------------|---------|-----------|
| | General | Contenedores | Granel | |
| 1997 | 381.004 | 726.647 | 119.433 | 1.227.084 |
| 1998 | 475.142 | 708.555 | 67.789 | 1.251.486 |
| 1999 | 691.882 | 341.711 | 138.648 | 1.172.241 |
| 2000 | 351.616 | 814.567 | 167.094 | 1.333.277 |
| 2001 | 396.009 | 833.237 | 143.645 | 1.372.891 |
| 2002 | 394.539 | 916.966 | 241.073 | 1.552.578 |
| 2003 | 401.535 | 1.163.400 | 214.809 | 1.779.744 |
| 2004 | 354.080 | 1.295.290 | 234.694 | 1.884.064 |
| 2005 | 368.136 | 1.627.178 | 231.137 | 2.226.451 |

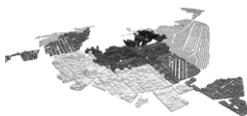
Fuente: Infraestructura para la competitividad, regiones de Arica y Parinacota, y Tarapacá, Dirección de Planeamiento, Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile, 2007.

Tabla 4.9

Familias de productos embarcados y desembarcados en el puerto de Arica, año 2005

| Embarque | Ton. Métr. | Desembarque | Ton métr. |
|-----------------------------------|----------------|----------------------------------|------------------|
| Pescados y mariscos | 1.284 | Frutas, hortalizas y legumbres | 8.414 |
| Frutas, hortalizas y legumbres | 890 | Cereales y harinas | 6.076 |
| Harina de pescado y otras | 228.228 | Combustibles, sólidos y líquidos | 121.232 |
| Sal | 1.600 | Productos químicos en general | 61.679 |
| Minerales, metalurgias y escorias | 7.404 | Abonos | 56.698 |
| Salitre y abonos | 25.698 | Materiales plásticos y caucho | 67.597 |
| Maderas, troncos y chips | 3.438 | Materiales textiles | 145.568 |
| Papel y celulosa | 291 | Metales manufacturas | 70.733 |
| Cobre metálico | 243.356 | Vehículos | 188.393 |
| Resto de mercancías | 118.912 | Resto de mercancías | 375.522 |
| Total | 631.101 | Total | 1.101.912 |

Fuente: Perfil Marítimo de Arica



En cuanto al puerto de Iquique, las cargas corresponden a productos industriales, principalmente productos importados a la Zona Franca, así como a las exportaciones de cátodos de cobre de las compañías mineras Cerro Colorado, Quebrada Blanca y Doña Inés de Collahuasi, y la harina junto con el aceite de pescado. Las transferencias históricas se indican en la siguiente tabla.

Tabla 4.10

Transferencias históricas de carga en el puerto de Iquique según tipo

| Año | Tipo (Toneladas métricas) | | | Total |
|------|---------------------------|--------------|---------|-----------|
| | General | Contenedores | Granel | |
| 1997 | 381.004 | 726.647 | 119.433 | 1.227.084 |
| 1998 | 475.142 | 708.555 | 67.789 | 1.251.486 |
| 1999 | 691.882 | 341.711 | 138.648 | 1.172.241 |
| 2000 | 351.616 | 814.567 | 167.094 | 1.333.277 |
| 2001 | 396.009 | 833.237 | 143.645 | 1.372.891 |
| 2002 | 394.539 | 916.966 | 241.073 | 1.552.578 |
| 2003 | 401.535 | 1.163.400 | 214.809 | 1.779.744 |
| 2004 | 354.080 | 1.295.290 | 234.694 | 1.884.064 |
| 2005 | 368.136 | 1.627.178 | 231.137 | 2.226.451 |

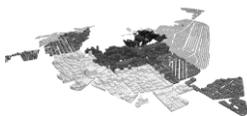
Fuente: Infraestructura para la competitividad, regiones de Arica y Parinacota, y Tarapacá, Dirección de Planeamiento, Ministerio de obras Públicas, Gobierno de Chile, 2007

Tabla 4.11

Productos embarcados y desembarcados en el puerto de Iquique, año 2005

| Embarque | Ton. Métr. | Desembarque | Ton métr. |
|-----------------------------------|----------------|----------------------------------|------------------|
| Pescados y mariscos | 1.284 | Frutas, hortalizas y legumbres | 8.414 |
| Frutas, hortalizas y legumbres | 890 | Cereales y harinas | 6.076 |
| Harina de pescado y otras | 228.228 | Combustibles, sólidos y líquidos | 121.232 |
| Sal | 1.600 | Productos químicos en general | 61.679 |
| Minerales, metalurgias y escorias | 7.404 | Abonos | 56.698 |
| Salitre y abonos | 25.698 | Materiales plásticos y caucho | 67.597 |
| Maderas, troncos y chips | 3.438 | Materiales textiles | 145.568 |
| Papel y celulosa | 291 | Metales manufacturas | 70.733 |
| Cobre metálico | 243.356 | Vehículos | 188.393 |
| Resto de mercancías | 118.912 | Resto de mercancías | 375.522 |
| Total | 631.101 | Total | 1.101.912 |

Fuente: Infraestructura para la competitividad, regiones de Arica y Parinacota, y Tarapacá, Dirección de Planeamiento, Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile, 2007.



Según resultados de la gestión el año 2007,³⁰ los principales mercados de la ZOFRI corresponden a Chile con un 50% de las ventas, Bolivia con el 28%, Perú con el 9% y Paraguay con el 8%. Las ventas nacionales que ascendieron a 1.309.600.000 dólares se distribuyeron en un 73,5% a las primeras dos regiones geográficas de Chile y en un 26,5% al resto del país. Las ventas internacionales, que ascendieron a 1.334 millones de dólares, se distribuyeron principalmente a Bolivia, que concentra un 56% de las mismas, Perú con un 18% y Paraguay con un 16%.

Las compras de los usuarios de la Zona Franca corresponden fundamentalmente a China con 42%. De un modo global, el mercado asiático abastece en un 63% las compras de los usuarios de ZOFRI, le sigue el bloque de países de América Latina, que los abastece en un 18%, América del Norte con un 13% y finalmente el bloque europeo con un 4% de las compras.

Las exportaciones en los puertos de Arica, Antofagasta e Iquique se concentran en la actualidad en productos derivados de la actividad minera. La Tabla 4.12 muestra que 11 de las 16 glosas, que representan un 94% de las exportaciones verificadas durante el primer cuatrimestre del año 2008, corresponden a ese rubro. Un 88,06% de esta canasta exportadora corresponde a productos metálicos y entre ellos dos concentran el mayor porcentaje de minerales de cobre y sus concentrados así como cátodos y secciones de cátodos de cobre. También se destaca la inexistencia de productos agrícolas en esta canasta exportadora.

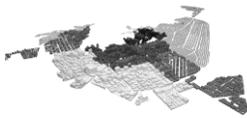
Tabla 4.12
Principales exportaciones

| Glosa resumida | Exportaciones, abril 2008 (US\$ FOB) | % |
|---|--------------------------------------|------------|
| Minerales de cobre y sus concentrados | 684.672.835 | 44,31 |
| Cátodos y secciones de cátodos | 669.907.105 | 43,35 |
| Yodo | 56.991.312 | 3,69 |
| Harina de Pescado | 49.603.748 | 3,21 |
| Ácidos bóricos | 16.221.811 | 1,05 |
| Sal gema, sal de salinas, sal marina | 13.364.530 | 0,86 |
| Camionetas | 4.287.689 | 0,28 |
| Desperdicios y desechos de aluminio, los demás | 4.196.991 | 0,27 |
| Cátodos y secciones de cátodos , los demás | 3.441.609 | 0,22 |
| Aceites combustibles destilados (Gasoil, diesel oil) | 3.257.280 | 0,21 |
| Concentrados sin tostar | 2.734.443 | 0,18 |
| Carbonatos de litio | 2.496.259 | 0,16 |
| Productos para la corrección de escritos de densidad inferior o igual a 98% | 2.364.638 | 0,15 |
| Nitratos con un contenido de nitrato de potasio inferior o igual a 98% | 1.938.445 | 0,13 |
| Materias minerales naturales activadas | 1.041.193 | 0,07 |
| Ulexita natural | 275.042 | 0,02 |
| Otros | 28.433.167 | 1,84 |
| Total | 1.545.280.825 | 100 |

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas, 2008

(1) El cuadro es de elaboración propia y presenta aquellas partidas que al menos registran cifras superiores 1 millón de dólares.

³⁰ Memoria anual de la Zona Franca de Iquique, ZOFRI S.A. 2007.



En la Tabla 4.13 se muestran las diez principales glosas exportadas por región, los diez principales destinos y las diez principales glosas exportadas tanto a Bolivia y a Perú. Entre ellas figuran los ácidos bóricos, los aceites combustibles destilados y los minerales de cobre y sus concentrados, los cuales suman un 67,17% del total.

Tabla 4.13

Diez principales productos exportados por la Región de Arica y Parinacota

| Glosa resumida | Exportaciones, año 2008 (US\$ FOB) | % sobre el total exportado |
|--|------------------------------------|----------------------------|
| Ácidos bóricos (1) | 57.287.794 | 39,2 |
| Aceites combustibles destilados (gasoil, diesel, oil) (2) | 27.538.810 | 18,84 |
| Minerales de cobre y sus concentrados (2) | 13.341.040 | 9,13 |
| Los demás depósitos, barriles, tambones, bidones, botes, cajas y recipientes similares de aluminio, para cualquier materia (excepto gas comprimido o licuado), de capacidad inferior o igual a 300 l, sin dispositivos mecánicos ni términos (1) | 10.867.993 | 7,44 |
| Harina de pescado con un contenido de proteínas superior o igual al 66% pero inferior o igual al 68% en peso (super prime) (1) | 5.507.025 | 3,77 |
| Materias minerales naturales activadas (1) | 4.533.648 | 3,1 |
| Harina de pescado con un contenido de proteínas superior al 68% en peso (super prime) (1) | 3.220.387 | 2,2 |
| Los demás desperdicios y desechos excepto tomeaduras, virutas esquilas, limaduras (1) | 3.145.204 | 2,15 |
| Cerezas freccas (2) | 2.808.553 | 1,92 |
| Harinas silíceas fósiles (por ejemplo: "kieselguhr" tripolita diatomita) y demás tierras silíceas, análogas de densidad aparente inferior o igual a 1, incluso calcinadas (1) | 1.698.705 | 1,16 |
| Total 10 principales | 129.949.163 | 88,92 |
| Total regional | 146.146.622 | 100 |

Fuente: Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, DIRECON, 2009

Notas: (1) Productos elaborados en la región de Arica y Parinacota (2) Productos no elaborados en la región de Arica y Parinacota. Comunicación verbal de la Dirección Regional de ProChile.

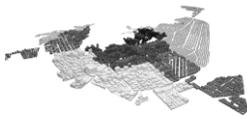
La Tabla 4.14 presenta los principales destinos, entre los que se destaca la participación de Bolivia y Perú en los dos primeros lugares, seguidos por las exportaciones hacia China, Estados Unidos y Alemania, con los cuales Chile posee tratados de libre comercio, lo que demuestra el potencial para integrar esfuerzos, en especial con Bolivia.

Tabla 4.14

Diez principales destinos de las exportaciones de la Región de Arica y Parinacota

| País | Exportaciones, año 2008 (US\$ FOB) | % sobre el total regional |
|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| Bolivia | 29.714.698 | 20,33 |
| Perú | 22.890.021 | 15,66 |
| China | 22.223.216 | 15,21 |
| Estados Unidos | 14.778.204 | 10,11 |
| Alemania | 13.098.052 | 8,96 |
| Brasil | 11.838.498 | 8,1 |
| Japón | 6.486.686 | 4,44 |
| Colombia | 3.485.384 | 2,38 |
| Italia | 2.569.778 | 1,76 |
| Malasia | 2.228.739 | 1,53 |
| Total 10 principales | 129.313.279 | 88,48 |
| Total regional | 146.146.622 | 100 |

Fuente: Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, DIRECON, 2009



Los productos de la Región de Arica y Parinacota, o en tránsito a través de ella, como se muestra en la Tabla 4.15, tienen como principal destino Bolivia, lo cual asegura un intercambio comercial equilibrado entre Bolivia y Chile.

Tabla 4.15

Diez principales productos exportados a Bolivia por la Región de Arica y Parinacota

| Glosa resumidaExportaciones, año 2008 (US\$ FOB) | Exportaciones, año 2008 (US\$ FOB) | % del total exportado |
|---|------------------------------------|-----------------------|
| Aceites combustibles destilados (gasoil, diesel oil) | 27.538.810 | 92,68 |
| Materias minerales naturales activadas (1) | 808.525 | 2,72 |
| Tractores de carretera para semirremolques, con motor diesel de potencia superior a 200 hp | 232.108 | 0,78 |
| motoniveladoras | 208.000 | 0,7 |
| Camiones para transporte de mercancías, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diesel o semi-diesel), con capacidad de carga útil superior a 2000 Kilos | 98.803 | 0,33 |
| Cargadores frontales | 65.500 | 0,22 |
| Semirremolques planos | 63.589 | 0,21 |
| Los demás chicles y gomas de mascar | 54.270 | 0,18 |
| Las demás fibras sintéticas discontinuas, cardadas peinadas o transformadas de otro modo para la hiladura | 41.947 | 0,14 |
| Topadoras frontales ("bulldozers"), de oruga | 38.000 | 0,13 |
| Total 10 principales | 29.149.554 | 98,1 |
| Total regional exportado a Bolivia | 29.714.698 | 100 |

Fuente: Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, DIRECON, 2009

Las principales glosas exportadas por la región destacan nítidamente la importancia de la minería cuprífera, que concentra un 84,74% del total exportado. Se destaca también la presencia de los productos derivados de pescados. En cuanto a los principales destinos de las exportaciones, éstos se presentan ordenados en forma descendente. Según los antecedentes, los países del bloque asiático concentran un 52,38% de las exportaciones.

4.1.5 Comercio exterior, zonas de tránsito y contrabando

Una de las facetas del Altiplano con los puertos del norte de Chile, vincula con los mercados de la cuenca del Pacífico y del resto de las Américas. En la Tabla 4.16 indica de manera global el comercio entre los tres países cuyos territorios conforman la región.

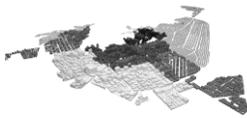


Tabla 4.16

Porcentaje de las exportaciones totales de cada país, 2001

| | Bolivia | Perú | Chile |
|---------|----------------|-------------|--------------|
| Bolivia | | 9.19% | 2,77% |
| Perú | 1,67% | 2,44 | |
| Chile | 1,30% | 1,90% | |

Fuente: INE Bolivia, INE Perú, Banco Central de Chile

La única relación relativamente importante es la de Perú y Bolivia pues 9% de las exportaciones bolivianas tiene destino peruano, la mayoría productos derivados de la soya. En consecuencia, las relaciones comerciales en la zona juegan un papel de plataforma de salida hacia los puertos de la región. Es así como también existe una competencia de los puertos de la región por captar las cargas bolivianas. Para los exportadores e importadores bolivianos las opciones se están multiplicando gracias a la apertura de nuevas carreteras como son las de Tambo Quemado y Pisiga, y hacia Perú con la carretera de Desaguadero. En la Tabla 4.17 se muestra la importancia del sector productivo entre Bolivia y Perú.

Tabla 4.17

Estructura PIB e importancia del sector productivo (Bolivia-Perú 2000 y Chile 1998)

| Región/ Departamento | Sectores PIB(65-70%) | % PIB Sector Productivo |
|---------------------------------|--|------------------------------------|
| La Paz | Servicios Varios(1), industria (2), serv. Gubeman (3) | 31% |
| Oruro | Servicios Varios (1), minas (2), industria (3) | 42% |
| Tarapacá | Comercio y Hoteles (1), industria (2) servicios varios (3) | 38% |
| Arequipa | Servicios Varios (1), industria (2), agricultura (3), comercio y hoteles (4) | 41% |
| Cusco | Agricultura (1), Servicios Varios (2), Industria (3) Comercio y Hoteles (4) | 48% |
| Moquegua | Manufacturas (1), Minas (2) | 83% |
| Puno | Agricultura (1), Servicios varios (2), Minas (3), Industria (4) | 48% |
| Tacna | Minas (1), Servicios varios (2), comercios y Hoteles (3) | 50% |

Fuente: INE Bolivia, INE Perú

Si bien los puertos peruanos están mejorando sus niveles de competitividad, la tendencia en la década de los años noventa continúa favoreciendo a los puertos del norte de Chile tanto en el manejo de las exportaciones como de las importaciones bolivianas.

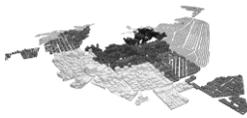
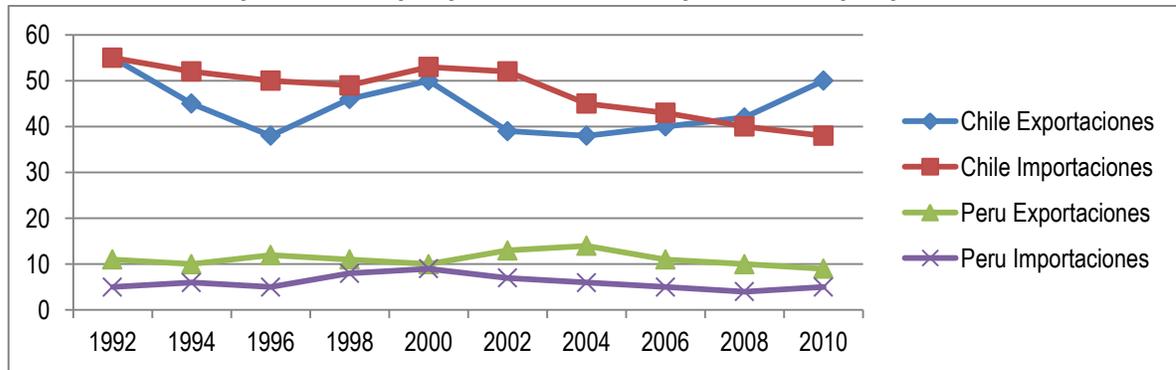


Figura 4.15
Bolivia. Exportaciones por país de salida e importaciones por país de entrada



Fuente: INE Bolivia, INE Perú, Banco Central de Chile

Entre los años 2000 y 2001 se observa una tendencia de disminución en su participación (de aproximadamente un 10%). Se percibe, además, cierto repunte en la participación de los puertos peruanos, sobre todo en lo que se refiere al manejo de exportaciones. De manera global los puertos del Pacífico han manejado alrededor de 60% de comercio exterior boliviano en la última década.

