

ARCHIVO

92/16428

REPUBLICA DE CHILE
ASESOR ESPECIAL DEL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
EN MATERIAS INTERNACIONALES

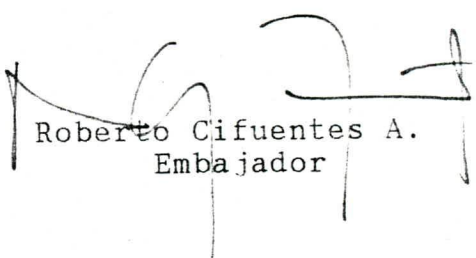
Santiago, 10 de Agosto de 1992

Señor
Alberto Zelada Castedo
Cónsul General de Bolivia
Santiago

Distinguido señor Consul:

Por especial encargo del Presidente de la República, tengo el agrado de dirigirme a usted con el propósito de agradecer su amable carta del 21 de Julio último y de hacerle llegar una nota que Su Excelencia ha escrito a Don Joaquín Aguirre Lavayén.

Aprovecho la oportunidad para expresarle las seguridades de mi mayor consideración.


Roberto Cifuentes A.
Embajador



Santiago, 6 de Agosto de 1992

Señor
Joaquín Aguirre Lavayén
P.O.Box 3769
Santa Cruz

Distinguido señor Aguirre:

Agradezco su amable carta del 6 de Julio último y la información que me envía sobre Puerto Aguirre, como asimismo los tres libros que tiene la gentileza de enviarme que procuraré leer con el mayor interés. Comparto sus conceptos sobre el aporte del pueblo vasco al desarrollo de nuestros países. Yo mismo tengo origen vasco, por el lado materno, como también mi mujer, que es Oyarzún.

Participo también de su opinión en cuanto al aporte que los empresarios privados de nuestros países pueden hacer a la integración de América Latina, testimonio de lo cual son los antecedentes que usted reseña. Confío que los gobiernos podamos contribuir eficazmente al mismo fin, tarea en la que estamos seriamente empeñados.

Lo saluda cordialmente.

Patricio Aylwin Azócar

Joaquín Aguirre Lavayén

P. O. Box 3769
Santa Cruz - Bolivia

ARCHIVO

Santa Cruz - Bolivia - Julio 6 de 1992

Al Excelentísimo Señor Presidente de la República de Chile.
Dr. Patricio Aylwin.
Palacio de Gobierno - Santiago - Chile.

Excelentísimo señor Presidente:

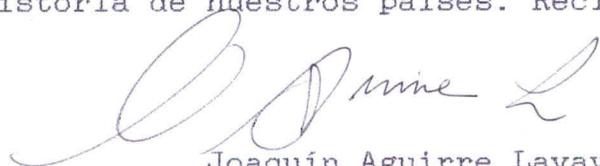
Hago llegar las expresiones de mi agradecimiento por el abrazo y las muy cordiales palabras con las que me honró su Excelencia en el encuentro de LAS LEÑAS, Mendoza, Argentina (Junio 26), y le adjunto informaciones referentes a PUERTO AGUIRRE, primer puerto boliviano ubicado en la Hidrovía Paraguay Paraná.

Los Vascos hemos contribuido en gran parte al desarrollo de estos nuestros países. Vascos de apellido Aguirre están vinculados a la historia de Chile desde las antiguas épocas coloniales de don Francisco de Aguirre, fundador de La Serena, y yo llevo el mismo nombre y apellido del filántropo chileno don Joaquín Aguirre.

Pienso, excelentísimo señor Presidente, que hoy los empresarios privados podemos contribuir a la integración de este nuestro hermoso continente, como lo manifesté en Santiago al diario EL MERCURIO con motivo de la Reunión de los Ministros de Transporte del Cono Sur (recorte adjunto): mis apreciaciones se confirman este año con el inicio de un flujo saludable de cargas que vienen ya DESDE EL PUERTO DE ARICA HASTA PUERTO AGUIRRE con destino al Brasil. Bolivia se está convirtiendo, señor Presidente, en un país de servicios y en un puente de unión entre el Pacífico y el Atlántico: nosotros en PUERTO AGUIRRE estamos y estaremos gustosos de recibir en todo momento la visita de los empresarios chilenos que deseen utilizar nuestros servicios portuarios y nuestros servicios de Zona Franca Comercial e Industrial.

Me he quedado pensando en ese PUERTO AGUIRRE chileno sobre cuya existencia usted muy gentilmente me habló en LAS LEÑAS, y creo señor Presidente, que como un inicio de confraternidad, sería bueno y saludable que el PUERTO AGUIRRE boliviano y el PUERTO AGUIRRE chileno se den pronto la mano y se conozcan mejor.

Me permito adjuntarle tres de mis obras literarias relacionadas con la pasada historia de nuestros países. Reciba usted mis cordiales saludos,



Joaquín Aguirre Lavayén

Adjunto:

Información sobre Puerto Aguirre, recortes de prensa y libros:
"GUANO MALDITO" (Bogotá 1976)
"GUERRA DEL PACIFICO - PACTO DE TREGUA 1884" (Cochabamba 1987)
"EN LAS NIEVES ROSADAS DEL ANDE" (Santa Cruz 1991)

CONSULADO GENERAL DE BOLIVIA

Santiago - Chile

CGB-26-92

Santiago, 21 de julio de 1992

Excelentísimo Señor Presidente:

Tengo el honor de dirigirme a Su Excelencia, para cumplir con el encargo que me formulara el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia, Don Ronald Mac Lean Abaroa, de hacerle llegar una nota personal de Don Joaquín Aguirre Lavayén con información sobre Puerto Aguirre, puerto de Bolivia ubicado en la Hidrovía Paraguay-Paraná, así como tres de sus libros intitulados, "Guano Maldito", "Guerra del Pacífico-Pacto de Tregua" y "En las Nieves Rosadas del Ande".