La presencia de grandes flujos de comercio ilegal es otro rasgo importante del Altiplano departamental. Se debe agregar que tales situaciones son comunes a la mayoría de las regiones portuarias, más aún si éstas se ubican cerca de varias fronteras y si hay oportunidades económicas creadas por la presencia de zonas con privilegios arancelarios o impositivos.

En el caso del departamento de Oruro se estima que el contrabando alcanzó a ser de 874 millones de dólares en su punto de mayor auge entre 1996-1997, monto que representaba cerca del 34% del total de importaciones del país.³¹ Estos momentos disminuyeron fuertemente a partir de 1998 como consecuencia de las reformas aduaneras y de la lucha contra la economía ilegal de la coca, mientras que en 1999 el contrabando habría sido de 527 millones de dólares, que representaba el 24% del total de las importaciones nacionales. En 1997 cerca del 62% de los flujos de contrabando entraban por la zona del Pacífico, proporción que habría disminuido al 45% en 1999. La Figura 4.16 indica el periodo de expansión del contrabando que existió entre 1992-1996, el cual coincide con la etapa de crecimiento de la ZOFRI.

³¹ Importaciones que suman las legales y las ilegales (contrabando).

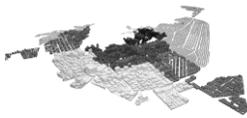
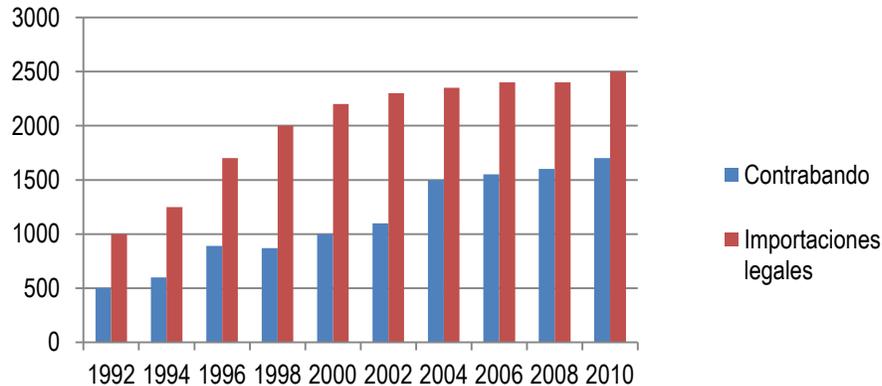


Figura 4.16
Bolivia. Importaciones legales y contrabando (en millones de dólares)



Fuente: Memoria Perfil marítimo de Chile

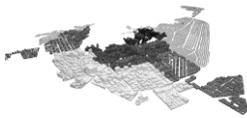
Es así también que añadimos a Perú, porque existe un tránsito triangular del contrabando en la región. En Perú se estima que en 2001 el contrabando fue de 200,6 millones de dólares; el 86% ingresó a Bolivia por el sur, el 49,2% por Tacna y el 39,4% por Puno y por la zona norte el 11,4%. La Tabla 4.19 sugiere que alrededor de 335 millones de dólares anuales circularon por la región bajo la forma de transacciones de contrabando entre 1999-2001. El 70% de una o de otra forma pasó por el Altiplano boliviano, ya sea para ser vendida en Bolivia o en tránsito hacia el Perú. Este intercambio es muy importante para la economía regional pues es intensivo en empleos, concierne a zonas muy rezagadas (pueblos altiplánicos fronterizos) e incentivó la creación de redes trinacionales de contrabandistas. Considerando que La Paz y Oruro tenían un PIB estimado en 2001 de 2.243 millones de dólares, el contrabando que transita por su territorio tendría una dimensión cercana al 10% de ese producto, lo cual es un reflejo de su peso en la vida económica de estos departamentos.

Tabla 4.18
Estimación flujos interregionales de contrabando 1999-2001 (en millones de dólares)

| Ruta | Monto | Porcentaje |
|--|--------------|------------|
| Chile (ZOFRI) - Bolivia | 158 | 47.1% |
| Chile (ZOFRI) - Bolivia - Perú (Puno) | 79 | 23.5% |
| Vía Directa Chile (ZOFRI) - Perú (Tacna) | 98.7 | 29.4% |
| Total | 335.7 | |

Fuente: Perfil marítimo del puerto de Iquique

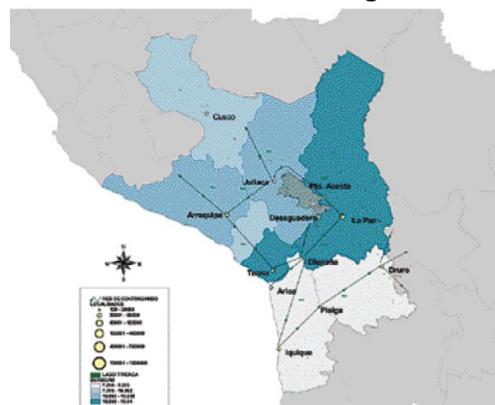
La Zona Franca de Iquique ha jugado un papel central en la aceleración del intercambio comercial regional en la década de los ochenta y noventa. La ZOFRI fue diseñada como un mecanismo de promoción del desarrollo en la Región de Tarapacá por medio de la concesión



de ventajas arancelarias para las exportaciones e importaciones de bienes finales e intermedios realizadas al interior de esta zona. Los mercados a los que estaba destinada esta acción eran justamente los de Bolivia, Perú y Chile. Los resultados fueron satisfactorios transformando a esta entidad en una de las más exitosas del mundo y en el motor del crecimiento urbano de Iquique en los años noventa. En su momento de mayor actividad la ZOFRI llegó a vender 2.100 millones de dólares en 1997, de los cuales el 32% estaba destinado a Bolivia. Una buena parte de estas mercancías ingresaban a Bolivia por vías informales.

La cuestión para Oruro, Iquique y muchas otras zonas fronterizas tiene que ver con pasar de una vinculación perversa con los mercados globales basados sobre todo en el contrabando a otra más sostenible. Es en este punto donde un nuevo tipo de políticas de desarrollo regional parecen ser necesarias. La fragilidad de tal situación se hizo evidente a partir de 1999, cuando el sector informal boliviano entró en crisis. Inmediatamente, la ZOFRI experimentó los efectos de estos cambios por la vía de una sustancial disminución de sus ventas a comerciantes de Bolivia, lo cual a su vez afectó al comercio de la ciudad de Oruro.

Figura 4.17
Contrabando de la región

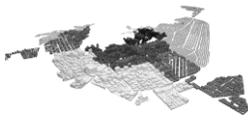


Fuente: Perfil marítimo del puerto de Iquique

La ubicación de la red de ciudades que componen esta región fronteriza está fuertemente urbanizada. A pesar de los menores niveles de desempeño socioeconómico del Altiplano boliviano, es donde se localiza la principal área urbana de la región. El sur del Perú y el norte de Chile son regiones alejadas de las zonas con mayor desarrollo económico y concentración demográfica de sus respectivos países, lo que en el pasado ha dificultado su desarrollo.

En términos de infraestructura, a inicios del siglo XXI la mayoría de las grandes aglomeraciones de esta zona están conectadas por carreteras asfaltadas y están avanzando en establecer la conexión de estas vías con el centro del continente. Al mismo tiempo, el sistema de puertos está evolucionando hacia una lógica de mayor competencia y de búsqueda de eficiencia.

Es así que entre el Altiplano boliviano y el norte de Chile hay sobre todo una vinculación comercial, opciones de vinculación comercial y fundamentalmente de complementariedad productiva, y entre el norte de Chile y el sur del Perú existen densas relaciones comerciales y



una competencia entre sus puertos, lo cual podría a su vez transformarse en una complementariedad si la capacidad económica de su *hinterland* común puede ampliarse en el futuro.

Este enfoque apuesta a una visión que considera que el conjunto es mayor que la suma de las partes, es decir que las oportunidades de desarrollo humano para las tres regiones se multiplican cuando se piensa a las mismas articuladas y conformando un espacio de intercambios.

4.2 Transformaciones y consecuencias de la competitividad en la sociedad

4.2.1 Transformaciones sociodemográficas en el departamento y la ciudad capital

En general, Bolivia pasó por transformaciones y procesos sociales y económicos desde los setenta. Su estructura regional a finales de esa década se ha visto económicamente afectada por el crecimiento demográfico y económico de los departamentos de La Paz y Santa Cruz que fueron acompañados de grandes flujos de migración de las regiones andinas (La Paz, Oruro y Potosí) a las del valle y el trópico.

Esta migración se dio a causa de la apertura de la carretera Cochabamba-Santa Cruz y la resolución nacional de orientar la inversión pública hacia la región oriental del país por la política del gasto público en Bolivia. En este mismo periodo de los años ochenta a los noventa, la economía boliviana experimentó determinantes aspectos coyunturales y procesos de cambio desde el colapso de la minería del estaño en los ochenta. La estabilización y liberalización económica impulsada por la Nueva Política Económica (NPE) desde 1985 y la respuesta exportadora de los años noventa, que significaron nuevas desigualdades y oportunidades para las diferentes economías territoriales del país. Es así también que la descentralización económica y la participación popular cambio radicalmente la orientación del desarrollo territorial en la medida en que introdujo nuevos actores, estructuras institucionales y posibilidades de innovación para la gestión del desarrollo a escala local.

La descentralización administrativa aumentó la capacidad del Estado para ofertar descentralizadamente servicios sociales e infraestructura básica, se fortaleció de manera indirecta una red de localidades y ciudades intermedias y se promovió la aparición de nuevos actores locales como autoridades municipales y estructuras de participación social.

La descentralización administrativa permitió lograr un desarrollo humano en regiones abandonadas, además de la reducción de la pobreza, haciendo énfasis en los departamentos de Oruro y La Paz, que según las tendencias demográficas hacia 2001 formaba parte del 33% de la población nacional.

Considerando que en 1950 este porcentaje era 39%, se apreció una disminución de su peso demográfico a nivel nacional, pero en el 2010 se estabiliza con un 34% a nivel nacional.

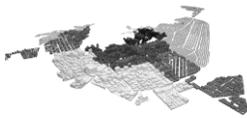
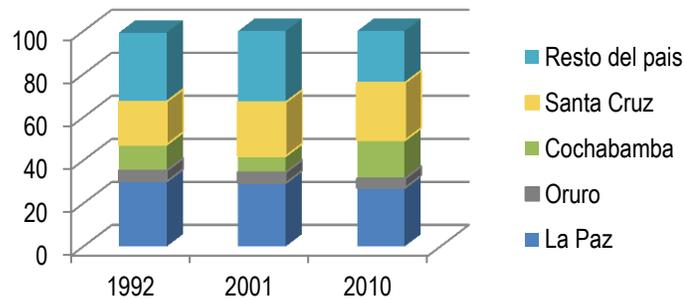


Figura 4.18

Porcentaje de participación de los departamentos en la población nacional

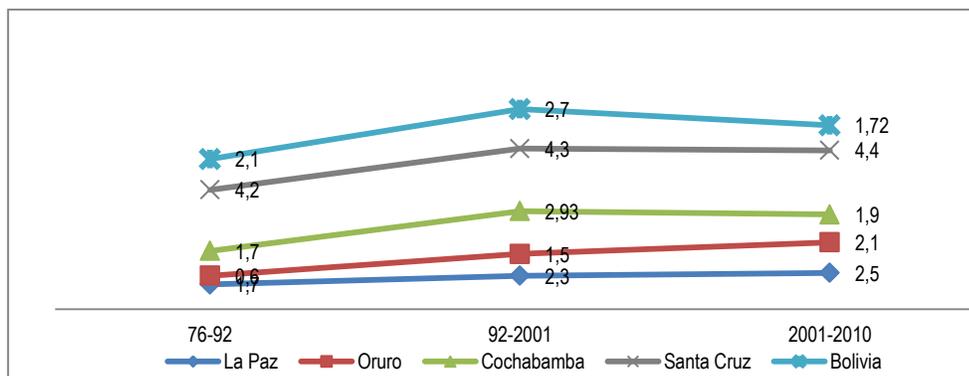


Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia 2011

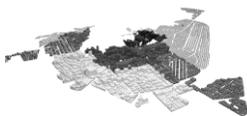
En la Figura 4.18 se puede observar el contraste con el departamento de Santa Cruz, ya que este último experimentó un acelerado crecimiento demográfico en el periodo, habiendo casi triplicado su participación en la población boliviana. Esta tendencia fue negativa en el periodo 1976-1992 donde los flujos migratorios se aceleraron hacia el oriente boliviano, mientras que durante el periodo 1992-2001 se redujo el porcentaje con una gran pérdida demográfica de la zona andina, lo que afectó especialmente a Oruro. En el periodo 2002-2010 la población de Oruro se estabilizó, no teniendo grandes pérdidas de población. El crecimiento de la población de Santa Cruz se ha mantenido en torno a un 4,1% anual desde la década de los setenta. Se pudo percibir en el Altiplano un cambio de tendencia o por lo menos una estabilización en lo que se refiere crecimiento poblacional. En las tres zonas (altiplano, valle y oriente) entre 1992-2001 las tasas anuales de crecimiento eran significativamente superiores a las prevaletientes en el periodo 1976-2001.

Figura 4.19

Tasa de crecimiento anual intercensal (1976-2010)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia 2011



En el último periodo la ciudad creció económicamente a causa del comercio y el resurgimiento de la minería, la pérdida de población se detuvo y fue foco de migración campo-ciudad por parte de municipios aledaños que buscaban mejorar su condición de vida.

Tabla 4.19

Población, superficie, PIB y desarrollo del área de influencia

| Región | Población (Hab) | Superficie (Km2) | Densidad (Hab./Km2) | PIB (Millones de US\$) | IDH | Población Urbana | Pobreza |
|------------|-----------------|------------------|---------------------|------------------------|-----|------------------|---------|
| La Paz | 2.630.381 | 133.985 | 19,6 | 1.212 | 1 | 30,50% | 66,20% |
| Oruro | 433.481 | 53.588 | 8,1 | 1.512 | 1 | 0 | 67,80% |
| Cochabamba | 1.671.680 | 55.631 | 30,1 | 1.218 | 1 | 18,10% | 55,00% |
| Santa Cruz | 2.388.799 | 370.621 | 6,5 | 1.484 | 1 | 32,70% | 38,10% |

Fuente: Elaboración propia a partir de: Población Bolivia 2010; PIB: millones de dólares Bolivia 2007; IDH: Bolivia 2004
Población urbana: Bolivia año 2001; Pobreza: Bolivia año 2008

Tabla 4.20

PIB por sectores económicos en el área de influencia (en millones de dólares)

| Región | Agricultura | Minería | Manufactura | Servicios |
|------------|-------------|---------|-------------|-----------|
| La Paz | 209 | 131 | 335 | 854 |
| Oruro | 22 | 129 | 48 | 128 |
| Cochabamba | 163 | 145 | 364 | 439 |
| Santa Cruz | 557 | 199 | 518 | 609 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia

En Bolivia, el índice de pobreza se mantuvo invariable desde 2000 a 2004 y se registraron disminuciones importantes en los años 2004 y 2008. La mayor pobreza se da en el área rural, donde el 80% de la población es pobre, mientras que en el área urbana el 50% de la población lo es. Dicho índice disminuyó en los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, pero se mantuvo en niveles altos en La Paz y Oruro.

Bolivia todavía experimenta un crecimiento rápido de su población, que es del 2,74% anual. Para entrar en datos de población urbana es necesario identificar la población existente en los distritos actuales de área urbana. La densidad en el municipio de Oruro es de 750,22 habitantes por kilómetro cuadrado, mientras que la departamental es de 8,1 habitantes por kilómetro cuadrado, semejante a la nacional con 8,58 habitantes por kilómetro cuadrado. El distrito 1, que representa el 1,5% del total de la superficie del municipio, tiene una densidad de 11,745 hab/km². El distrito 2, con el 13,25% de la superficie, tiene 1.018 hab/km². El distrito 3, con el 42,25% de la superficie, tiene 497,21 hab/km². El distrito 4, con el 25,37% de la superficie, tiene 561,72 hab/km² y el distrito 5 con el 17,58% de la superficie, tiene 469,21 hab/km². Así está compuesta la demografía en el municipio de Oruro.

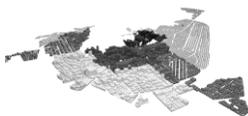


Tabla 4.21

Número total de familias en Oruro por distrito y con un promedio de cinco miembros por familia

| | 2001 | 2005 | 2010 | % |
|--------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| Distrito 1 | 9,672 | 10,266 | 11,059 | 24 |
| Distrito 2 | 7,254 | 7,699 | 8,294 | 18 |
| Distrito 3 | 11,240 | 11,977 | 12,902 | 28 |
| Distrito 4 | 7,657 | 8,127 | 8,755 | 19 |
| Distrito 5 | 4,433 | 4,705 | 5,069 | 11 |
| TOTAL | 40,301 | 42,774 | 46,080 | 100 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia 2011

El 98,36% de los habitantes del municipio se encuentran en el área urbana y el 1,63% en el área rural. La disminución de la población en el año 2005, respecto a la del año 2000 se debe a la creación del municipio de Soracachi que, hasta el año 2004, perteneció administrativamente al de Oruro; con la separación de Soracachi la población del área rural del municipio disminuye en un 4,92%.

El porcentaje de población migrante muestra un incremento cercano a 1,5 puntos porcentuales en relación al Censo 1992, que registró a 875.450 personas migrantes, aproximadamente el 14% de la población que habitualmente reside en el país. De acuerdo al Censo 2001, en Bolivia existen 1.241.772 migrantes (habiendo nacido allí se fueron a vivir otro lugar), lo que representa alrededor del 15% de la población que habitualmente reside en el país.