Hago propicia esta oportunidad para reiterar a Su Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.



ALBERTO ZELADA CASTEDO
Cónsul General de Bolivia

A Su Excelencia
Don Patricio Aylwin Azócar
Presidente de la República de Chile
Presente.



La flecha señala el lugar de la obra

Con un préstamo de los EE.UU., una empresa boliviana construirá un puerto sobre el río Paraguay, lo que le permitirá, en un corto plazo, el acceso a las estaciones fluviales de Rosario, Buenos Aires y Nueva Palmira

Bolivia se asegura una salida al Atlántico

LA PAZ, 10 (UPI).— Una empresa privada recibió un crédito de los Estados Unidos para instalar un puerto fluvial que le permita a Bolivia acceso comercial al océano Atlántico.

En ese sentido se firmó ayer aquí un acuerdo entre el gobierno norteamericano y la empresa privada Bolivia Aguirre Limitada para un crédito de 1.278.095 dólares.

El préstamo permitirá a dicha empresa concluir la construcción e instalación de un puerto fluvial en el lugar denominado Quijarro, frente a la ciudad brasileña de Corumbá.

La terminal portuaria dará acceso a las barcas bolivianas para navegar el canal Tamengo y luego los ríos Paraguay y Paraná, en la Cuenca del Plata, cuyo acuerdo prevé la libre navegación a cualquier país o bandera, explicó el empresario Joaquín Aguirre Lavayen.

Bolivia es uno de los cuatro miembros del acuerdo de la Cuenca del Plata, junto con la Argentina, Brasil y Paraguay.

Por su lado, George Wachtenmheim, director interino de la Agencia Internacional del Desarrollo de los Estados Unidos, destacó la importancia del proyecto fluvial diciendo que permitirá la creación de un polo de desarrollo.

Exportación de granos

La terminal portuaria dará preferencia a la exportación de granos que se producen en el departamento de Santa Cruz, en la región oriental de Bolivia, entre ellos soja, maíz y sorgo.

Aguirre Lavayen refirió que el proyecto permitirá completar las instalaciones de manejo y embarque fluvial de granos a orillas del canal de Tamengo, y precisó que la inversión total ascenderá a 2,5 millones de dólares.

Precisó también que las instalaciones tendrán capacidad de embarque fluvio-marítimo de 500.000 toneladas métricas anuales de granos.

Citó que en el caso de la soja, a precios internacionales de hoy Bolivia tendrá posibilidad de exportar más de 100 millones de dólares.

"Nuestra salida al mar por la Cuenca del Plata es una realidad", enfatizó Aguirre Lavayen, quien refirió que las operaciones podrán iniciarse a fin de año.

Además de Puerto Quijarro, Bolivia tendrá acceso a corto plazo al océano Atlántico mediante la navegación comercial por los ríos Paraguay y Paraná y llegar a los puertos de Rosario y Buenos Aires, en la Argentina, y Nueva Palmira, en Uruguay, donde tiene zonas libres designadas por esos países.

Economía y Negocios

B 1

Santiago de Chile, Sábado 2 de Septiembre de 1989

Admi-
Simp-
Papé-
do in-
los en
es en
951 se
es y a
sarro-
la in-
a par-
l área
cto la
actual-
ue la-
rteras
Unidos
Was-
o, 1 en
vendió
n total
eladas
mil to-
as cua-
50 mil
blan-
c va a
tación
mpson
riente
esos fi-
tación
o para
roduc-
en Chi-
se re-
jo, des-
undial,
ansión
la com-
celulo-
en ma-
uyeron
explo-
ifornia
la em-
s.
Simp-
el desa-
nental
s de la
y con-
stal en
ro y to-
IPC, la
género
mpson
del ca-
CMPC
en con-
pac.

BOLIVIANO JOAQUIN AGUIRRE:

“Empresarios Impulsamos Integración de A. Latina”

- El creador del primer puerto —fluvial— de Bolivia y de su primera flota de carga manifestó que el deseo de su país es ser un puente entre el Pacífico y el Atlántico, creando un flujo desde Sao Paulo hasta Arica.

Su convicción de que los empresarios latinoamericanos son quienes más impulsan la integración del continente manifestó el creador del primer puerto —fluvial— boliviano y de la primera flota de carga de ese país, Joaquín Aguirre Lavayen.

El empresario, en Chile para participar en una reunión regional sobre transporte, afirmó a El Mercurio que el deseo de su país es convertirse en un puente entre el Pacífico y el Atlántico, creando un flujo desde Sao Paulo —Brasil— hasta Arica, en el norte chileno.

Aguirre indicó que la activa participación de Bolivia en la Cuenca de Plata y en la Hidrovía Paraguay-Paraná se debe al gran auge productivo que ha experimentado la nación en los últimos años, lo que ha hecho indispensable optimizar los canales de salida de sus productos exportables, especialmente hierro y soya. Ese crecimiento se reflejará, dijo Aguirre, en exportaciones de este último producto superiores al millón de toneladas en los próximos años.

De acuerdo a lo explicado por el presidente de la Cámara de Industria y

El Banco Central Adjudicó Cupos Por US\$ 10 millones

- Demanda alcanzó a US\$ 59 millones.

El Banco Central adjudicó cupos para operaciones de conversión de deuda vía capítulo XVIII por US\$ 10 millones. La demanda por cupos alcanzó a US\$ 59 millones.

Las tasas de interés de los cupos fue 3,71 % la máxima, 3,5 % la máxima y 3,5753 % la tasa promedio.

Comercio de Santa Cruz, José Luis Camacho, el proyecto de la empresa naviera ha significado una inversión de 3,9 millones de dólares, y en una primera etapa transportará entre 50 y 70 mil toneladas. El sistema completo de la hidrovia significó un comercio del orden de los 200 millones de dólares en el año 1987, con 34,5 millones de toneladas transportadas.

Aguirre informó que se está trabajando con el BID para la creación de una comisión intergubernamental que administre el sistema, el cual, según el empresario, se constituye como un fuerte vínculo de integración del Cono Sur.

“Sin duda fomentará el comercio entre los países y puede ser un paso para la formación futura de un mercado común”, señaló. En ese sentido, prosiguió, los empresarios han estado más adelantados que los países, con intentos claros y concretos de facilitar los flujos comerciales, especialmente en el caso boliviano, donde la presión de la producción y de la oferta han hecho al país volcarse a nuevas posibilidades de salida de sus productos de exportación.

El empresario destacó que en Bolivia se le ha dado al sector privado las oportunidades de modernizar al país.

“Ello fue fruto de la crisis, la cual nos enseñó a vivir con austeridad, a no creer en proyectos faraónicos, a reasignar recursos”, opinó José Luis Camacho.

“Nosotros pagamos el precio del populismo político. Con ese estilo no se soluciona el problema de la producción, que requiere disciplina y, por lo mismo, sacrificio”, añadió Joaquín Aguirre.

En cuanto a la salida de Bolivia al Pacífico, el empresario manifestó que la posición del país en este lado del continente va a ser cada vez de mayor cooperación con Chile y Perú.

“Bolivia desea convertirse en un puente que comunique el Atlántico con el Pacífico, creando un flujo desde Sao Paulo hasta Arica o Iquique, incluso Antofagasta”, señaló.

Verónica G del programa permitido durante años abastecer ha logrado divisas. Dijo “especialmente”. Por otra parte, tualmente la pría estar en con las cosas”.

Iansa, dijo podido diversif sido posible de total. Actualme do un planta e Curicó, con los exportación y en marzo de l drán otros pro y el tomate. E lamente está e nos hemos ext

Cambi Clasifi De Ric

Una mejor los bonos de l Generación El los instrument co, constituyere caciones intro clasificadora d tendencia de A dos de Pensio das ayer en el

De esta ma gener que esta riesgo subiero que se encont pasaron a la B

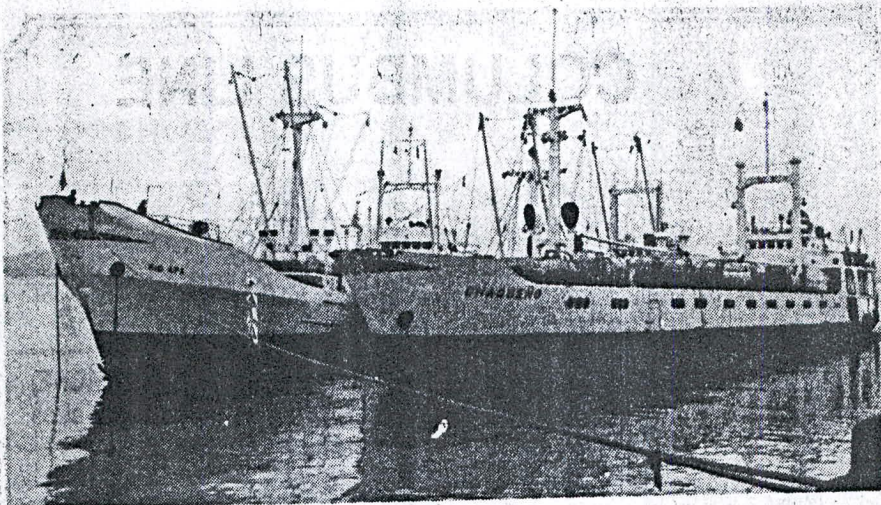
Entre las los instrument que pasaron d cipalmente po que sufrió la e ticipación el presario Carlo

U

Fondo

Un Empresario Ejemplar Boliviano

Ni Loco ni Quijote: un Hombre Creativo con Visión de Futuro



Estas son las conocidas embarcaciones paraguayas que hacen la línea Asunción-Uruguay. Muy pronto veremos tanto en el litoral como en nuestro principal puerto embarcaciones de Bolivia. Ese día cinco países sudamericanos quedarán unidos para el progreso y el desarrollo.