Potosí, Oruro, Chuquisaca, Beni y La Paz presentan el 2001 tasas de migración neta negativa, es decir que el número de personas que emigran a otros departamentos es mayor al número de personas inmigrantes. Los porcentajes más altos se representan en los departamento de Oruro y Potosí con -25.80% y -37.59%, respectivamente.

En Oruro, de 491.339 personas que nacieron, 328.710 mantienen su residencia habitual en su departamento mientras el resto de la población, aproximadamente 33%, emigró a otros departamentos. La migración reciente, cinco años antes de la realización del Censo 2001, registró en Bolivia 424.671 personas migrantes, que representan cerca del 6% de la población de cinco años o más de edad, que habitualmente reside en el país. En lo municipal ocurre lo contrario ya que la tasa de migración neta es de 0,5%, un indicador positivo, teniendo en cuenta que existe un flujo migracional campo-ciudad elevada. Existe así un comportamiento ciudadano de la población rural, pero regresa en épocas de siembra, cosecha o censos de población y vivienda a sus lugares de origen.

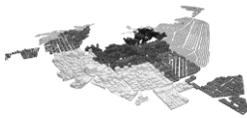


Tabla 4.22

Estructura de la población urbana y rural del departamento de Oruro

| Población | Año 2000 | | | Año 2005 | | | Año 2010 | | |
|-----------|----------|--------|--------|----------|---------|---------|----------|---------|---------|
| | Total | Urbana | Rural | Total | Urbana | Rural | Total | Urbana | Rural |
| Municipio | 391.870 | 236.11 | 155.76 | 433.481 | 265.332 | 168.149 | 450.814 | 280.833 | 169.981 |
| % | | 93.57 | 6.43 | | 98.36 | 1.63 | | 99.02 | 0.98 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia y PDM Oruro

Es así como el departamento de Oruro tuvo un diferente comportamiento al de la capital, Oruro, que aumentó su población por la migración campo-ciudad y se estabilizó la emigración hacia otros departamentos o hacia otros países.

4.2.2 Migraciones interdepartamentales y la migración campo-ciudad en el departamento de Oruro

La causa de la alta migración interdepartamental fue el decremento de la demanda internacional y la crisis en la minería metálica boliviana que condujo a la decisión estatal de cerrar gran parte de los yacimientos y despedir al 90% del personal estatal minero (1985-1986).

Tabla 4.23

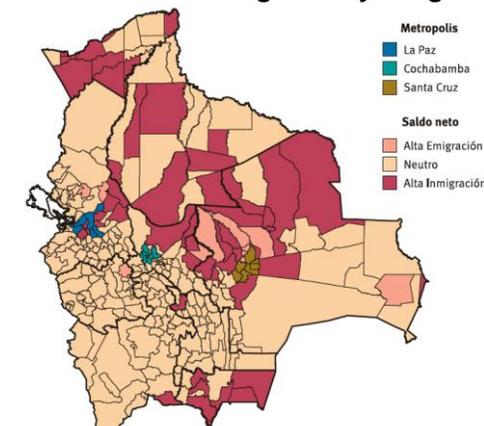
Bolivia. Inmigrantes según grado de urbanización y condición migratoria 1976-2001

| Grado de Urbanización | Migrante Reciente | | | | Migrante Antiguo | | | | Migrante Total | | | |
|-----------------------|-------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|----------------|------|------|------|
| | 1976 | 1992 | 2001 | 2010 | 1976 | 1992 | 2001 | 2010 | 1976 | 1992 | 2001 | 2010 |
| Eje troncal | 39% | 37% | 39% | 40% | 42% | 41% | 44% | 43% | 41% | 40% | 42% | 42% |
| Ciudades intermedias | 12% | 21% | 22% | 23% | 12% | 18% | 20% | 21% | 12% | 19% | 20% | 21% |
| Ciudades pequeñas | 13% | 12% | 12% | 11% | 13% | 9% | 10% | 10% | 13% | 10% | 11% | 11% |
| Rural | 36% | 31% | 27% | 27% | 34% | 32% | 27% | 27% | 34% | 32% | 27% | 28% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

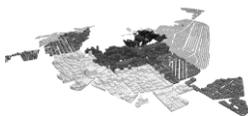
Fuente: Elaboración propia a partir de INE Bolivia 2011

Figura 4.20

Bolivia: Inmigración y emigración



Fuente: PDM de Oruro - Bolivia 2010



La concentración de flujo migratorio en las ciudades del corredor económico (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz) hizo que cuatro de cada diez inmigrantes se fuera a vivir a alguna de las ciudades del eje troncal, desde la década de los setenta. Otro tipo de migración que se dio fue la ejercida por las ciudades pequeñas; alrededor del 10% del flujo que casi se mantuvo invariable desde 1976. En las zonas rurales se produce una tendencia decreciente, desde un 34% del flujo inmigratorio que en 1976 declaró residir en dichas localidades se produjo un descenso el año 2001 al 27% del flujo migratorio fijó residencia en alguna zona rural. En cambio existe un repunte del flujo reciente y antiguo hacia las ciudades intermedias desde un 12% en 1976 hasta el 20% el 2001.

Tabla 4.24

Bolivia: Población inmigrante según tasa de crecimiento intercensal 1976-2001

| Grado de Urbanización | Migrante Reciente | | Migrante Antiguo | | Total Migrantes | |
|-----------------------|-------------------|-----------|------------------|-----------|-----------------|-----------|
| | 1992-2001 | 2001-2010 | 1992-2001 | 2001-2010 | 1992-2001 | 2001-2010 |
| Eje troncal | 3,8 | 4 | 4 | 3,8 | 4 | 3,7 |
| Ciudades intermedias | 7,8 | 3,9 | 6,9 | 4,2 | 7,3 | 3,7 |
| Ciudades pequeñas | 3,6 | 3,4 | 1,8 | 4,2 | 2,4 | 4,2 |
| Rural | 3,2 | 1,9 | 3,8 | 1,1 | 3,8 | 1,3 |
| Total | 4,1 | 3,4 | 4,2 | 3 | 4,2 | 3,1 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia

Se observa que hubo una masiva inmigración desde el Altiplano por motivos de la economía boliviana durante la década de los años ochenta. Entre 1987 y 1992, salieron alrededor de 100 mil personas, dándose en gran magnitud en las regiones mineras que expulsaron alrededor de 53 mil personas. La ciudad de Cercado-Oruro, expulsó alrededor de 30 mil personas y 17 mil individuos han salido de la capital potosina. La diferencia de salida con la de llegada de 77 mil personas, es reducida.

La migración no solo ha reconfigurado la territorialidad de la población boliviana, también ha generado repercusiones en términos de recomposición identitaria de la convivencia entre culturas y del sentido de pertenencia a la sociedad, pertenencia que en muchos casos trasciende el lugar propio de nacimiento. De los 2 millones de migrantes de toda la vida registrados el año 2001 a nivel nacional, el 63% se declaraba perteneciente a algún pueblo indígena u originario.

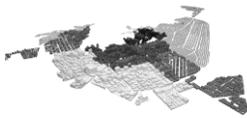
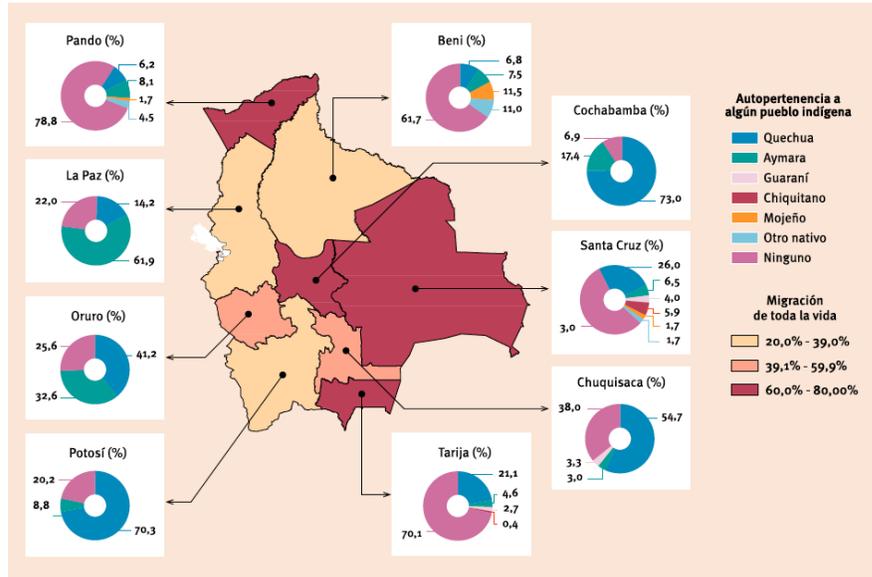


Figura 4.21

Población migrante según autopertenencia a algún pueblo indígena

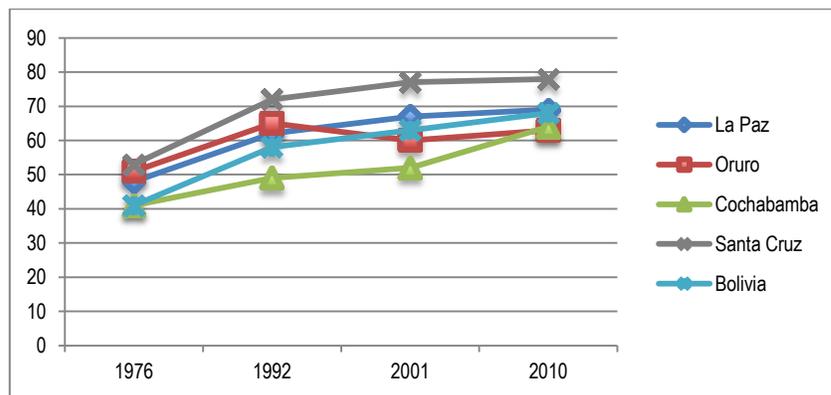


Fuente: PDM de Oruro 2010

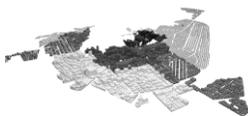
En un contexto boliviano la movilidad espacial de la población se convierte en un proceso que implica desplazamientos masivos de población y que tiene un mayor efecto debido a los problemas estructurales de la economía boliviana acaecidos durante la década de los ochenta y hasta fines del 2009 que todavía no han podido ser superados. Estos importantes contingentes de población que arribaron a los centros urbanos produjeron un acelerado crecimiento urbano, aumentando las demandas de servicios y una presión en el uso de suelo urbano, así como en el mercado laboral.

Figura 4.22

Porcentaje de población urbana (urbanización)



Fuente: INE Bolivia



Se estima que entre 1992 y el 2001 el 81% del crecimiento de población del departamento de La Paz –que es el 24%– puede ser atribuido al aumento de población de las zonas urbanas, mientras que en el caso de Oruro su modesto incremento de población –de 1,6% por año– puede ser atribuido en un 75% al crecimiento de sus zonas rurales. La Figura 4.22 muestra una gran tendencia hacia una mayor urbanización destacando la ligera disminución del porcentaje de población urbana en Oruro entre 1992-2001. Para el 2010 la población urbana en Oruro aumenta a un 64%; claramente la población dejó en su mayoría de migrar hacia otros departamentos y atrajo población rural hacia el área urbana y la población rural aumentó.

La Tabla 4.25 refuerza nuestra conclusión pues muestra un cambio en la tendencia. En el periodo 1992-2001 la tasa de crecimiento anual de la población rural vuelve a ser positiva en ambos departamentos e incluso superior a la urbana en el caso de Oruro.

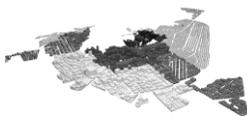
Tabla 4.25

Tasas intercensales anuales de crecimiento de la población

| | 1976-1992 | 1992-2002 | 2002-2010 |
|----------------|-----------|-----------|-----------|
| Bolivia Urbano | 4,22% | 3,62% | 4,30% |
| Bolivia Rural | 0,04% | 1,42% | 1,63% |
| La Paz Urbano | 3,56% | 2,84% | 3,15% |
| La Paz Rural | -0,65% | 1,31% | 1,60% |
| Oruro Urbano | 2,14% | 0,66% | 3,10% |
| Oruro Rural | -1,60% | 2,99% | 3,02% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE Bolivia

El departamento de Oruro muestra un acentuado crecimiento poblacional. Entre esas provincias se puede citar la provincia Cercado, Avaroa y Cabrera, las que explican el cerca del 50% de aumento de la población rural, si bien la recuperación demográfica de las áreas rurales es común a la mayoría de las provincias de la región, aunque un conjunto de zonas se atribuyen el crecimiento global de la región. El crecimiento demográfico también se dio en la carretera Oruro-La Paz (Aroma). En el caso de Oruro fundamentalmente en la región agrícola aledaña a la ciudad (Cercado) en torno a la ruta troncal hacia Potosí (Avaroa). Otra ruta que ha tenido crecimiento demográfico la carretera Oruro-Pisiga, que ha pesar de no estar concluida, las poblaciones aledañas crecieron; es el caso de Sabaya, convertido en uno de los municipios con un elevado crecimiento de población.

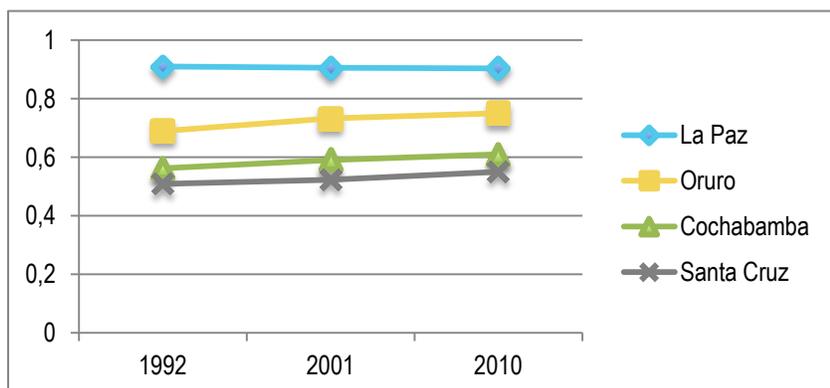


En el caso de Oruro con respecto a La Paz, tienen un conjunto y nivel de urbanización del 65%, superior al nivel nacional del 62%. Oruro, con 20.230 habitantes. En el caso de la aglomeración paceña, es el crecimiento de la ciudad de El Alto la que explica la mayor parte de este crecimiento urbano. Es también una región bastante urbanizada y caracterizada por la presencia de una gran área metropolitana y una aglomeración urbana intermedia que juega un papel central en la dinámica demográfica de la zona andina. Precisando los rasgos de la estructura urbana, se tomó en cuenta un índice de concentración de población urbana³² para los nueve departamentos (Urquiola, 1999).

Los niveles de concentración urbana se dieron de manera elevada en la zona andina del país, más específicamente La Paz y Oruro, lo contrario a Santa Cruz, la ciudad económicamente más consolidada del país. Estos niveles han aumentado en los últimos 20 años tanto si se considera a los dos departamentos como una sola región o si se analiza a cada uno separadamente.

Figura 4.23

Índice de concentración de población urbana



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia

En el caso de Oruro, debido a la crisis de las localidades mineras que antes concentraban una proporción importante de su población,³³ no se observa un gran crecimiento de localidades o ciudades intermedias.

En la siguiente figura se puede observar el grado de concentración de población urbana y de densidad de la población rural, vinculados a los niveles de pobreza NBI de cada departamento.

³² Índice similar al utilizado en Urquiola *et al.* (1999) para analizar la urbanización boliviana entre 1950 y 1992. Este índice varía del 0 al 1; mientras más se acerca a 0, menor es la concentración de la población en algunas grandes aglomeraciones y por tanto, hay un mayor peso de localidades intermedias y pequeñas.

³³ Municipios como Poópo y Pazña dejan de ser localidades calificadas como urbanas porque su población baja a menos de 2 mil habitantes.

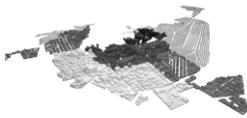
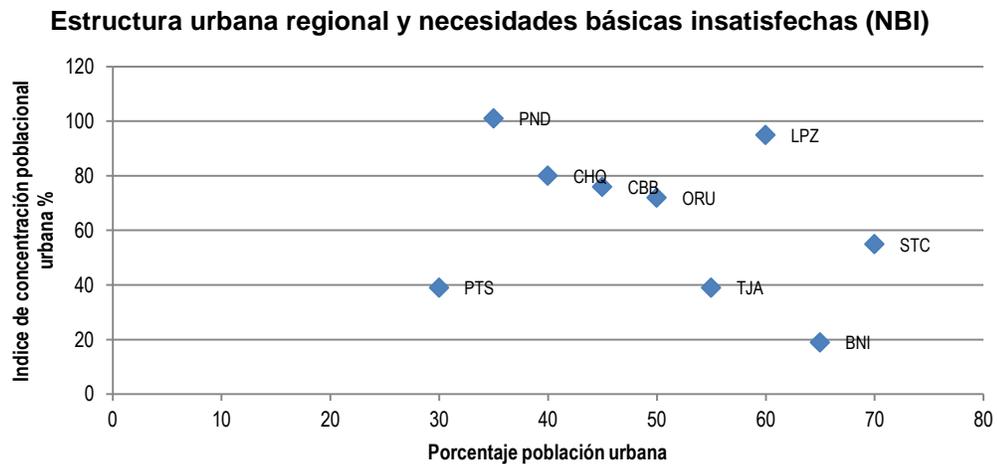


Figura 4.24



Fuente: INE Bolivia

Si se toma en cuenta los departamentos del eje troncal para analizar, el departamento de Santa Cruz tiene uno de los porcentajes más bajos de NBI (del 38%), pero es el que combina altos niveles de urbanización y un nivel medio de concentración urbana. Los departamentos de Cochabamba, La Paz y Oruro tienen un porcentaje de NBI medio a escala nacional de 55%, 66% y 68%, respectivamente, y combinan niveles medios de urbanización y una fuerte concentración urbana. Para complementar, los departamentos de Potosí, Chuquisaca y Pando (con un 80%, 70%, 76% de NBI) son aquellos donde el nivel de urbanización es inferior al 50%, sin importar si hay una mayor o menos concentración de la población en una sola aglomeración urbana. Por último el departamento de Beni es un caso especial pues tiene un NBI de 72%, una alta urbanización pero un nivel bajo de concentración de población urbana, es decir no existe una aglomeración urbana preponderante o dinamizadora en la región. En conclusión, los niveles de pobreza aparecen relacionados con el grado de urbanización pero también con el tipo de estructura urbana de cada departamento.

El departamento de Oruro presenta una estructura urbana muy concentrada en torno a la ciudad de Oruro. Existen apenas dos localidades intermedias relativamente importantes, Huanuni con más de 15 mil habitantes y Challapata con cerca de 8 mil habitantes. Los espacios rurales cercanos a la ciudad de Oruro son los que más han contribuido a la recuperación de la dinámica de crecimiento de la población rural orureña entre 1992-2001, mientras que en la zona oeste fronteriza con Chile persisten grandes espacios rurales poco habitados, con excepción de Sabaya que presenta una aglomeración que resalta del resto del sector.

En el patrón ocupacional territorial Oruro ocupa el segundo lugar y tiende a una persistencia de una tendencia hacia la urbanización y hacia la concentración de la población urbana regional.

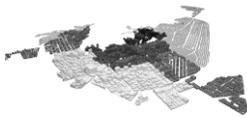
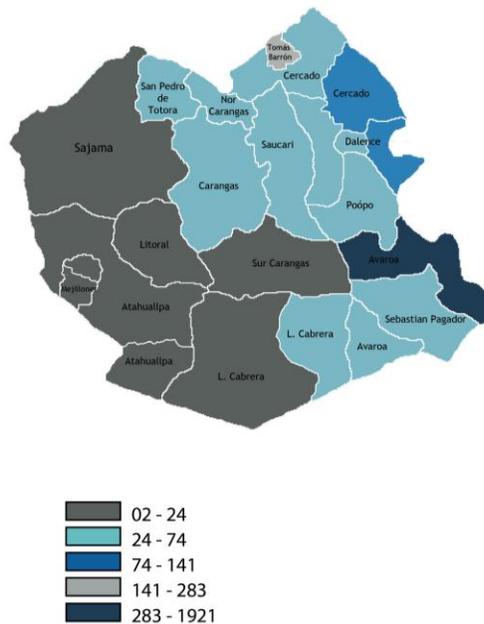


Figura 4.25

Densidad de población - Oruro



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia y PDM de Oruro

Por otra parte, se ratifica la débil vinculación entre un gran sector de los espacios rurales y las ciudades. También hay indicios de una configuración de un sistema conurbano en torno a la metrópoli La Paz. El Alto asociado a su vez a una suerte de área de influencia (*hinterland*) que abarca la ciudad de Oruro, las zonas agrícolas densamente pobladas del Altiplano norte, los pueblos a la vera del camino La Paz-Oruro, más una proyección hacia el norte de Chile.

Potosí, Oruro, Chuquisaca, Beni y La Paz presentan en el año 2001 tasas de migración neta negativa, es decir que el número de personas que emigran a otros departamentos es mayor al número de personas inmigrantes. Los porcentajes más altos se presentan en los departamentos de Oruro y Potosí con -25.80% y -37.59% respectivamente. En Oruro de 491.339 personas que nacieron 328.710 mantiene su residencia habitual en su departamento, el resto de la población, aproximadamente 33%, emigró a otros departamentos, Santa Cruz, La Paz y Cochabamba principalmente. La migración reciente, cinco años antes de la realización del Censo 2001, registró en Bolivia 424.671 personas migrantes, que representan cerca de 6% de la población de cinco años o más de edad, que habitualmente reside en el país.

En cuando a lo municipal ocurre lo contrario, ya que la tasa de migración neta es de 0,5%, un indicador positivo, teniendo en cuenta que existe un flujo migracional campo-ciudad elevado. Esto lo demuestra la encuesta que realizó el equipo técnico del Plan de Desarrollo Municipal (PDM).

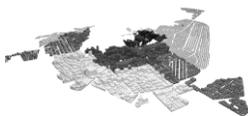


Tabla 4.26
Densidad poblacional por km² ,2010

| Área | Población 2010 | Extensión km2 | Densidad de Población (Hab/km2) |
|--------------|----------------|---------------|---------------------------------|
| Bolivia | 10,426,155 | 1,098,581 | 8,58 |
| Departamento | 450,814 | 53,588 | 8,1 |
| Municipio | 280,833 | 285,08 | 750,22 |
| Distrito 1 | 51,329 | 4,37 | 11745,76 |
| Distrito 2 | 38,497 | 37,79 | 1018,71 |
| Distrito 3 | 59,884 | 120,44 | 497,21 |
| Distrito 4 | 40,635 | 72,34 | 561,72 |
| Distrito 5 | 23,526 | 50,14 | 469,21 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE Bolivia

4.2.3 Transformaciones y consecuencias de la competitividad en la cohesión social de la ciudad de Oruro

Oruro, como Bolivia en general, vive un proceso de profundos cambios sociales y políticos. La desigualdad marca la historia de Bolivia y se refleja no solo en la distribución final del ingreso, sino también en el acceso y en la transmisión de oportunidades, gran parte determinadas por circunstancias fuera de control, como el género, el origen étnico o la situación socioeconómica de los padres.

En términos de cohesión social los municipios tienen Planes de Desarrollo Municipal (PDM), logrando que los espacios públicos tengan apropiación simbólica y material de calles, plazas y parques (Barrienso *et al.* 2006: 40-42). Estos espacios están segmentados por grupos y clases sociales que en determinado contexto, hacen exclusivo su uso por parte de sectores elitistas (López *et al.* 2006: *passim*) u otros sectores subalternos como los campesinos, que pueden valorar la apropiación de espacios urbanos para el reforzamiento de sus valores identitarios (León *et al.* 2003: 112). Espacio social y presupuesto territorial³⁴ son conceptos que relacionan las distancias espaciales y las distancias sociales, dándose la segregación social. Es así que las características del espacio social están ligadas a las condiciones del espacio geográfico y

³⁴ Comparable al espacio físico, que el sociólogo reconstruye como un mapa geográfico construido sobre la base de principios de diferenciación o de distribución constituidos por un conjunto de propiedades que actúan dentro del universo social, considerando un espacio orientado con un polo positivo y un polo negativo en el que los individuos no están situados de una forma cualquiera sino que ocupan un lugar determinado por su posición en la distribución de los recursos sociales (Bourdieu, 2001: 60).



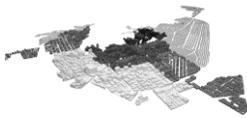
sus características territoriales. El municipio de Oruro con el crecimiento económico experimentó el crecimiento urbano poblacional y también el cambio de grupos sociales en el tipo de territorio, por ejemplo la llegada de la nueva clase de élite comerciante que la enfatizamos por ser un grupo social que está marcando diferencias en la vida urbana de Oruro a causa del crecimiento económico de la ciudad por estar ubicada estratégicamente cerca de los puertos de Iquique y Arica.

La (alta) sociedad en Oruro puede estratificarse según tres parámetros: las transformaciones sociales, procesos de fragmentación de la sociedad elitista y la localización residencial de las élites (Urquilloa, 2000).

Oruro, como parte de la región altiplánica del país y por su cercanía y conexión con los departamentos de la Paz y Cochabamba, trajo desarrollo económico a la ciudad y al departamento en un sentido independiente y no por colaboración del gobierno u otros departamentos, ya que en Bolivia existe una suerte de separatismo regionalista en el cual está sumergida la sociedad boliviana. La gran mayoría de la gente que constituye este país es de ascendencia indígena, y una minoría son descendientes de europeos, minoría por mucho tiempo en el poder político, gubernamental y económico, por lo cual en Bolivia es muy común que a una persona blanca se le considere una persona de influencia y poder económico.

Desde la fundación del país las personas que tuvieron acceso a la educación y a la preparación profesional fueron descendientes de migrantes europeos, aunque con el paso de las generaciones la educación también fue posible para el indígena y en la actualidad se están produciendo muchos cambios en la sociedad boliviana; las personas que por mucho tiempo fueron consideradas poderosas económicamente están enfrentando una crisis financiera debido a que el indígena orureño y paceño ha incrementado su poder económico e influencia en el gobierno de este país, gracias a los procesos de superación y coyunturas políticas de los últimos años. Este crecimiento económico se debe al gran incremento de la economía formal e informal en Bolivia (ver Tabla 1); un efecto de esto es que las diferencias existenciales entre clases sociales han ido quedando atrás y se comienza a dar un nuevo trato.

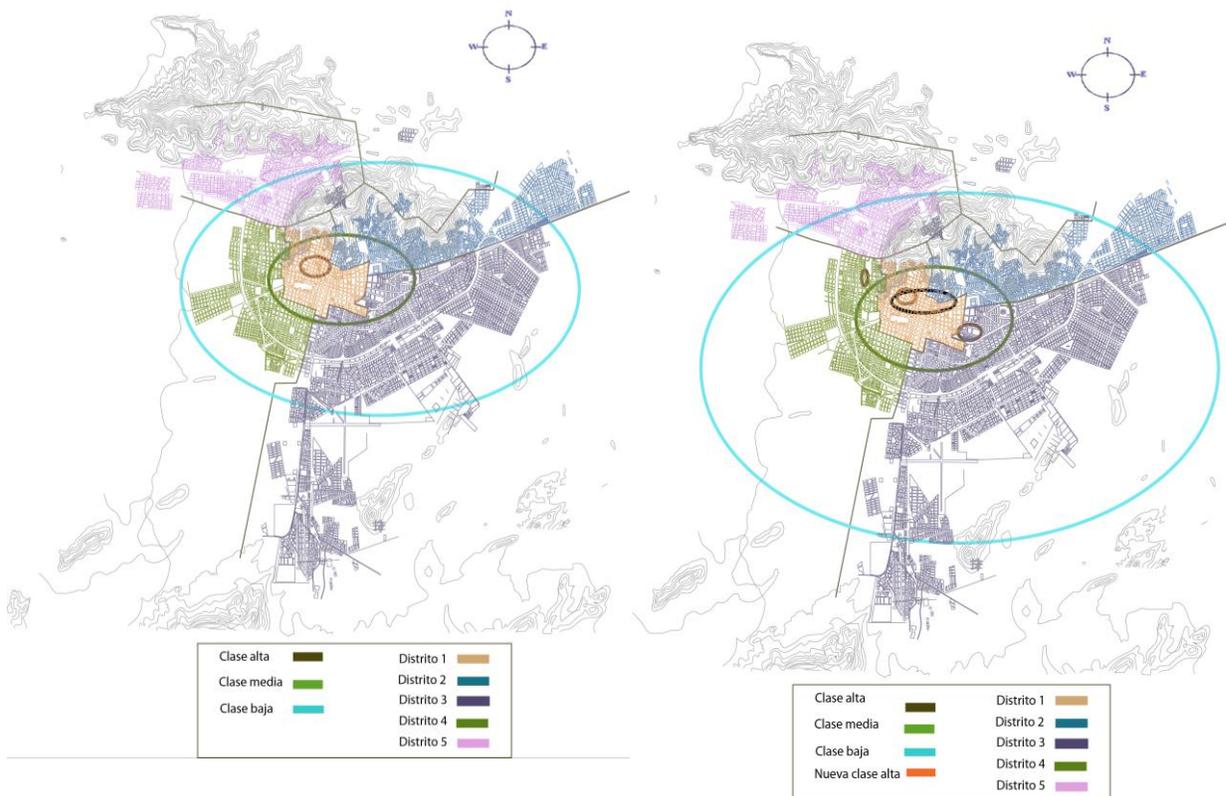
Gracias a las transformaciones sociales que han estado aconteciendo se produjo una fragmentación en la élite orureña y paceña. Un porcentaje de esta sociedad se ha visto tambalear en su estabilidad económica y su identidad frente a esa nueva clase de ricos comerciantes que acrecentaron sus ganancias e influencia política. Geográficamente, en sus comienzos la élite se localizaba a las faldas del cerro San Pedro con edificaciones ostentosas de grandes dimensiones. Posteriormente la ciudad de Oruro enfrenta cambios, posicionándose así la élite tanto en las faldas del cerro y lo que actualmente es el centro de la ciudad. La nueva clase social emergente ha ido adquiriendo bienes en la zona sur y este la ciudad con edificaciones poco estéticas e inconclusas pero de grandes dimensiones.



Un motivo central es la feria.³⁵ La nueva clase emergente está obteniendo propiedades en la zona de la élite por la presencia de su fuente de trabajo en el mismo lugar, y rompiendo con el uso de suelo residencial convirtiéndolo en comercial.

Refiriéndonos a la distribución espacial, de los grupos sociales en la ciudad de Oruro, para el año 1992 la definición espacial era clara, teniendo el distrito 1 para la élite de la ciudad con más énfasis de ubicación hacia el cerro San Pedro, La clase media se ubicó en lugares específicos del distrito 2, 3 y 4 diferenciándose notoriamente de la clase baja popular por las características precarias de su vivienda.³⁶

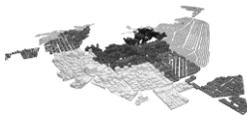
Figura 4.26
Mapa distrital y ubicación de las clases sociales en el municipio de Oruro 1976-2010



Fuente: Elaboración propia a partir de INE Bolivia y PDM de Oruro

³⁵ Nace de la ampliación del mercado Fermín Lopez ubicado en el centro norte de la ciudad, en el cual los comerciantes se expandieron conformando una feria de gran concurrencia por los ciudadanos y comerciantes del interior del país, con variedad de mercadería a precios bajos, por ser obtenidos en el ZOFRI de Iquique. La feria funciona dos días a la semana abarcando cinco bloques o cuerdas alrededor del mercado.

³⁶ Los datos de la clase social de élite se consideran a partir de la función productiva, poder adquisitivo y posición dentro la burocracia.



La nueva élite comerciante y la nueva clase media comerciante se trasladó hacia el centro histórico y barrios aledaños, lo cual escapa a las proyecciones del PDM de Oruro, que tenía una programación para que esta gente que migró a la ciudad se estableciera en la periferia y así dotar de servicios, pero lo que se dio es la concentración de población en el distrito 1 de la ciudad; esta falta de planificación en Oruro hizo que las OTB (ver Anexo 4.2) en los distritos en el área urbana de Oruro no funcionarán tan bien como funcionó en el área rural. Refiriéndonos a la inversión municipal, tiene que ver con el valor del terreno y el poder de adquisición de los pobladores; es así como la existencia de predios sin urbanizar causan especulación por parte de los propietarios adinerados que poseen grandes extensiones de tierra que esperan el momento para invertir o vender los terrenos con enormes ganancias. Por otra parte las familias de bajos ingresos son pujadas hacia la periferia de la ciudad. Su segregación lleva a una exclusión social más acentuada y mayores demandas de servicios; por su parte la dotación de infraestructura básica como los servicios de transporte público entre periferia y núcleos comerciales, de industria o entretenimiento exige al gobierno local inversiones considerables (De Cesare, 1998). En Bolivia el suelo urbano es el mayor medio de acumulación de riqueza.

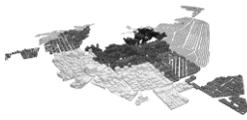
El Censo 2011 obvió la normativa vigente que dividía el territorio municipal en distritos y OTB, lo cual dejó a los pobres ocultos bajo los promedios municipales, por lo que la inversión no se pudo hacer de manera adecuada en el municipio de Oruro, y aun cuando la economía de la ciudad creció, no se invirtió de manera correcta, dejando procesos de participación popular incompletos. Pero aun así, muchos barrios salieron beneficiados con la participación popular ya que concluyó dando resultados más positivos que negativos.

Es entonces que el problema de fondo del presupuesto participativo en Oruro es su atadura a las normas legales, razón de su origen. La alta dependencia a la letra de la ley anula cualquier adaptación de los procesos de participación popular a los distintos contextos (sociales, económicos, geográficos) que componen un país tan diverso.

4.2.4 Empleo y grupos de empleo en Oruro

El empleo en Oruro, tomando en cuenta desde el año 2001, ha demostrado cambios significativos, ya que su contexto es distinto al resto de las ciudades a nivel nacional. Una de las características es la significativa participación en actividades en el sector informal y dualidad entre el sector urbano y rural. Se estima que entre el 60 y el 79% de la población ocupada en el sector urbano se encuentra en el sector informal (Landa, *et al.* 2008) y 2 millones de 4,6 millones que componen la población se encuentra trabajando en comunidades y pueblos rurales (Jiménez E., 2008).

En el caso de trabajos urbanos asalariados los empleos de calidad ofrecen protección social y estabilidad laboral además de satisfacción personal con el trabajo desempeñado; en Oruro el 92% de los empleos asalariados tienen un contrato, lo cual refleja su estabilidad laboral, el 90% de trabajadores en este grupo contribuye a un fondo de pensiones y por tanto recibirá una renta de vejez. El mismo patrón se encuentra en los trabajadores por cuenta propia donde también



Oruro como Centro Estratégico Integrador Comercial Internacional de Bolivia:
Competitividad y Consecuencias

conforman grupos con diferencias significativas en términos de calidad y donde se puede también diferenciar los buenos, regulares, y los malos empleos independientes por cuenta propia. En la presente clasificación los empleos por independientes cobraron más importancia por convertirse en una opción con más remuneración que la por contrato, específicamente al comerciante y al que invierte o trabaja en el sector de la minería.

La representación de los gráficos representa una tipología de lo que podría construir la estructura del mercado de trabajo en términos de calidad del empleo. Una gran mayoría de trabajadores en el sector informal son los trabajadores independientes que incluyen los trabajadores por cuenta propia, los patrones o empleadores sin remuneración, los trabajadores familiares sin remuneración y los cooperativistas.