Un destacado empresario boliviano, un hombre estrechamente ligado a las fuentes del saber y de la capacidad creadora, dos circunstancias que hacen tan diferentes a los hombres, es el autor material de Puerto Quijarro, una estación marítima de Bolivia a muy pocos metros de la Hidrovia Paraguay-Paraná que cambiara la estructura mediterránea del oriente de ese país y a los uruguayos nos dará la oportunidad de abrir una excelente fuente de ingresos por tránsito de mercaderías.

En las proximidades del Mato Grosso y del Chaco, en el mismo corazón de nuestra aún desconocida América del Sur, por iniciativa de Joaquín Aguirre Lavayen con esfuerzos financieros personales hasta agotar sus recursos y la ayuda internacional, este hombre que es un dilecto miembro de la sociedad boliviana se dio a la tarea de levantar un puerto marítimo que le diera a su país la ansiada y necesaria salida al Atlántico en un recorrido fluvial de 3 mil kilómetros antes de llegar a Nueva Palmira. Una obra que de alguna manera y salvando las distancias se podría comparar con la de Fernando de Lesse.

EMPRESARIO EJEMPLAR

Nosotros nos vamos a referir en esta nota a la obra y perfil de ese empresario con ideas frescas que sin duda puede ser un ejemplo de lo que es capaz de realizar la iniciativa privada cuando los poderes públicos abren canales a través de los cuales el ingenio creador del hombre es capaz de concretar en obras sus sueños y proyectos. Y Joaquín Aguirre Lavayen pudo hacerlo. El día de la inauguración de esta obra, 11 de setiembre de 1988, dijo ante la presencia de autoridades de su país y del exterior y de empresarios privados de cinco países invitados al acto, entre otras las siguientes palabras:

NI LOCOS NI QUIJOTES

"... éstas aguas navegables nos llevan hasta el océano Atlántico pasando por Corumbá (Brasil), Asunción (Paraguay), Barranqueras, Rosario y Buenos Aires (Argentina), Nueva Palmira, Fray Bentos y Montevideo (Uruguay).

Por éstas aguas fluirá en gran dimensión el comercio de Bolivia con los países hermanos de la Cuenca del Plata y con los países de ultramar. Buenos negocios hacen buenos amigos: aquí en este puerto boliviano se emitirán conocimientos marítimos de embarque reduciendo los costos financieros y facilitando en gran volumen nuestras exportaciones.

A muchas personas les parece raro que hoy nosotros como empresarios privados estemos arriesgando nuestros ahorros en ejecutar semejante proyecto de desarrollo. Unos nos llaman locos... otros con bondad nos llaman Quijotes.

Aceptamos ser Quijotes y aceptamos estar locos en función del sano desarrollo de Bolivia: es más, aceptamos aún a riesgo de ser crucificados por la incomprensión de algunos compatriotas.

Tarde o temprano alguien tenía que venir hasta estas orillas del canal Tamengo a poner sus ahorros, esfuerzos, sacrificios y trabajo para destapar al mar el oriente de Bolivia. Lo hemos logrado gracias a la colaboración de muchas personas entre las que resalta en nuestro recuerdo David Morawetz, Consultor del Banco Mundial, que en 1986 fue el primero en comprender la importancia de nuestro proyecto; también está presente en nuestra memoria el recuerdo del general Hugo Banzer Suárez en cuya administración hace 10 años tratamos de construir un puerto en Quijarro para nuestras exportaciones de azúcar.

En abril de 1984 llegamos con mi hijo Joaquín, nuevamente hasta esta lejana frontera y nos internamos en los montes y pantanos buscando ubicación adecuada para instalar un puerto a orillas del canal Tamengo. Nuestra primera navegación por el canal fue en el tronco hueco de la pequeña canoa de un pescador.

Al usar estas instalaciones debemos pensar todos nosotros que estamos usando una salida soberana de Bolivia al mar, y que desde este puerto boliviano estaremos creando un flujo continuo de carga por las aguas navegables de la cuenca del plata". Hasta aquí parte de la exposición de este magnífico empresario que nos está dando una lección de grandeza.

Si Uruguay es capaz de aprovechar esta situación e ir preparando desde ya una adecuada infraestructura en los puertos del litoral y acercarlos a la eficiencia del privado que tenemos específicamente en Nueva Palmira estaremos abriendo las puertas a un nuevo Uruguay, diferente, pujante, desarrollista, y con la perspectiva que millares de uruguayos puedan lograr un puesto de trabajo lucrativo que en manos privadas puede ser mejor retribuido que las magras migajas que ofrece el estado. El suceso mencionado es sumamente importante para Uruguay y no solamente para Bolivia que sale al océano Atlántico luego de 109 años de encastillamiento como dice la placa conmemorativa puesta en puerto Aguirre. América Latina necesita muchos empresarios como Joaquín Aguirre Lavayen y como los tiene Chile que en la actualidad están desarrollando con total éxito su nación. Para terminar esta nota queremos agregar una cita muy oportuna de Lord Byron que se refiere a Joaquín Aguirre: "Los que mueren por una causa noble nunca quedan frustrados".