Tabla 4.27

Oruro. Población ocupada por actividad económica y según sexo 2001

| Agricultura, ganadería, caza y silvicultura | | | Pesca | | | Explotación de minas y canteras | | | Industria manufacturera | | | Electricidad, gas y agua | | | Construcción | | | |
|---|---------|---------|-------------------------------|---------|---------|--|---------|---------|--|---------|---------|--|---------|---------|------------------------|---------|---------|-----|
| Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | |
| 52.275 | 29.429 | 22.846 | 14 | 12 | 2 | 5.135 | 4.687 | 448 | 12.346 | 7.919 | 4.427 | 375 | 327 | 48 | 8.055 | 7.764 | 291 | |
| Comercio | | | Hotelería y Restaurantes | | | Transporte, almacenamiento, comunicaciones | | | Intermediación financiera | | | Serv. Inmobiliarios, empresariales y de alquiler | | | Administración pública | | | |
| 22.114 | 8.473 | 13.636 | 5.711 | 1.187 | 4.524 | 7.182 | 6.774 | 408 | 426 | 265 | 161 | 3.498 | 2.353 | 1.145 | 3.23 | | 2.849 | 764 |
| Educación | | | Servicios sociales y de salud | | | Servicios comunitarios sociales y personales | | | Servicios a los hogares y servicio doméstico | | | Servicio de organizaciones extraterritoriales | | | Sin especificar | | | |
| 8.585 | 3.643 | 4.942 | 2.376 | 847 | 1.529 | 3.754 | 2.183 | 1.854 | 5.291 | 119 | 5.172 | 24 | 14 | 10 | 11.477 | 4.799 | 6.678 | |

Fuente: Elaboración propia a partir de INE Bolivia

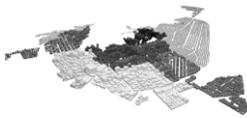
Dada esta transformación de la economía, se dieron repercusiones en la estratificación de la población ocupada según rama de actividad. La Tabla 4.27 permite apreciar los cambios y continuidades resultantes de 25 años de transformaciones de la economía departamental.

Tabla 4.28

Oruro. Población ocupada según grupo ocupacional y nivel socioeconómico 1992-2001

| Grupo Ocupacional | Bajo | Medio Bajo | Medio | Medio alto | Alto | Total |
|---|---------|------------|---------|------------|---------|-----------|
| Profesionales y Técnicos | 1,97 | 0,27 | 1,03 | 4,42 | 10,85 | 5,91 |
| Gerentes y administrativos | 0,22 | 0,05 | 0,15 | 0,41 | 2,1 | 0,63 |
| Empleados de oficina | 0,64 | 0,13 | 0,61 | 3,01 | 14,63 | 4,11 |
| Comerciantes, vendedores | 1,63 | 3,04 | 5,95 | 10,34 | 9,79 | 6,29 |
| Agricultores, ganaderos y silvicultores | 70,28 | 79,11 | 61,92 | 27,97 | 4,18 | 47,32 |
| Conductores de medios | 1,09 | 0,43 | 1,72 | 5,08 | 5,39 | 2,83 |
| Artisanos y operarios | 7,78 | 8,16 | 13,61 | 24,4 | 17,02 | 14,34 |
| Otros artesanos y operarios | 2,08 | 3,63 | 5,99 | 8,54 | 4,74 | 5,05 |
| Obreros y jornaleros | 2,01 | 2 | 3,87 | 5,6 | 2,72 | 3,24 |
| Trabajadores en servicios | 12,31 | 3,18 | 5,15 | 10,21 | 19,59 | 10,31 |
| Total | 268.566 | 285.011 | 280.653 | 285.059 | 320.026 | 1.439.315 |

Fuente: Elaboración propia a partir de CNPV 2001-2005 INE Bolivia



| Grupo Ocupacional | Bajo | Medio Bajo | Medio | Medio Alto | Alto | Total |
|--|---------|------------|---------|------------|---------|-----------|
| Fuerzas armadas | 0,01 | 0,01 | 0,04 | 0,13 | 0,51 | 0,17 |
| Dirección en la Adm. Pública y empresas | 0,05 | 0,14 | 0,38 | 1,09 | 5,53 | 1,79 |
| Profesionales, científicos e intelectuales | 0,11 | 0,37 | 1,25 | 4,03 | 17,63 | 5,8 |
| Técnicos y profesionales de apoy | 0,66 | 1,42 | 3,13 | 6,28 | 12,95 | 5,72 |
| Empleados de oficina | 0,23 | 0,5 | 1,41 | 3,64 | 8,57 | 3,43 |
| Trab. de los serv. Y vendedores del comercio | 4,9 | 9,47 | 18,92 | 26,83 | 21,88 | 17,78 |
| Trab. en la agrícolas, pecuaria y pesca | 73,68 | 59,72 | 31,68 | 10,23 | 2,46 | 30,26 |
| Trab. En la Ind. Extractiva, cons Ind. Manu. | 12,93 | 17,33 | 25,45 | 26,61 | 12,91 | 19,24 |
| Operadores de instalaciones y maquinarias | 1,33 | 3,31 | 7,37 | 10,43 | 6,43 | 6,23 |
| Trabajadores no calificados | 6,1 | 7,72 | 10,37 | 10,75 | 11,12 | 9,56 |
| Total | 382.658 | 499.551 | 538.481 | 614.422 | 711.704 | 2.746.816 |

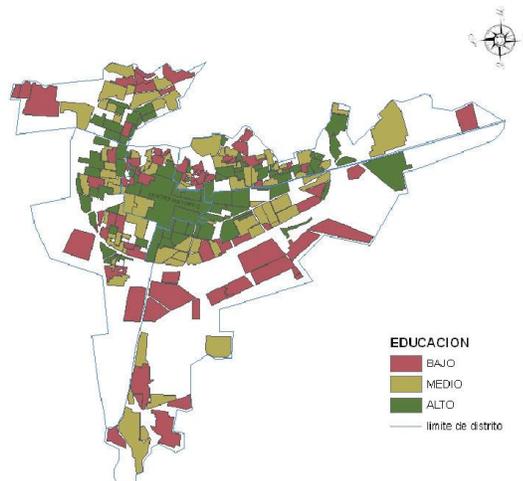
Fuente: Elaboración propia a partir de CNPV 2001-2005 INE Bolivia

Entre 1992 y 2001, la estructura ocupacional sufrió cambios a favor de las ocupaciones de servicios y vendedores del comercio y trabajadores de la industria, las cuales juntamente con la cultura, en el año 2001 constituyen los grupos ocupacionales que absorben la mayor cantidad de fuerza de trabajo. Por niveles de bienestar se aprecia que la población tiene un nivel socioeconómico bajo y medio bajo y el peor posicionado continúa siendo el grupo ocupacional de la industria agropecuaria. Donde más bien se advierten cambios sustantivos es en los estratos medio y medio alto. Para el primer caso disminuyó en la mitad y en el segundo se incrementó en más del doble. Los resultados confirman que la tendecia hacia la terciarización del mercado de trabajo se ha traducido en un mayor número de empleos no calificados, lo cual muestra que los modelos económicos y las reformas estructurales impulsadas durante el último cuarto de siglo no ayudaron a generar mejores oportunidades laborales para la población.

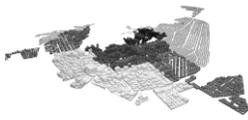
En síntesis, si bien la migración, el acceso a la acumulación de capital humano y el comercio constituyen las principales vías de cambio, a su vez también propician y generan mayor desigualdad.

Figura 4.27

Nivel educacional en la ciudad de Oruro



Fuente: Elaboración propia a partir de INE Bolivia



En la Figura 4.30 se muestra el nivel educacional. Un nivel alto se concentra en el centro de la ciudad donde están ubicados los estratos altos de la sociedad y también en la zona noroeste. Un nivel medio se ubica en zonas periféricas de la ciudad ya que fueron asentamientos ilegales en un comienzo que se consolidaron y fueron legalizados, por lo tanto no planificados en cuanto a centros escolares. Un nivel educacional bajo se extiende por las nuevas urbanizaciones que son parte de la migración de centros mineros y norte de Potosí, una población migrante con bajos ingresos económicos.

4.2.5 Identidad sociocultural en el área urbana

En lo étnico cultural de la región altiplánica existe numerosa población aymara,³⁷ estimada en más de un millón de habitantes, que representa el 46% de la población de ambos departamentos. Este grupo constituye el 43% de la población paceña y el 31% de la población orureña. Las mayores concentraciones de aymaras se localizan en la zonas rurales de ambos departamentos Su presencia en las ciudades es importante, representando por ejemplo 20% de la aglomeración orureña. Su peso en la vida regional es determinante no solamente por su importancia demográfica, sino por su influencia en la impronta cultural andina, que caracteriza a las prácticas sociales y económicas de Oruro y de La Paz.

4.3 Consecuencias de la competitividad en la ciudad

4.3.1 Conectividad territorial de Oruro. Infraestructura vial y ferroviaria

La conectividad de la ciudad de Oruro con el resto del país es vital para la comunicación y el intercambio comercial ya que contiene en su territorio las vías más importantes del país (Oruro-La Paz-Cochamba) que a nivel nacional es del 45%. El transporte terrestre que conecta Oruro con el resto del país y países vecinos, está conformado por dos componentes, terrestre y ferroviario, los cuales representan un promedio del 93% del transporte total de pasajeros y el 75% del transporte de carga del departamento de Oruro.

El transporte ferroviario está dividido en dos redes no conectadas, la Red Andina y la Red Oriental. Hasta 1995, el sistema de transporte ferroviario estuvo administrado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE). Los principales países de conexión eran Argentina vía Villazón y Yacuiba, Brasil a través de Puerto Suárez, Perú por Guaqui y Chile a través de Charaña y Avaroa.

³⁷ Dato censal de autoidentificación étnica de la población de 15 años y más para esta estimación.

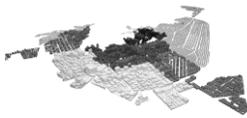


Tabla 4.29

Tráfico de pasajeros, carga y principales productos de exportación e importación por vía férrea (1992-1996)

| Año | Tráfico de pasajeros (Miles de personas) | Tráfico de carga (miles de Tn) | Principales productos de Exportación | Principales producto de importación |
|------|--|--------------------------------|--|---|
| 1992 | 870 | 1.410 | Maderas en general, GLP, Legumbres secas, Soya, Minerales, Ulexita, Harinas alimenticias | Gasolina/Diesel, Granos, Cemento asfáltico, Hierro, acero, fierro, Polietileno granulado, Pinturas, Vehículos, equipos y maquinaria pesada, Línea blanca, Vidrios, Azulejos, Papeles y cartones |
| 1993 | 740 | 1.310 | | |
| 1994 | 730 | 1.410 | | |
| 1995 | 650 | 1.350 | | |
| 1996 | 520 | 1.400 | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de información de las memorias de ENFE

Para 1997, hasta el 2008, tanto el número de pasajeros y la carga aumentaron en un 34% y 37% respectivamente, lo que representa un incremento promedio anual durante este periodo de 3% en pasajeros y de 3,4% en carga. Cabe señalar que el incremento de flujo de carga de la Red Andina se debe a que la ciudad de Oruro es la principal estación y sobre todo en los años 2007 y 2008, ha representado un crecimiento promedio del 30% debido al incremento de las actividades mineras, producto de los altos precios en el mercado internacional.

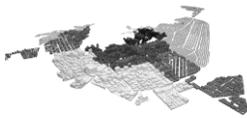
Tabla 4.30

Flujo de transporte ferroviario (1997-2008) (en miles de pasajeros y T.M.)

| Red | Red Andina | | Red Oriental | | Total Redes | |
|------|------------|-------|--------------|---------|-------------|---------|
| | Pasajeros | Carga | Pasajeros | Carga | Pasajeros | Carga |
| 1997 | 274.9 | 622.4 | 324.2 | 967.7 | 599.1 | 1,590.1 |
| 1998 | 215.2 | 656.7 | 491.3 | 1,099.8 | 706.5 | 1,756.5 |
| 1999 | 224.1 | 562.4 | 459.5 | 1,010.2 | 683.6 | 1,572.6 |
| 2000 | 205.0 | 557.2 | 462.4 | 1,037.4 | 667.4 | 1,594.6 |
| 2001 | 244.9 | 367.9 | 460.5 | 952.8 | 705.4 | 1,320.6 |
| 2002 | 235.1 | 401.1 | 491.1 | 1,115.1 | 726.2 | 1,516.2 |
| 2003 | 210.2 | 467.5 | 519.8 | 1,127.1 | 730.0 | 1,594.5 |
| 2004 | 202.8 | 494.4 | 532.3 | 1,343.2 | 735.1 | 1,837.6 |
| 2005 | 213.8 | 513.8 | 620.6 | 1,313.1 | 834.4 | 1,826.9 |
| 2006 | 238.4 | 238.4 | 544.6 | 1,320.2 | 783.0 | 1,853.6 |
| 2007 | 265.7 | 265.7 | 585.5 | 1,325.4 | 851.2 | 1,940.9 |
| 2008 | 258.8 | 258.8 | 549.0 | 1,291.1 | 807.8 | 2,188.8 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE)

Dentro la Red Oriental, la empresa Ferroviaria Oriental Sociedad Anónima (FCOSA) conecta la ciudad de Santa Cruz con Argentina (Yacuiba-Pocitos) y Brasil (Puerto Suárez-Quijarro-



Corrumbá). La red ferroviaria oriental cuenta con 1.244 km de vía de los cuales 643 km corresponden al sector este, 539 km al sector sur y 62 km al ramal norte.

La Red Andina, a cargo de la Empresa Andina Sociedad Anónima (FCASA) conecta la ciudad de La Paz con Chile (Charaña-Arica) y Perú (Guaqui) y Potosí con Chile (Avaroa-Antofagasta) y Argentina (Villazón-La Quiaca). La Red ferroviaria andina cuenta con 2.274 km y sus corredores son Avaroa, Charaña y Villazón.

Figura 4.28

Bolivia: vías férreas



Fuente: SIG-UDAPE (Bolivia)

En cuanto al transporte carretero, es realizado tanto por vehículos públicos, como privados; dentro del transporte público –según el INE– está conformado por onnibuses,³⁸ microbuses, minibuses, taxis, trufis y otros. Por su parte, en los últimos 10 años el parque automotor se ha incrementado considerablemente.

Entre las vías terrestres que pasan y conectan el este con el oeste del país está presente la ciudad de Oruro, parte fundamental del corredor este-oeste del país. Vincula Brasil (Cuiabá-Brasilia-Santos) con Chile (Arica, Iquique) y Perú (Ilo). En el territorio boliviano vincula Puerto Suárez con las ciudades de Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y La Paz y puertos del Pacífico. Tiene una longitud de 2.534 km cuya rodadura presenta pavimento 1.434 km, ripio 663 km, tierra, 437 km.

³⁸ Incluye flotas.

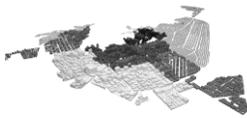


Figura 4.29

Corredor carretero este-oeste

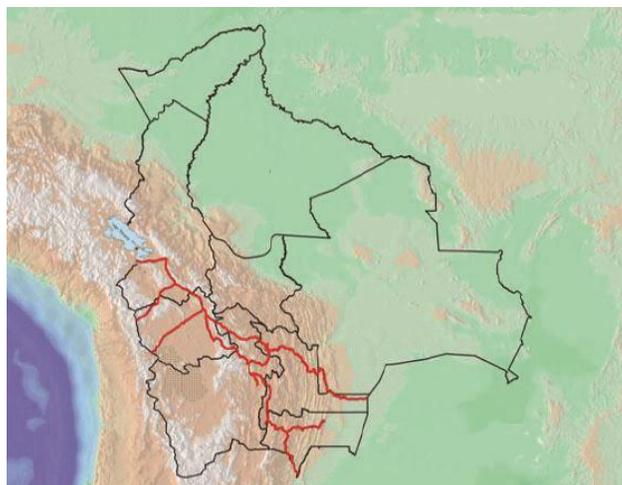


Fuente: SIG-UDAPE (Bolivia)

Dentro los corredores carreteros nacionales, existe otro del que la ciudad de Oruro es parte fundamental, el corredor oeste-sur que vincula Chile (Arica e Iquique), Perú (Ilo), con Argentina (Jujuy-Orán-Salta-Rosario), cubriendo el tramo boliviano Desaguadero-La Paz-Oruro-Potosí-Bermejo. Tiene una longitud de 2.886 km. El corredor constituye un nexo de vinculación entre las capitales de cuatro departamentos (La Paz, Oruro, Potosí y Tarija) y la ruta primordial para la vertebración norte-oeste-sur del país y los puertos extranjeros señalados.

Figura 4.30

Corredor carretero oeste-sur



Fuente: SIG-UDAPE (Bolivia)

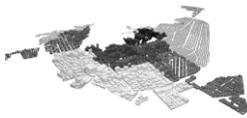


Tabla 4.31

Inversión pública e inversión extranjera directa destinada a transportes (1995-2008)

| Año | Inversión pública en transportes | Inversión extranjera directa en transportes |
|------|----------------------------------|---|
| 1995 | 31.03% | n.d. |
| 1996 | 32.86% | 57.15% |
| 1997 | 31.32% | 21.03% |
| 1998 | 30.25% | 21.77% |
| 1999 | 30.16% | 16.71% |
| 2000 | 31.15% | 13.08% |
| 2001 | 31.64% | 22.90% |
| 2002 | 32.56% | 3.98% |
| 2003 | 40.70% | 6.90% |
| 2004 | 43.93% | 1.53% |
| 2005 | 45.88% | 2.37% |
| 2006 | 46.56% | 10.74% |
| 2007 | 44.71% | 13.52% |
| 2008 | 36.62% | 4.40% |

Fuente: VIPFE e INE

Nota: incluye ejecución estimada de los gobiernos municipales

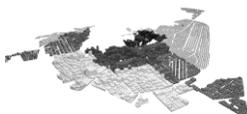
De acuerdo a información disponible, la empresa ferroviaria oriental habría invertido hasta el 2007 un monto cercano a los 96 millones de dólares y la Ferroviaria Andina 31 millones de dólares hasta el año 2005.

Tabla 4.32

**Inversiones de las empresas ferroviarias FCASA y FCOSA
(en dólares americanos)**

| Inversiones | FCASA | FCOSA |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 1996 | 2,960,000 | 3,898,743 |
| 1997 | 5,575,000 | 12,488,960 |
| 1998 | 4,389,000 | 16,987,836 |
| 1999 | 2,225,000 | 9,223,177 |
| 2000 | 2,495,000 | 8,770,066 |
| 2001 | 2,480,000 | 8,262,368 |
| 2002 | 2,498,000 | 5,343,597 |
| 2003 | 1,460,000 | 5,402,686 |
| 2004 | 2,217,558 | 8,891,686 |
| 2005 | 5,336,101 | 5,880,173 |
| 2006 | n.d. | 5,384,439 |
| 2007 | n.d. | 5,510,339 |
| TOTAL | 31,635,719 | 96,044,070 |

Fuente: ATT y memorias anuales de la FCSO S.A.



Para el año 2007, el sector transporte aportaba con el 5,8% del total de la población ocupada a nivel nacional (aproximadamente 420 mil personas), siendo los servicios de transporte terrestre los que más aportan en la generación de empleo.

Tabla 4.33

Población ocupada en el sector transporte y comunicaciones.

En porcentaje (1990-2008)

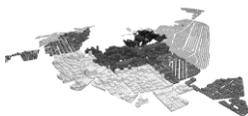
| Año | En ciudades capitales |
|------|-----------------------|
| 1990 | 7.7 |
| 1991 | 7.2 |
| 1992 | 7.1 |
| 1993 | 8.4 |
| 1994 | 7.5 |
| 1995 | 7.6 |
| 1996 | 7.0 |
| 1997 | 8.7 |
| 1998 | — |
| 1999 | 8.6 |
| 2000 | 6.8 |
| 2001 | 7.7 |
| 2002 | 7.5 |
| 2003 | 8.1 |
| 2004 | — |
| 2005 | 10 |
| 2006 | 8.9 |
| 2007 | 9.1 |
| 2008 | 10.9 |

Fuente: UDAPE

| | ÉPOCAS CIUDADES | octava década del siglo XX (1976) | Última década del siglo XX (1992) |
|---|----------------------|--|--|
| 1 | La Paz (con El Alto) | 635.9 | 1119.2 |
| 2 | Santa Cruz | 254.7 | 697.3 |
| 3 | Cochabamba | 204.7 | 407.8 |
| 4 | Oruro | 124.2 | 183.4 |

Fuente: UDAPE

Por otra parte el parque automotor de la ciudad de Oruro se ha incrementado de manera considerable. De acuerdo al último reporte del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) del Gobierno Autónomo Municipal de Oruro, el parque automotor se incrementó en 2.675 vehículos, sumando un total de 65.780 motorizados en la urbe orureña. Hasta el 21 de mayo de esta gestión, el RUAT en la ciudad de Oruro, registraba 63.105 vehículos de diferente marca y variedad. Al mes de junio del año 2012 el municipio registra un



incremento de 2.675 unidades, que se suman a la primera cifra, llegando a un total de 65.780 motorizados. Los factores que inciden en el incremento del parque automotor de la ciudad, obedecen a la dinámica que existe en su compra y venta, además del cambio constante de residencia de la población. Los datos de las diferencias que se originan en el crecimiento del parque vehicular, no solo son por la inscripción de las unidades, sino también por los cambios de radicación. La variedad de motorizados en Oruro se clasifican por clase, entre oficiales, particulares y públicos; entre ellas se identifican a camiones, jeep, microbuses, motos, vagonetas, entre otros, sumando esta variedad se llega a la cifra de 65.780 vehículos.

Tabla 4.34

Oruro. Parque automotor según tipo de servicio

| Tipo de Servicio | 2008 | 2010 | Variación Porcentual |
|------------------|--------|--------|----------------------|
| Total | 50.569 | 53.929 | 6,64 |
| Particular | 46.003 | 52.292 | 13,67 |
| Público | 772 | 822 | -78,33 |
| Oficial | | 815 | 5,57 |

Fuente: Registro Único de Administración Tributaria Municipal, Instituto Nacional de Estadística

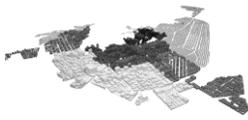
En la Tabla 4.34 se muestra el parque automotor de la ciudad de Oruro, tanto en lo particular, cuyo crecimiento ha tenido una variación porcentual del 6,64% desde 2000 hasta el 2012, justificado por el poder económico que la población obtuvo comerciando en los últimos años. El sector público por el contrario tuvo una baja, concluyendo así que la población está prefiriendo el transporte privado que el público con la adquisición de vehículos propios. Es necesario mencionar también que entre los años 2011 al 2012 el parque aumentó en 71.995 autos a causa de la promulgación de la Ley 133 “Saneamiento legal de automotores” que permitió la legalización de autos “chutos”³⁹ que a nivel urbano se han convertido en la mayor adquisición de la población orureña.

Un tema que llama la atención en la ciudad de Oruro, es que aun cuando es ciertamente una ciudad pequeña, tenga un componente de tacs por parte del sector automotor público en el centro de la ciudad produciendo una contaminación acústica por la falta de educación vial y peatonal que actualmente se vive en la ciudad.

4.3.2 Transformaciones morfológicas de la mancha urbana

El área urbana de Oruro tuvo un proceso de crecimiento de acuerdo a los procesos históricos y políticos que vivió en los últimos 50 años. Como lo mencionamos, el resurgimiento económico

³⁹ Término usado para mencionar a autos asiáticos y americanos que fueron transformados mecánicamente y llevados a la venta en Latinoamérica, especialmente en Bolivia, ingresados por las fronteras de manera ilegal (frontera de Chile, Paraguay, Brasil y Perú).



de la ciudad de Oruro se dio por la minería y el aumento del comercio y ser un punto de entrada y salida comercial entre Bolivia, Chile y Perú. Las juntas vecinales en cada distrito son las que registran el crecimiento a causa de la migración campo ciudad y centros mineros-ciudad, dándose el caso de los distritos 2, 3 y 5, donde existen muy escasos niveles de acceso a servicios básicos e infraestructura de equipamiento para educación y salud.

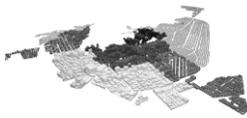
A la situación descrita, se suma el hecho de que el municipio no cuenta con un Plan de Ordenamiento Territorial. Anteriormente estaba vigente un plan Regulador Urbano de la época de los años setenta, mismo que no está en vigencia por efecto del desarrollo desordenado que tuvo la ciudad en más de 25 años.

La estructura de las organizaciones territoriales de base (OTB) se basa en las juntas vecinales, las mismas que tienen vigencia real y legal desde mucho antes de la promulgación de la Ley 1551 de Participación Popular en 1994. Sin embargo, es recién desde la vigencia de esta ley que las juntas vecinales cobran un rol protagónico al establecerse los mecanismos de planificación participativa y los derechos de control social sobre los recursos de la coparticipación tributaria administrados por los gobiernos municipales. Según datos del PDM 2007-2011 en el municipio de Oruro existen 243 juntas vecinales; pero, según la apreciación que tienen los representantes al comité de vigilancia de los cinco distritos, actualmente en el municipio existen más de 278 juntas vecinales, lo cual implica un incremento del 14% de estas organizaciones.

Ciudad fundada el 1 de noviembre de 1606 como un centro minero de plata en la región de los Urus, se denominó Villa de San Felipe de Austria en honor al monarca español Felipe III (Madrid, 1578-1621). El actual Oruro, en primera instancia fue diseñada por ingenieros españoles, en forma de damero, respetando los nuevos sistemas urbanos europeos de aquella época. La planificación urbanística en damero, resulta ser un plan hipodámico o trazado hipodámico, que organiza un asentamiento humano mediante el diseño de sus calles en ángulo recto, creando manzanas (cuadras).⁴⁰

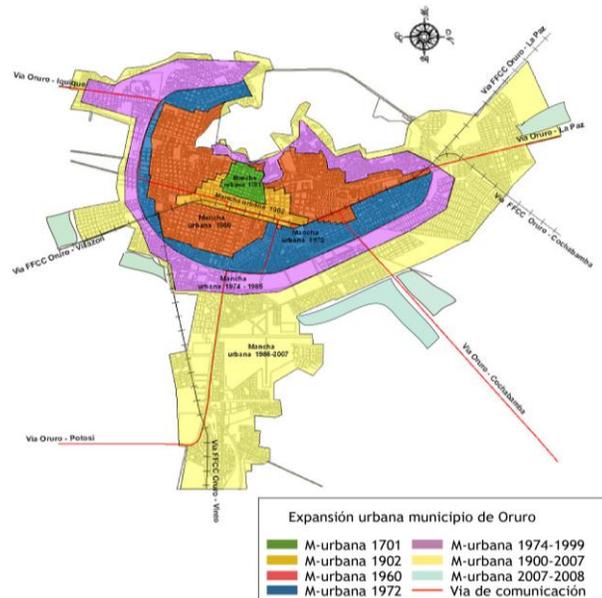
Después de haber sido fundada en la plaza de Armas, Oruro fue dejando de ser una aldea para entrar en un proceso vertiginoso de crecimiento poblacional y urbano. La ciudad se expande del denominado casco viejo de la ciudad hacia los alrededores especialmente hacia el norte, donde planifican las construcciones modernas conservándose el barrio indígena de la antigua ranchería (ver Figura 4.35). La idea de convertir la antigua Oruro en una ciudad moderna y cosmopolita cobra cada vez más importancia con la llegada de los extranjeros y con ellos, de la modernidad, que trae consigo un cambio de costumbres. La imagen de lo que debía ser una sociedad moderna al estilo de las ciudades europeas pegó hondo y estuvo caracterizado por un ideal que tenía como una de sus principales metas la reglamentación y el orden de la vida de la ciudad y de la vida cotidiana tomada como condición para la modernidad. Para el día de su

⁴⁰ El apelativo hipodámico proviene del nombre del arquitecto griego Hipodamo de Mileto (en griego: Hippodamos), considerado uno de los padres del urbanismo cuyos planes de organización se caracterizaban por un diseño de calles rectilíneas y largas que se cruzaban en ángulo recto. Se utiliza un plano urbano llamado plano ortogonal, equirrectangular, en cuadrícula o en damero. Las ciudades que presentan este tipo de planeamiento urbano tienen una morfología urbana perfectamente distinguible en su trazado viario.



fundación, Oruro ya contaba con 15 mil habitantes entre mineros españoles, criollos, negros e indígenas urus, quechuas y aymaras, en este contexto el alza y baja de los precios de la plata, en los siguientes siglos, condicionó el crecimiento o estancamiento de la ciudad.

Figura 4.31
Expansión mancha urbana 1902-2010



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de PDM Oruro

4.3.2.1 Crecimiento del límite urbano de Oruro

La creciente actividad económica comercial devino en una notoria crisis del sistema funcional de la estructura urbana, que se ha visto colapsado por el gran congestionamiento vehicular y la falta de control efectivo de la Alcaldía Municipal, que según la Constitución Política del Estado tiene la competencia exclusiva de regular el tráfico vehicular y mantener en estado adecuado y controlado el sistema viario de la ciudad. A la vez, el crecimiento descontrolado del comercio informal ha generado asentamientos comerciales en sectores residenciales y no con uso de suelo comercial, despojando al peatón la posibilidad de libre circulación, más bien dando una sensación de inseguridad. Por otra parte, la demanda inmobiliaria genera un auge de la construcción, en la mayoría de los casos, de inmuebles que sobrepasan los cuatro pisos de altura, lamentablemente con escaso valor estético y muchas veces incumpliendo normas edificatorias contenidas en el vigente Plan Regulador, afectando así el paisaje urbano de la ciudad con propuestas morfológicas de mal gusto y sin tomar en cuenta el contexto urbano, quitando identidad a la zona. Dicho boom de la construcción sin embargo ha generado grandes flujos de capital y un movimiento económico interesante que induce a un nuevo proceso de planificación urbana.

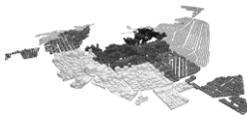


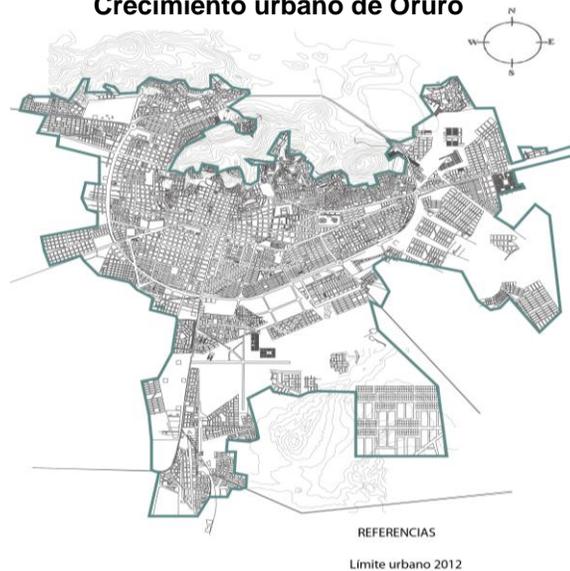
Figura 4.32
Actividad comercial en la ciudad de Oruro 2000-2012



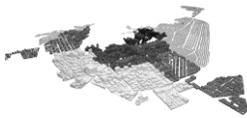
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de PDM Oruro 2011

En cuanto los barrios periurbanos, grandes extensiones de han sido invadidas por miles de familias, generando asentamientos no planificados, sin servicios básicos ni regulación edificatoria; en gran porcentaje aparecen conjuntos de viviendas precarias con bajos niveles de habitabilidad; agravado por grupos y personas dedicadas al negocio inmobiliario informal.

Figura 4.33
Crecimiento urbano de Oruro

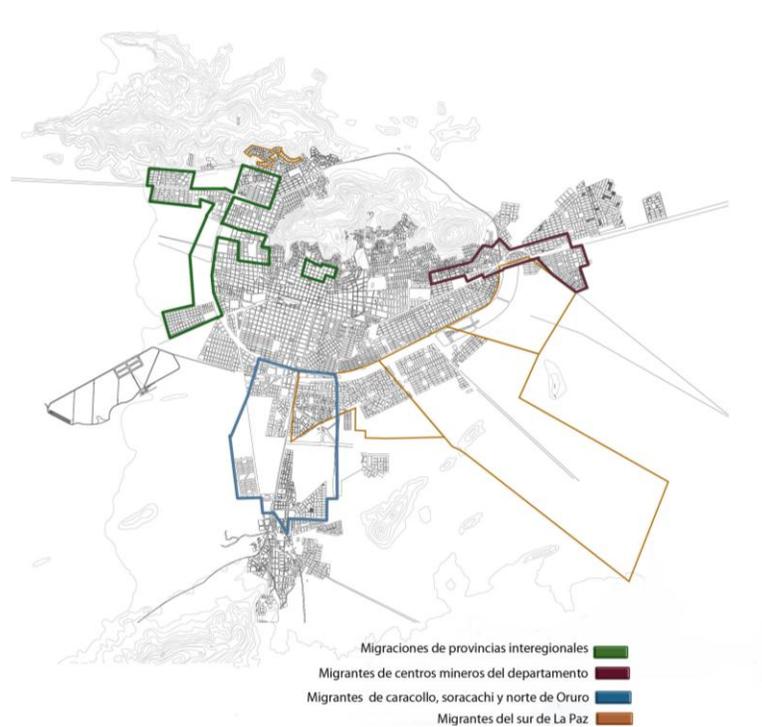


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de PDM Oruro



Oruro no tiene la estética de una ciudad capital de departamento; su extensión es muy grande y su consolidación es irreversible, por tanto es necesario concretar un proceso de reordenamiento urbano y de regularización de estos barrios por medio de la elaboración y puesta en marcha de un Plan de Ordenamiento Urbano y Territorial.

Figura 4.34
Asentamientos de migrantes campo-ciudad 1990-2010



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE

La Figura 4.38 muestra las migraciones campo ciudad de los últimos 10 años. Sobre la carretera hacia la ciudad de Cochabamba se asentaron los migrantes del sur de La Paz dentro de los cuales están los municipios de Inquisivi, poblaciones del norte de Oruro como Caracollo y Soracachi, que se han convertido en centros comerciales después de la ciudad de Oruro.

Sobre la carretera Oruro la Joya y Potosí, se consolidaron nuevos asentamientos de migrantes de centros minero como Santa Fe, Huanuni, Potosí, Llallagua, Machacamarca, Poópo, Pazña, Challapata, Huari y Quillacas. En la zona sur de la ciudad están los nuevos asentamientos que se encuentran aledaños a la carretera Oruro-Iquique, nuevas urbanizaciones compuestas por una población migrante interregional como interprovincial. Es una migración con poder económico por tratarse de comerciantes que después de adquirir propiedades en el sur de la ciudad, se trasladan al casco viejo donde se encuentra la “Feria”, su fuente de ingresos económicos.