Emilio Cazalá

Viaje Inaugural

Procura Autos

Una sofisticada nave mercante de la conocida empresa naviera japonesa Mitsui OSK Line visitó el puerto de Montevideo este fin de semana. Se trata del buque "Sunshine Amazon" que además de realizar su viaje inaugural entró en servicio para reforzar los actuales servicios al Río de la Plata y puertos de Asia con escalas intermedias. Con motivo de su primer viaje a Montevideo el representante de Mitsui OSK Lines Ltd. para el Río de la Plata Sr. H. Kaneko ofreció una reunión social a bordo del buque para agasajar a las autoridades nacionales.

UNA EMPRESA CON 500 NAVES

En la ocasión el Sr. Ronald Cooper, Presidente de S.A. Fisheries and Com. J.R. Williams dio la bienvenida a bordo de dicho buque a las autoridades invitadas. A ellos agradeció su presencia y destacó al mismo tiempo el esfuerzo de esta vieja empresa naviera japonesa (MITSUI) que en la actualidad cuenta con 104 años de actividad para brindar a sus clientes de ultramar barcos con tecnología avanzada para satisfacer las necesidades de exportadores e importadores.

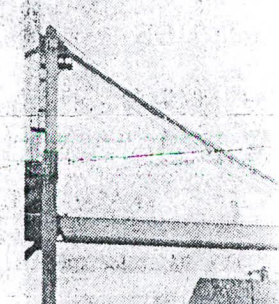
"La Mitsui —dijo el Sr. Cooper— cuenta en la actualidad con una flota de 500 navíos de todos los tipos que están surcando los mares del mundo contribuyendo al desarrollo del comercio en todos los continentes. Noche y día, decenas de sus buques están en navegación llevando y trayendo productos para cualquier área del mundo.

HOMENAJE A LA MITSUI

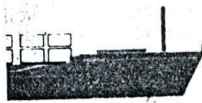
Como es habitual toda vez que viene un barco en viaje inaugural, se le ofrece un homenaje recordatorio y en esta oportunidad la funcionaria Laura Recarey de J. R. Williams hizo entrega al capitán del buque un ramo de flores y deseo de felicidad y ventura para los hombres que navegan en el buque "Sunshine Amazon". El distinguido visitante Sr. Kaneko agradeció en nombre de Mitsui la demostración de simpatía devolviéndole los cumplidos.

TRANSPORTE DE AUTOMOVILES

Seguidamente el Sr. Adolfo Idoyaga, Director de J. R. Williams señaló ante las autoridades presentes la preocupación de su empresa por recuperar el mercado de automóviles japoneses en tránsito hacia el Uruguay que en años pasados



LINE



A PLATA/USA

PHIA, BALTIMORE,
IMPA, MOBILE, otros

contenedores

IMPORTACION
de New York

OS 09/05
) 21/05
 ARIO 14/06
 OS 24/06

96 02 34*

EX 26952



le

uida, a granel,
 arias, España,
 Rijeka, Pireos,
 kia, Turquía,
 Pérsico.

KAROS

Llega	Sale
15/06	15/06
10/07	12/07
14/07	16/07
20/07	20/07

Integración: Objetivo de 5 Países

Sólo Acuerdo Recíproco Formalizará la Hidrovía

Todo el mundo industrial y comercial de Bolivia y en particular de la Provincia de Santa Cruz reconoce a Joaquín Aguirre Lavayen como el humo inspirador de una nueva dinámica para su país por su protagonismo en la construcción del tantas veces mencionado Puerto Aguirre o Puerto Quijarro. A partir de aquí se ha tejido una esperanzada mística en el sentido que la Hidrovía Paraguay-Paraná conectada con aquel puerto le dará a la frustrada Bolivia la ansiada salida al mar por el atlántico lo que le traerá una real independencia a su comercio exterior, por lo menos. No hace mucho, un integrante de la reciente misión que nos visitó nos señaló con cierta amargura que los bolivianos importan trigo de los Estados Unidos "pero los gringos que nos mandan el trigo por la Ley 480 nos dejan los cargamentos tirados en el puerto de Arica (Bolivia sólo tiene un corredor, ferrocarril, etc. y no un puerto) y muchas veces antes de llegar a Bolivia es comido por las ratas".

Algo parecido nos dijo otro exportador de productos bolivianos al señalar la ruta Paranaguá-Santos. "El ferrocarril va y viene pero tarda meses en un viaje redondo porque muchas veces se pierden hasta los vagones; por eso vemos con tantas esperanzas la salida de mi país al Atlántico por la Hidrovía".

EL SUEÑO BOLIVIANO

El sueño boliviano parece estar transformándose en realidad porque por lo menos ya hay conciencia formal no sólo en Bolivia sino en toda la región que esta vía fluvial es potencialmente el medio más concreto de integración. En todos los ámbitos comerciales, industriales y de gobierno de los cinco países de la región impera un fuerte optimismo en el sentido de llevar adelante esta obra menos que faraónica porque en definitiva se trata únicamente de llegar a un acuerdo de reciprocidad, y es-

to es básico y queremos que se entienda bien, DE RECIPROCIDAD sin el cual no habrá hidrovía, o al menos por aquí no llegaremos a la integración. (Que cada uno de los cinco podamos meter la cuchara para participar de la torta). No nos ocupemos de los aspectos comerciales, los empresarios se unirán a la hora de la conveniencia de sus intereses. Más allá de los acuerdos que hagan los políticos. La idea de utilizar la hidrovía no es nada nuevo ya que pertenece a los colonizadores que de alguna manera la aprovecharon con grandes ventajas. Más tarde el tema se perdió en la historia para renacer de tanto en tanto con más retórica que propósitos.