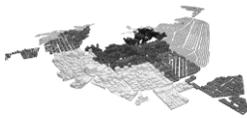
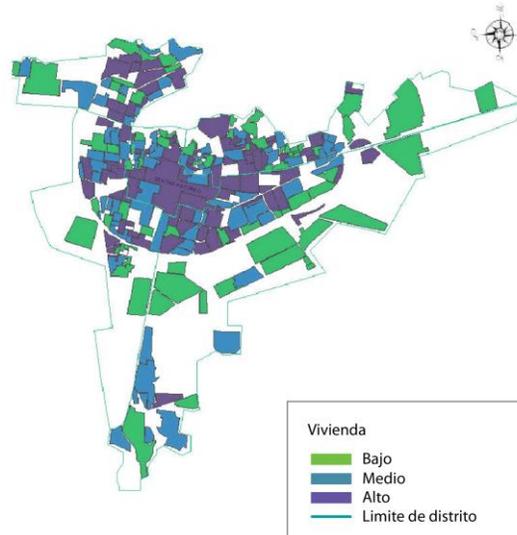


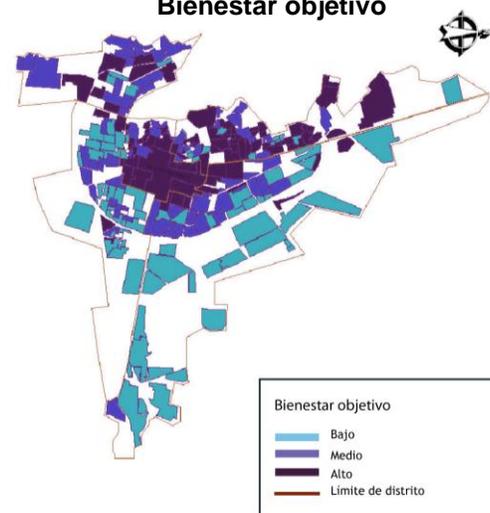
Figura 4.35
Calidad de la vivienda



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE

La calidad de la vivienda en la ciudad tiene un nivel alto hacia el centro donde también se encuentra emplazada una parte de la élite orureña y actualmente también la clase comerciante. Es relevante observar que la zona sur también se encuentra en un nivel alto, en sectores donde se ubican los centros comerciales.

Figura 4.36
Bienestar objetivo

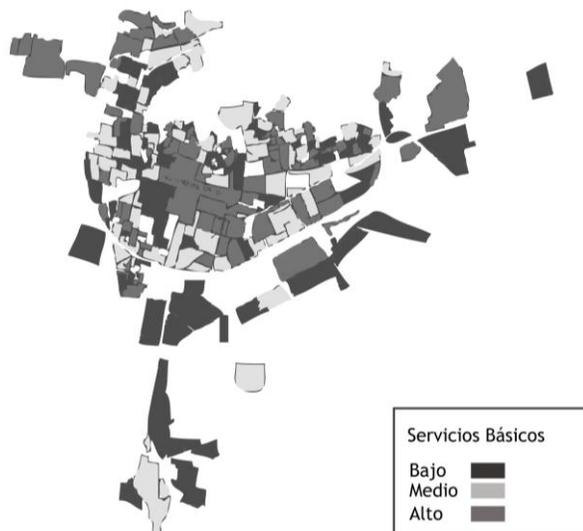


Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE



El indicador de bienestar objetivo muestra que el centro de la ciudad sigue siendo la mejor cubierta en sus necesidades; le sigue parte de la zona norte donde están emplazados migrantes de centros mineros y la zona sur en áreas específicas aledañas a centros comerciales.

Figura 4.37
Servicios básicos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE

Con el mapa de servicios básicos se comprueba que el nivel de urbanización en la zona central está a un nivel alto, así también la zona noroeste donde existe una nueva urbanización con pobladores provenientes de centros mineros y la zona sur con las nuevas urbanizaciones de población comerciante.

4.3.2.2 Precios del suelo

Otra de las consecuencias de las transformaciones de la ciudad es el precio de suelo comercial, que subió desde el año 2000 al 2012. En la siguiente figura se puede observar que hay un incremento sustancial de la sección 1 del municipio. La sección 2 también elevó su precio del suelo por contener las ferias comerciales, siendo estas dos secciones las que más elevaron el precio de suelo por su cambio de uso.

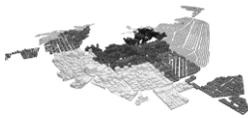
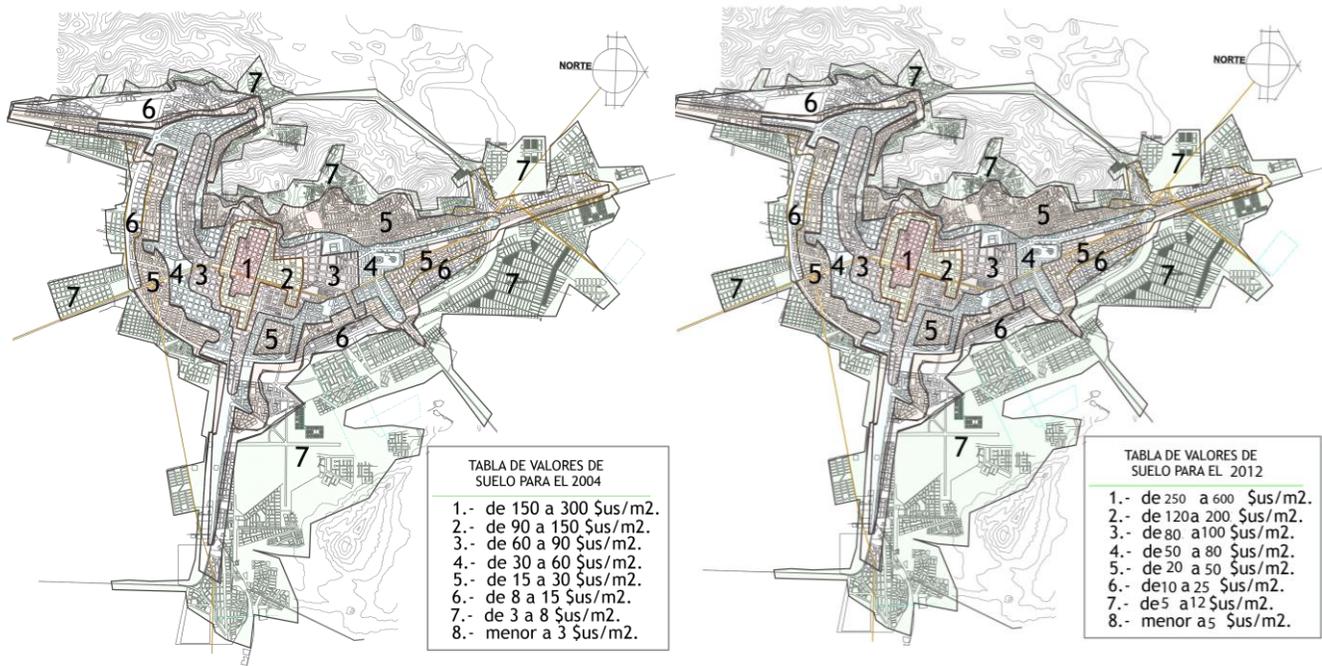
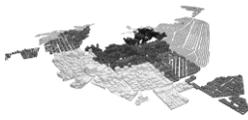


Figura 4.38
Zonas de avalúo 2000-2012 de la ciudad de Oruro



Fuente: Elaboración propia en base datos PDM Oruro 2012

El desarrollo del área urbana de Oruro tuvo un comportamiento desordenado por la falta de planificación urbana. La centralidad de las funciones administrativas hace que el centro de la ciudad sea el sitio con mayor valor de suelo, aunque las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad hizo que se formarán nuevos centros por la implementación de negocios y las improvisadas ferias de distribución de mercadería a nivel nacional.



5. Conclusiones

La globalización plantea desafíos y riesgos para el desarrollo urbano. Sin embargo la integración económica y social a escala mundial en curso no suele asociarse a un crecimiento económico y social equitativo. El riesgo radica en que ciertos territorios e incluso países puedan quedar excluidos de los flujos de comercio e intercambio económico.

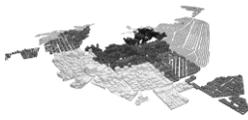
La presente tesis ha argumentado que algunas respuestas a este desafío pueden ser construidas a partir de un territorio con particularidades geográficas que lo integren y representen un aporte al desarrollo económico local.

Se plantea que es a partir de la interacción entre el grado de globalización y territorialización de una economía que es posible ayudar a la evolución del desarrollo local y regional.

Entonces, se puede caracterizar el panorama del desarrollo del departamento de Oruro dentro de la región de acuerdo a los siguientes parámetros:

- Existen regiones con importantes enclaves de producción minera que impulsan las inversiones y el crecimiento económico en la región. El caso de Oruro y la minería del oro es ilustrativo de tal situación. Las actividades comerciales formales e informales que se realizan en la región forman parte de ese desarrollo pues implica un elevado nivel de relación con flujos de intercambio global. Sin embargo, están basadas todavía en ventajas exclusivamente relacionadas con la localización de la meseta altiplánica como espacio de tránsito de mercancías y a factores como la existencia de una economía informal de grandes dimensiones.
- Se da el caso de una elevada integración de localidades a los mercados internacionales asociada con ventajas competitivas territoriales auténticas. Un ejemplo es el departamento de Oruro juntamente por la proximidad con los puertos del norte de Chile.
- Existen determinadas condiciones para consolidarse como plataforma de servicios de transporte y de comercio de alto valor agregado para la zona; en el caso de Oruro, ser parte de la plataforma de servicio de Bolivia y en el caso de los puertos de Chile, ser los receptores del intercambio comercial con Bolivia hacia los mercados internacionales.

La eventual consolidación de un espacio que integre una región podría afectar el anterior panorama en cinco sentidos: a) ampliando los mercados para las empresas y productores de la región, b) mejorando las infraestructuras de comunicación internas disponibles en la región, c) creando opciones de aprendizaje e intercambio entre empresas y productores actualmente desvinculados; d) impulsando la confianza en el comercio y redes sociales de intercambio más ambiciosas, y e) generando una plataforma articulada de servicios de transporte y comercio que una la costa con el centro del continente. La integración a la competitividad nacional y regional de Oruro no implica solamente consolidar una plataforma multimodal para el comercio sino que afecta además sensiblemente a la dinámica de la región, con consecuencias de integración e incremento de la competitividad en la económica local y regional, y un tejido de sistemas de comunicación y logística de transporte.



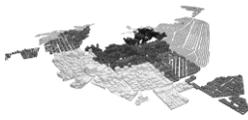
Los factores que fueron analizados contribuyen a la hipótesis de la tesis, en el sentido que fortalece al argumento de que la ubicación geográfica estratégica trae consecuencias de lazos económicos tanto a nivel nacional como internacional, y éstos producen una integración económica global. Todas estas dimensiones se han visto ejercidas en los últimos años en el departamento de Oruro, lo que sugiere que Oruro está constituyéndose en un nuevo escenario favorable en esta lógica cooperativa de desarrollo.

La integración de Oruro a una región competitiva o como un sistema modular de redes de intercambio es un proceso que se ha ido dando en los últimos años, integrando al departamento a una red nacional e internacional por medio de proyectos que conducen al territorio a la globalización con objetivos pragmáticos y puntuales, superando la etapa de simple puente entre los puertos y el interior del país.

En el caso de Oruro, se ha visto que en su territorio se han articulando diferentes clases de relaciones de complementariedad, pero también de competencia económica, como es el caso del departamento de La Paz. Las relaciones y las potencialidades de vinculación entre Oruro y los puertos del norte de Chile son diferentes a las existentes entre los puertos del Perú con su eventual cercanía a La Paz. En consecuencia, esta integración departamental debe ser pensada como una amalgama de diferentes tipos de articulaciones institucionales y relaciones económicas. Podrá estar constituida por redes de cooperación entre ciudades con objetivos específicos, proyectos de desarrollo con una gestión binacional compartida o esquemas de cooperación empresarial. El departamento se transforma así en una suerte de intangible que permite tener un sentido o una visión común del espacio en el cual se deben impulsar los procesos de desarrollo.

El proceso que se ha venido dando del departamento como integrador comercial se fue desarrollando desde la época del auge de la minería en Bolivia. Tanto por su ubicación con respecto a los puertos chilenos como peruanos, este rol como centro de distribución adquirió relevancia en la medida que la economía sustentada en la explotación minera se establecía en el país. Uno de los frutos de este desarrollo fue la implementación de la red ferroviaria que convirtió a Oruro en el primer departamento en conectarse internacionalmente con un ferrocarril hacia Antofagasta, en Chile. Otro avance se dio por ser Oruro la primera ciudad en Bolivia en contar con telefonía, primero para servir a la gran minería y al abastecimiento de ciudad de mercadería europea de primera calidad merced a los extranjeros que invirtieron en el comercio urbano de Oruro, y prontamente utilizada para todo el intercambio comercial y por la sociedad civil. En la actualidad estas conectividades -ferroviaria y caminera, y su participación en la globalización y las TIC- se han convertido en uno de los principales motivos de desarrollo económico y social de la ciudad. Independientemente de ser parte de políticas económicas de origen centralista, Oruro ha encontrado en su ubicación geográfica la dirección hacia su desarrollo.

Por su parte el proyecto del Corredor Bioceánico que integra económicamente a Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile –que pone en relación los océanos Pacífico y Atlántico– consolida al departamento de Oruro como centro estratégico entre el occidente y el oriente boliviano y con los puertos de Iquique, Arica y Antofagasta, en Chile.



Con respecto al departamento, en la última década se ha transformado en un centro de distribución de mercancías que en la actualidad se ha materializado en un puerto seco en proceso de construcción. Otro proyecto en proceso de construcción es el aeropuerto internacional y un nuevo terminal de buses con mayor capacidad.

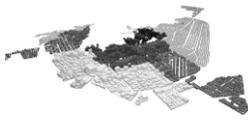
En el análisis de investigación se describen factores que hacen de Oruro un centro de integración comercial, llegando a concluir que:

- La vinculación del departamento de Oruro con el norte de Chile y el sur de Perú es percibida como parte de una integración comercial ya existente que se dio a causa de la proximidad geográfica con el norte de Chile y por la conectividad hacia el oriente boliviano.
- El desarrollo y el territorio son parte fundamental del fenómeno descrito anteriormente. La visión de desarrollo es particularmente importante, en tanto se plantea que esta ciudad se transforme en un punto nodal de los flujos comerciales.
- Se afirma que nuevos tipos de servicios comerciales y de almacenaje ligados a tal actividad son un motor del desarrollo regional. Por lo tanto, la consolidación de la carretera Oruro-Pisiga se ha transformado en un objetivo estratégico de las demandas cívicas orureñas.
- La priorización de la integración vial tiene el objetivo de vincular no solo el departamento de Oruro, sino también los departamentos bolivianos del eje troncal con los mercados internacionales.

En diferentes documentos se menciona a la localización geográfica como una ventaja competitiva. Pertinentemente, varios observadores apuntan que la región no tiene claridad sobre los beneficios reales de tal integración y critican la apuesta exclusiva a actividades comerciales como motor de desarrollo regional. En este caso, no existe el apoyo nacional, porque Oruro desarrolló su economía de manera independiente de las políticas o estrategias públicas, integrándose a una economía global más que nada por el tránsito de mercancías. En este sentido, el Corredor Bioceánico es percibido como corredor de importación, en ausencia de políticas que aumentan la competitividad regional.

La lógica regional está presente sobre todo en la visión de un departamento orureño como zona de tránsito, pero resulta necesario reforzar esa transformación en términos de competitividad por medio de complementariedades económicas y una visión más compleja de las articulaciones comerciales con el norte de Chile.

El departamento de Oruro históricamente tuvo un aporte importante en el PIB nacional gracias al auge de la minería. Sin embargo, en la década de los ochenta y noventa una crisis económica con la baja de la minería puso al departamento en los últimos lugares en aporte al PIB nacional. Una nueva etapa se dio por el acercamiento que tuvo el departamento hacia los puertos del Pacífico. El incremento de los flujos comerciales de mercancías hizo del departamento un puerto de entrada y salida comercial nacional. Posteriormente la denominada Nueva Minería reforzó la creciente economía del departamento, convirtiendo su aporte al PIB nacional entre los más importantes del país, como el de los años 2008-2010. Oruro se convirtió



en el territorio con mayor concentración de exportaciones en la última década, a causa del incremento del flujo comercial y por contener tres vías carreteras y una férrea en su territorio hacia los puertos del Pacífico, indispensables para que el resto del país. Esta concentración de exportaciones e importaciones en el territorio convierte a Oruro en un centro global con características particulares con ventajosas consecuencias económicas y sociales.

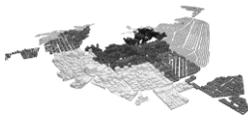
La captación de estos nuevos grupos sociales a consecuencia de una actividad económica es el reflejo de un crecimiento económico. La presencia de los grupos sociales comerciantes en el departamento no solo se consolidaron por estar aledaños a las carreteras internacionales sino que se asentaron en sectores de la ciudad formando nuevas urbanizaciones. Esto produjo un cambio en la estructura urbana al provocar un cambio de uso de suelo en el centro de la ciudad. Este cambio social se debe también a la migración interdepartamental y campo-ciudad. A nivel interdepartamental, entre los años ochenta y noventa Oruro perdió población por la caída de la minería y la falta de empleo, registrando una de las más altas migraciones hacia los departamentos del eje troncal. Sin embargo, a causa de la nueva economía y la nueva minería en Oruro, la pérdida de población se estancó y hubo un nuevo crecimiento demográfico en dirección campo-ciudad, tanto de población de municipios aledaños a la carretera Oruro-Pisiga como de municipios aledaños a la carretera Oruro-La Paz.

En cuanto a los cambios que se dieron en el ámbito sociocultural, influyó la presencia de nuevos grupos sociales por la proliferación de ferias comerciales en el centro de la ciudad; asentado en la zona sur de la ciudad, consolidó nuevas urbanizaciones. Ante la falta de planificación urbana en la ciudad, el crecimiento se está dando de manera desordenada y cambios de uso de suelo están transformando la estructura urbana existente.

En cuanto a la institucionalidad, la estructura de gobernanza institucional no responde a las transformaciones que están sucediendo en el departamento. Este nuevo tipo de construcción regional debería reflejarse y ser sostenida por estructuras institucionales innovadoras. Sin embargo, Bolivia carece de una institucionalidad pública eficiente, aunque ha logrado un desarrollo autónomo en cuanto a la descentralización administrativa y la participación popular.

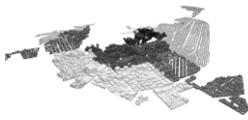
El impulso que ha tomado en los últimos años la descentralización municipal en Bolivia, y juntamente con la propuesta como la de los corredores o la integración al Mercosur, son elementos que han permitido una base institucional para encarar una fase de construcción y de vinculación regional, y al departamento ser parte de esta integración. Es entonces que el gobierno local del departamento cobra importancia, pues ha sabido sostener los cambios económicos, y logró fomentar el papel integrador de Oruro.