JOAQUÍN AGUIRRE LAVAYEN

Sin embargo, una de las primeras iniciativas que despertaron el sueño boliviano le correspondió a Don Joaquín Aguirre Lavayen un empresario que por Quijote invirtió "hasta sus prendas personales" como le gusta decir en la construcción del vital puerto situado en la misma garganta de Bolivia; puerto Quijarro a cinco mil metros del cauce del Paraguay y enfrente de Corumba en Brasil. "En aquellos pantanos se me fue cuanto tenía y también lo que no tenía y juntos con mi hijo nos fuimos a trabajar como humildes peones haciendo zanjas y acarreado baldes de portland por los que al final había desembolsado un millón y medio de dólares. Fue gracias a que en el momento oportuno un técnico ejecutivo del Banco Mundial y un buen amigo de Bolivia, supo de mi aspiración y de las obras que estábamos haciendo y se acercó a nosotros para apoyarnos económicamente después que supo de nuestros proyectos en detalle. No lo podía creer hasta el día que confirmó nuestra voluntad inquebrantable en el proyecto. Entonces se nos concedió este aporte valioso del Banco Mundial que nos permitió realizar una obra por-

(Continúa en página 19)

**Más Información Marítima
 Pasa a Página 19**

Ya ya cumán



... nuestro puerto procedente
... oya para trasbordar a naves



... ardo Shaw

gramos. En el primer caso son cajas para 12 litros y en el otro para 27 cajitas. Todo este embarque será containerizado en el puerto de Montevideo, hecho que insumirá mano de obra uruguaya, tras lo cual los contenedores serán embarcados con destino a un puerto

Aguirre Lavayen: Propulsor de la Hidrovía

El Sueño Boliviano de Salir al Atlántico en Camino de Forjarse

(Viene de la página 20)
tuaría más cabal y ambiciosa porque se incluyó muelles, infraestructura con las correspondientes máquinas y silos, cintas transportadoras, etc.

Una entrevista personal con este hombre que fue grato huésped del Uruguay por escasas 24 horas es reveladora a medida que va desgranando su pensamiento, de una mentalidad polifacética ejecutiva, es un constructor con mayúscula, un Fernando de Lesseps boliviano capaz de emprender obras de trascendencia, un empresario capaz de ganar otras guerras, "la guerra por el bienestar económico y social para mi pueblo", un firme pensamiento que orienta su vocación desarrollista. Es también autor de un polémico libro que nos dedicó.

LAS CARGAS ESTAN

Y el puerto que ha construido es el primer paso en esta Bolivia moderna y sorprendente. El inicio del negocio por la Hidrovía es viable porque las cargas están desde Bolivia al Atlántico, sólo hay que estudiar ahora las de subida o sea las de importación para que el sistema no sea oneroso y no haya falsos fletes. El resto del esfuerzo debe ser transferido también a los restantes cuatro asociados de la hidrovía para aportar sus cuotas de carga.

"No quiero aparecer como brujo —nos dice Don Joaquín Aguirre Lavayen— este sueño por el puerto comenzó cuando yo tenía 21 años. Entonces era estudiante en la Universidad de Derecho en La Paz y recién entraba a trabajar como humilde empleado en la Cancillería. Era el tiempo que Bolivia ya había construido dos obras importantísimas de integración que fueron la construcción del ferrocarril que entraba a Bolivia por Salta y llegaba, hasta Santa Cruz y la obra mayor que fue llevar la vía férrea entre Santa Cruz y Corumba en Brasil y de aquí ya iba al atlántico.

OBSESION POR SALIDA

AL MAR

Mi obsesión por salir al mar me llevó a hurgar cuanto archivo se atravesaba en mi camino hasta que un día di con un trabajo que hablaba sobre puerto Sucre que es un punto geográfico donde ahora se encuentra Puerto Aguirre. Con el entusiasmo de un muchacho veinteañero y la obsesión por la salida al mar complete aquel trabajo que ya hablaba de ca-



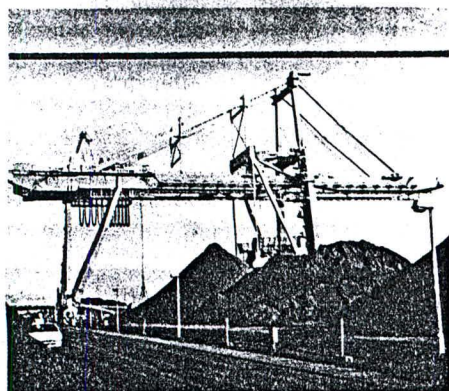
Un entusiasta y propulsor de la Hidrovía; Don Joaquín Aguirre Lavayen.

nales, profundización, etc. y con la pretensión de un trabajo serio y monumental lo entregue al entonces canciller de mi país. Yo creo que fue un buen proyecto, por lo menos contenía entusiasmo y objetivos prácticos porque marcaba su necesidad para mi Bolivia aunque su viabilidad exigía cuantiosas inversiones que para mi juventud representaban un obstáculo menor. Lógicamente mi pretendido proyecto naufragó por el camino o al llegar a la primera etapa del proceso burocrático. Años más tarde, entré como asesor del presidente Banzer quien me dio instrucciones de hacerme cargo de empresas estatales como por ejemplo Corporación Boliviana de Fomento organismo que básicamente manejaba la industria de la alimentación. En este tiempo se hicieron muchas obras e incluso el presidente Banzer me dio todo su apoyo a mi viejo proyecto de puerto y así fue que salió el respectivo decreto. Lamentablemente 30 días más tarde cayó el gobierno y todo se desmoronó. A éste le sucederían otros gobernantes, la inflación

llegó a más de cuatro dígitos y tanto fue así que el papel que empleábamos para hacer los billetes de emisión a los pocos días costaba más que el propio valor numérico. Sin embargo jamás —continúa diciendo— abandoné la idea de construir un puerto y aún cuando quede solo con mi hijo nos fuimos a puerto Quijarro a enfrentar nuestra adversidad y luego de levantar un galpón comenzamos con mi hijo a rellenar los pantanos en medio de nubes de mosquitos y jejenes. Más tarde, hicimos el espigón un esfuerzo que nos hizo sentir muy satisfechos. Pero siempre fuimos optimistas en cuanto a la trascendencia de la obra que estábamos haciendo. Alguna vez, no nos faltaron horas de angustia y desazón pero aún así nos apoyamos en reflexiones deportivas aunque poco prácticas, si nos iba mal terminaríamos con mis hijos y nietos pescando en los meses de junio, julio y agosto en ese espigón porque el resto del año la zona era un infierno de insectos molestos". Seguiremos con el tema.

EMILIO CAZALA

Mitsui O.S.K. Lines
LINEA SURAMERICA - JAPON
... desde Montevideo y Viceversa *



MAN GHH was awarded the contract to deliver a new 85 tonnes lift capacity grab unloader to EMO, Rotterdam in January 1990. Checked and approved for safety in March this year the unloader was put into operation last month (April) and offers maximum handling rates of 5100tph in ore and 4200tph in coal. (see main article)

PUBLISHING DIRECTOR

Keri Phillips BSc

EDITORIAL DIRECTOR

Richard G Peckham

COMMERCIAL DIRECTOR

Martin J Steady

EDITOR

Paula N Wargen

EDITORIAL ASSISTANT

Juliet P Russell

ASSISTANT ADVERTISEMENT MANAGER

Christina A Firman

PRODUCTION MANAGER

Kate Hardy

PRODUCTION ASSISTANT

Sharon Baker

Japan: Mashy Yoshikawa,
Orient Echo Inc,
1101 Grand Maison, Shimomiyabi-cho 8
Shinjuku-ku, Tokyo 162, Japan
Telephone: 033-235-5961 Fax: 010 8133 235 5852
Telex: J33376 MYORIENT
Cable: MYORIENTECHO

Korea: Young Seoh Chinn,
Jes Media International,
KPO Box 576, Seoul, Korea
Telephone: 02-545-8001/2 Telex: PASCO K 29700
Telefax: 02 549 8861

Correspondent - India:
Mrs Lalitha Ranganathan, 26 Srinivasam,
409/410 Sion Trombay Road,
Chembur, Bombay, 400 071, India
Telephone: 5519327

© IBJ Associates - Publishers

ISSN - 0260 - 1087

Imaging by Kalligraphic Design Ltd.

Horley, England

Printed in Switzerland

by Zollikofer AG, St Gallen

INTERNATIONAL BULK JOURNAL

IBJ Associates
Ranmore House Ranmore Road Dorking Surrey
RH4 1HE England
Tel (0306) 740447 Telex 859597 IBJASS Telefax
(0306) 883650 and (0306) 876553

CONTENTS

GREAT LAKES/ST LAWRENCE

4

GREAT LAKES/ST LAWRENCE - TRADE GROWTH, BUT SHIPPING CONCERNS

Increasing trade, especially in grains, and new market potential, especially in low sulphur coal, are highlighted along with port developments and capabilities.

ONTARIO HYDRO TO CONTINUE COAL MOVEMENT THROUGH GREAT LAKES

7

CANADIAN COAST GUARD - CENTRAL REGION

17

SEAWAY SHIPPING - AVAILABLE FLEET DECLINES

23

Can cargo tonnage and adequate carrying capacity be maintained to ensure competitive operation of the Seaway?

CN DEVELOPS POWERFUL NORTH AMERICAN RAIL NETWORK

29

EQUIPMENT

30

MAN GHH ERECTS NEW 85 TONNES UNLOADER AT EMO

Review by MAN of the manufacture, delivery and erection of its new 85 tonnes grab unloader at EMO Rotterdam.

SOUTHERN GRAINS

32

DROUGHT HITS SOUTHERN AFRICA COARSE GRAINS PRODUCTION

Review of southern grains production with special attention to southern Africa. Major examination is made of Argentina/Uruguay ports and waterways developments and expected impact on agribulks.

PUERTO AGUIRRE - BOLIVIA'S FIRST OUTLET TO THE SEA

37

NAVIOS AT NUEVA PALMIRA

39

GRAIN CONFERENCE ACTIVITIES REVIEWED

41

UNISTOCK - AGRIBULK STORAGE ASSOCIATION

45

CONFERENCE PREVIEW

47

PORTS CANADA - GLOBAL COMPETITIVE TRANSPORT CONFERENCE

Preview of Ports Canada's conference to be held in Halifax, Nova Scotia next month (June 1992)

BULK SHIPPING

50

WHAT ROLE FOR SPECIALISED CEMENT CARRIERS?