Finalmente, Oruro se ha convertido en un escenario capaz de sostener la competitividad del departamento y de la ciudad capital a nivel nacional y regional. Ha logrado de manera espontánea tener relaciones interregionales que facilitaron al desarrollo de la zona. Aunque políticamente existen todavía trabas que dificultan un mayor desarrollo, se ha podido comprobar que es mayor la integración de la ciudad a la competitividad nacional y regional por su ubicación geográfica y su rol en los intercambios comerciales de alcance local, nacional y hasta internacional.

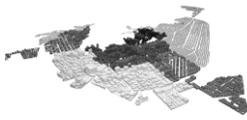


Bibliografía

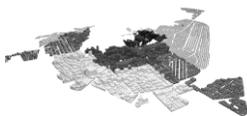
- Ayo, D. (1999). *Los desafíos de la Participación Popular*. La Paz, CEBEM.
- Ascher, F. (2001). *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. La tour d'Algues: Editions de l'Aube [en castellano: Madrid, Alianza Editorial, 2004].
- Benko, G. (1996). *Economía, espacio y globalización en la aurora del siglo XXI*. Huilcitec, Sao Paulo.
- Blanes, J. (2006). *Áreas metropolitanas en clave de desarrollo y autonomía*. FES-ILDIS, La Paz.
- Blanes, J. (2001). *Área metropolitana de La Paz, condiciones de competitividad*. CEBEM, La Paz.
- Blanes, J. (2001). "Área metropolitana de La Paz, condiciones de competitividad". La Paz: CEBEM. Documento inédito.
- Blanes, J. (1999). La planificación participativa. El caso de algunas capitales de departamento. Análisis y propuestas. Documento preparado para el Viceministerio de Planificación Estratégica y Participación Popular VPEPP. La Paz: CEBEM. Documento inédito.
- Blanes, J. (1991). *El reto de la planificación descentralizada*. La Paz, CEBEM, SBP.
- Boisier, S. (1996). "La geografía de la globalización: un
- Borja, J. y M. Castells (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Santillana.
- Calderón, F. y R. Laserna (1983). *El poder de las regiones*. Cochabamba, CERES.
- Brenner, N. (2003). La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post-fordista. *EURE* 29: 86.
- Castells, M. (1996). La era de la información, Economía, sociedad y cultura, vol. 1: *La sociedad red*. Madrid: Alianza Editorial.
- Daher, A. (1999). *Territorios de las Transnacionales Chilenas*. Instituto de Postgrado en Estudios Urbanos, Arquitectónicos y de Diseño PUC.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE* (Santiago), diciembre 1999, vol. 25, núm. 76: 29-56.
- De Mattos, C. (2004). Santiago de Chile: Metamorfosis bajo un nuevo impulso de modernización capitalista. En: *Santiago en la globalización: ¿Una nueva ciudad?* De Mattos et al. (editores). Ediciones SUR y Eure libros, Santiago.
- Delgado, M. (1998). La globalización ¿nuevo orden o crisis del viejo? *Desde el Sur* 1: 5-37. Sevilla, Universidad de Malaga / Universidad de Sevilla.
- Eraydin, A. (2007). El impacto de la globalización en diferentes grupos sociales: la competitividad, la cohesión y la segregación espacial en Estambul.



- Friedmann, J. y G. Wolff (1982). *World city formation: an agenda for reserach and action*.
- Friedmann J. (1997). Futuros de la ciudad global: El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico. *EURE* (Santiago), Diciembre 1997, vol. 23, núm. 70: 39-57.
- Hoffmann, J. (1997). *An Overview of Latin American Ports*. Santiago de Chile, CEPAL.
- Hoffmann, J. (1999). *Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones de desarrollo*. Santiago de Chile. CEPAL.
- Kampetter, W. (1995). Fertilidad nacional, Estado-nación y sistema económico mundial. *Nueva sociedad* 137.
- Kaztman, R. (2009). *La Dimensión espacial de la cohesión social en las grandes ciudades de América Latina*.
- Kitson, M; Martin, R. & P. Tyler (2004). Regional Competitiveness: An elusive yet key concept? *Regional Studies*, vol. 38, diciembre, 2004.
- Krugman P. (1992). La competitividad económica: mitos y realidades, *Economía Abierta* 1: 1-23.
- Krugman P. (1996) *The self-Organizing Economy*. Oxford: Brasil Blackwell 1996.
- Markusen & Schrock (2006). The Distinctive City: Divergent Patterns in Growth, Hierarchy and Specialisation. *Urban Stidies*, vol. 43, num. 8: 1301-1323.
- Méndez, R. (1997) *Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona, Editorial Ariel.
- Méndez, R. & I. Caravana (1996). *Organización Industrial y Territorio*. Síntesis. Madrid
- Panadero y Cebrian (1999). *América Latina: Lógicas Locales. Lógicas Globales*. Cuenca, 1999. Colección de estudios. Ediciones de la Universidad de Castilla-La mancha.
- Prado, F. (2001) *Los desafíos de la globalización y la competitividad en el área metropolitana de Santa Cruz*. CEDURE, Santa Cruz.
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Javier Vergara Editor, Buenos Aires, Argentina.
- Porter, M. (1998). *On competition*. Boston, Harvard Business School Press.
- Renedo, J. (2009). *El estado boliviano y la distribución de competencias de las entidades autonómicas*. IDEA Internacional, La Paz.
- Rezende, S. (1998). *Modernización Portuaria: Una piramide de desafíos entrelazados*. Santiago de Chile, CEPAL.
- Roque, F. (2000). *Desafíos y dilemas de la construcción del poder local*. Alforja Programa Coordinado de Educación Popular. San José.



- Sachs, Jeffrey D. *et al.* (1999). *Bolivia en el siglo XX. La formación de la Bolivia contemporánea*. La Paz, Harvard Club de Bolivia.
- Sassen, S. (1991) *The Global City*. New York. London. Tokio. Princenton University Press
- Sassen, S. (1998) Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE* 71, Santiago de Chile.
- Turok, I. (2006). *The Connections Between Social Cohesion and City Competitiveness*. Paris.
- Urquidí, B. (1999). “Los desafíos actuales de las ciudades bolivianas: presentación de temas relevantes en las ciudades de La Paz, El Alto, Cochabamba”. En: Universidad de Toronto, Foro internacional sobre metropolización, 11-12 de marzo, Santa Cruz, ACIDI, La Paz.
- Universidad de Toronto (1998). *Taller nacional desarrollo urbano sostenible. Experiencias municipales en el contexto de la participación popular*. Cochabamba, ACIDI, La Paz.
- 1999 Foro internacional sobre metropolización, 11-12 de marzo, Santa Cruz, ACIDI, La Paz.
- Storper M. (1997). *The regional world: Territorial development in a global economy*. Guilford press, New York.
- Taylor, P. (1994). The estate as container. *Progress in Human Geography* 18: 151-62.
- Turok, I. (2004). Cities, Regions and Competitiveness. *Regional Studies*, vol. 38, num. 9, pp. 1069-1083.
- Webster, D. & L. Muller (2000). *Urban competitiveness assessment in developing country urban regions: the road forward*. Washington, D.C.: Urban Group, INFUD-The World Bank.



Anexos

Anexo 1

La periodista boliviana *Martha Otazú* realizó un artículo en el periódico *Pieb* denominado: **Investigación muestra el gran poder de la chola altiplánica**, en el cual se refirió al poder de la mujer de pollera que es comerciante en la festividad llamada “el gran poder”.⁴¹ Los hábiles minoristas que lograron sobrevivir al decreto 21.060⁴² se convirtieron en grandes comerciantes de electrodomésticos, alcanzando un gran poder económico que se traduce también en la organización de esta fiesta. “*La sofisticación de su vestuario ha ido tan lejos, por ejemplo, que hoy las fraternidades de élite se dan el lujo de elegir el diseño de la tela con la cual confeccionan polleras y mantas, y lo mandan a fabricar a las grandes textileras asiáticas; los representantes de las fraternidades viajan incluso al Asia para conversar con los proveedores y encargar sus diseños exclusivos*”.

Un ejemplo de este cambio que se está produciendo es el mandato del actual Presidente de la República de Bolivia, Evo Morales Ayma, que es el primer Presidente indígena, ya que todos sus predecesores eran gente de la minoría con ascendencia europea. En la actualidad el trato y la forma de visión que el boliviano tiene del poder económico y gobierno han empezado a cambiar gracias al realce de la clase emergente con el progreso del indígena.

Es muy común que todavía en Bolivia muchos bolivianos indígenas trabajen para la élite boliviana,⁴³ pero con el realce del poder económico del indígena de estos últimos años el trato entre estas diferentes clases sociales ha ido cambiando, si bien antes al indígena se lo consideraba como gente de servicio. En la actualidad se considera al indígena con poder económico y político, por lo cual han surgido negocios y alianzas y una nueva forma de trato entre estas clases sociales, tomando así un nuevo rumbo el ordenamiento social.

Anexo 2

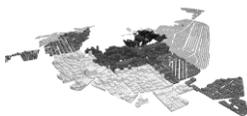
Antes de abril de 1994, el concepto municipio estaba limitado al “radio urbano”, categoría que exigía poseer una población igual o mayor a 2 mil habitantes. Esta situación marginaba al 42% de la población que vivía en comunidades menores de ese nivel de población,⁴⁴ y por ello tenían la calidad de población rural, con sus propios modos de organización, ligados débilmente a la administración del municipio urbano.

⁴¹ La festividad de Nuestro Señor Jesús del Gran Poder es un acontecimiento tradicional y costumbrista que tiene su origen en la populosa Zona del Gran Poder, conocida como el barrio de Ch'ijini y que se celebra con una extraordinaria demostración folclórica en honor de la imagen (en lienzo) que se venera en el Templo de la Calle Antonio Gallardo en la ciudad de La Paz.

⁴² El Decreto Supremo 21.060 que aplicó políticas fiscales y monetarias restrictivas, instauró un bolsín como mecanismo de fijación del tipo de cambio flexible, liberalizó el mercado financiero y se suprimieron los controles de precios y de comercio exterior.

⁴³ Denominación que se le da a la gente que desciende de europeo y posee tez blanca.

⁴⁴ Censo de Población y Vivienda, INE Bolivia 1992.



Con respecto al sistema tributario boliviano, establecía que el cumplimiento de las obligaciones fiscales se haría efectivo en el domicilio legal del contribuyente;⁴⁵ esta definición técnica determinaba que en las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz –en las cuales tenían su domicilio legal las empresas más importantes de la República–, quedaba el 81% de los recursos nacionales asignados a los municipios⁴⁶ y que correspondían a los impuestos nacionales coparticipables.⁴⁷

La Ley de Participación Popular divide el territorio de la república en 315 jurisdicciones municipales y proporciona los instrumentos para que la función pública se democratice en gobiernos municipales. Destina los ingresos del Estado y establece que de la recaudación efectiva de las rentas nacionales, el 20% será destinado a los gobiernos municipales bajo la modalidad de coparticipación tributaria⁴⁸ que realiza el Estado a favor del municipio para el ejercicio de las competencias definidas por la LPP. Conjuga la descentralización con una participación social amplia de los grupos de población más perjudicados y desatendidos, creando nuevas estructuras administrativas. A ésta pertenecen la desconcentración administrativa con un desplazamiento de tareas y decisiones al nivel departamental, así como la creación de gobiernos municipales, los cuales están equipados con funciones normativas, ejecutivas, administrativas y técnicas dentro de las jurisdicciones territoriales, que en gran parte son nuevas. Con esto se transfirieron competencias del Estado central a los 315 municipios (de los cuales solo 24 eran reconocidos previamente a la implementación de la LPP) (Ströbele y Gregor, 2000). La nueva ley abarcó todos los municipios bolivianos, incluso las ciudades mayores, pero su impacto fue más importante para los municipios rurales, cuyas administraciones municipales son designadas como gobiernos locales autónomos en la Ley Municipal.

Torrice (2005) resume la ley y en seis aspectos principales y su alcance hasta la actualidad:

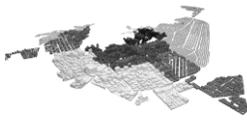
- 1) Reconoce la personalidad jurídica a las organizaciones comunitarias (juntas vecinales, comunidades indígenas y comunidades campesinas) las mismas que a partir de dicho reconocimiento tienen derecho a exigir, a sugerir, a fiscalizar, a participar y obviamente la obligación de colaborar en el servicio a la comunidad.

⁴⁵ Bolivia, La Participación Popular en cifras, 1996. Secretaría Nacional de Participación Popular. Págs. 8 y sgtes. La Ley 843 de Reforma Tributaria, aprobada en mayo de 1986, inicia un proceso de simplificación, ordenamiento y recuperación del rendimiento tributario por el que se amplía la base imponible hacia la riqueza y el consumo, se reducen los impuestos existentes y las más de 100 rentas destinadas a solo siete, se simplifica la administración tributaria y se incorpora al sistema bancario al cobro de los impuestos. Esta medida permitió que la presión tributaria ascendía de 2,92 en 1986 a 14,65 en 1995, segundo año de la vigencia de la Ley de Participación Popular, y hoy se encuentre en el 16%.

⁴⁶ El grado de irracionalidad se ampliaba si consideramos, que con las otras seis ciudades capitales de departamento, Oruro, Potosí, Tarija, Sucre, Trinidad y Cobija, el porcentaje ascendía al 92%. Bolivia, La Participación..., p. 11.

⁴⁷ Estos impuestos son: el Impuesto al Valor Agregado IVA, Régimen Complementario del IVA, RC-IVA, Impuesto a la Renta Presunta de Empresas IRPE, Impuesto a la Renta Presunta de Propietarios de Bienes IRPPB, Impuesto Especial a la Regularización Impositiva IERI, Impuesto a las Transacciones IT, e Impuesto a los Consumos Específicos ICE.

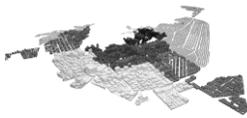
⁴⁸ Coparticipación tributaria.



- 2) Para que un municipio obtenga los recursos económicos que le proporciona la LPP, debe gestionar proyectos a través de una Organización Territorial de Base (OTB)⁴⁹ que en su accionar, propone, pide, controla y supervisa las obras y servicios municipales de acuerdo a las necesidades comunitarias (art. 7º de la LPP). Esta atribución de las OTB se ejerce mediante la planificación participativa municipal que debe concretarse en los Planes de Desarrollo Municipal (PDM) y el Programa de Operaciones Anual (POA). La ley instala el control social mediante Comités de Vigilancia (CV), que generalmente deben pronunciarse sobre el presupuesto y manejo de los recursos de la planificación popular. Una denuncia de parte de la CV puede llegar a congelar los recursos económicos que recibe el municipio de parte del gobierno central.
- 3) Redistribuye de forma más equitativa los recursos de acuerdo al número de habitantes, y ya no de acuerdo a la contribución de cada departamento o municipalidad.
- 4) Transfiere a los gobiernos municipalidades responsabilidades en el campo de la salud, educación, deportes, cultura, caminos vecinales, micro riego y actividades vinculadas al desarrollo humano.
- 5) Reorganiza la jurisdicción municipal. Las alcaldías pasan de ser instituciones restringidas a lo urbano en gobiernos municipales urbanos y rurales.
- 6) Otro gran paso fue la inclusión de la población por medio del voto en las elecciones municipales de 1995. Por primera vez se realizaron elecciones locales en algo más de 200 municipios predominantemente rurales, lo que significó conceder el derecho a voto en elecciones locales a más de un millón de votantes rurales. Asimismo, el electorado fue ampliado con la inclusión de votantes entre los 18 y 20 años de edad. Las elecciones convocaron a 33% más votantes que las de 1993 y la abstención bajó de 46,7 a 36,4%. Las elecciones también fueron particulares porque en ellas la duración del mandato de los alcaldes y concejales fue alargada de dos a cuatro años (MDH-SNPP, 1997).

Podemos agregar que la LPP reorganiza la administración pública en función de las tareas de la participación popular, reorganización que busca acercar al Estado al seno de la sociedad civil.

⁴⁹ OTB, pueden ser juntas de vecinos, comunidades campesinas, pueblos indígenas o sindicatos agrarios. Cada OTB representa a una población de un determinado territorio. Pueden organizarse según usos y costumbres de cada lugar, reafirmando así la diversidad cultural del país.



| Tabla. Estructura municipal y participación. Ámbito Municipal | | |
|--|---|---|
| Marco legal | Combinación democracia representativa y democracia participativa | |
| | Democracia Representativa | Democracia Participativa |
| | Ley Orgánica de Municipalidades | Ley de Participación Popular |
| Actores centrales | Partidos Políticos | Organizaciones Territoriales de Base y Comités de Vigilancia |
| Escenarios de Participación | Elecciones Alcaldes y Consejos Municipales | Asambleas de barrios y distritos municipales |
| Roles | Alcaldes Instancia Ejecutiva Consejos Municipales Instancia de Control | 1. Elaboración Participativa de Planes de Desarrollo Municipal. Largo Plazo (PDM) Corto Plazo (POA) 2. Vigilancia social |

Fuente: Torrico 2005

La Tabla muestra el rol de cada uno de los actores que tienen importancia en la participación popular, remarcando que la ley está enfocada en la escala local, dando así una nueva forma de organización, planificación y fiscalización de procesos de participación, con el propósito de incluir a municipios que en la práctica eran dependientes de otros, sin tener un proceso democrático, y la reformulación de organización en municipios existentes para que trabajen juntamente con el gobierno central en planificación y propuestas que prioricen las comunidades y su calidad de vida.

En el año 2004 la ley cumplió 10 años de ser implementada, lo que hizo posible comenzar a evaluar resultados. La LPP cumplió con delegar funciones administrativas y de participación a los gobiernos municipales. La asignación total del 20% de los ingresos nacionales parece ser una de las más importantes con relación a otras experiencias de descentralización de recursos en Latinoamérica. Por el contrario, uno de los principales problemas de la ley es que, al circunscribir la participación ciudadana en la escala local sin que se tengan similares mecanismos en la escala nacional, la intervención de las organizaciones territoriales está centrada en temas puramente locales, generando una desarticulación con el ámbito nacional.