The role of the specialised cement carrier is in question as a result of seaborne trade decrease and increasingly competitive landside handling.

NICHOLSONDOCKSIDER - CEMENT CARRIER ALTERNATIVE

58

US EAST COAST

60

US EAST COAST - DEFINITIVE BULK TERMINALS AND SERVICES

Focus on the ship and cargo agency sector supports bulk ports and terminals details.

INLAND TRANSPORT

65

NEDECO TO STUDY FSU PORTS AND WATERWAYS

In Europe, both west and east, inland transportation efficiency is under study. The Nedeco FSU study and EC transport aims are reviewed.

ENVIRONMENT

68

CLIMATE CHANGE - A HOTHOUSE FOR COAL

A World Climate Change Convention may eliminate coal from the international energy portfolio. Extract of the MVCEC presentation made by Dr Nicole Williams of the World Coal Institute.

INTERCARGO

72

AN INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT CODE BY IMO

This latest report by Intercargo considers IMO's preparation of an international safety management code at the recent London meeting of its maritime safety committee.

ICHCA

75

SHIPPING COMMITTEE SUSPENDED AS UNCTAD REORGANISES

ICHCA reports on UNCTAD VIII and the Geneva meeting of transport experts.

OBITUARY

76

LANG HANCOCK - IRON ORE LEGEND

Review of the life and remarkable achievements of Australian mining entrepreneur Lang Hancock.

IN BRIEF

78

IBJ's monthly summary of dry bulk commodities trades, ports, shipping, equipment and general market news including:

- Baltic Exchange building destroyed by car bomb.
- Casualties continue - Sonmez loses KARADENIZ S
- World Shipowning Groups - definitive new Lloyd's quarterly.



INTERNATIONAL BULK JOURNAL

May 1992

PUERTO AGUIRRE – BOLIVIA'S FIRST OUTLET TO THE SEA

One port that will benefit greatly from the Hidrovia Paraguay-Parana improvement project is Puerto Aguirre, located along an 11km stretch of the Canal Tamengo in Bolivia. This family owned facility is strategically located to capitalise on the booming soyabean production that has been promoted through the World Bank's US\$75 millions Low Lands of Bolivia Project, designed to foster development of 1.5mha of fertile agricultural land.

It has been more than 100 years since the Guano War when Bolivia lost territory to northern Chile and, consequently, its access to the Pacific Ocean. Today, however, it appears that Bolivians have shifted their focus and are looking not westward to the Pacific, but eastward to the Atlantic. The Guirre family's construction of the grain handling facility at Puerto Aguirre has been undertaken with the idea of eventually exporting out of Argentina or Uruguay.

In an August 1986 assessment of export

options commissioned by the World Bank, it was determined that soyabeans and grain products could be shipped via the Paraguay River to the Atlantic ports of Buenos Aires, Rosario, or Nueva Palmira for \$9-12/tonne. This represents substantial savings over the then \$43/tonne rail shipments to Santos in Brazil.

Since its inauguration in September 1988, Puerto Aguirre has been pursuing this goal. The facility, which became a Commercial and Industrial Free Zone in February 1991, handled more than 190,600 tonnes of cargo in that year, including 85,772 tonnes of soyabeans and 56,720 tonnes of wheat. Other tonnage included soyabean meal, kidney beans, rice, and cotton, as well as general cargo. In 1992, the port expects to handle volumes totalling 200,000 tonnes.

Puerto Aguirre presently has two flat floor grain storage and bag silos that can accommodate 17,000 tonnes and 23,500 tonnes respectively. Handling capacity from railcars and trucks is 200tph; from

silos to barge 300tph; and from barges to silos 200tph. Handling equipment includes a Bucyrus Erie clamshell crane and hook of 30 tonnes maximum capacity, a Clark Michigan loading shovel, and a Massey Ferguson track/pull used to manoeuvre railcars in the yard. A silo to barge conveyor belt has two speeds and is reversible, allowing the handling of both bulk grains and bagged products.

Normal draft at the port is 10ft during nine months of the year, with the remaining months' minimum draft of 7ft. The facility is currently operating barges of up to 1800 tonnes capacity, with convoys of up to 15,000 tonnes (8 barges per tow).

Company officials seem undaunted by the fact that the nearest overseas export terminals are located more than 2700km away. They are, however, equally as quick to point out that Puerto Aguirre is the country's first outlet to the sea, suggesting perhaps that in the future it may not be the only one. ■

INTERNATIONAL BULK JOURNAL HABLA DE PUERTO AGUIRRE EN BOLIVIA

El órgano oficial de la ICHCA (Organización Mundial de Buques Charteros para Graneles) en su ejemplar del mes de mayo de 1992, INTERNATIONAL BULK JOURNAL publicado en Europa, en el capítulo dedicado a GRANOS DEL SUR dice:

"Un desarrollo significativo se ha producido en los puertos del Continente Suramericano en Argentina y Uruguay que tendrá impacto sobre las exportaciones mundiales de granos, asociadas a la expansión del puerto fluvial boliviano de PUERTO AGUIRRE y el de NAVÍOS en Nueva Palmira, Uruguay."

INTERNATIONAL BULK JOURNAL, en el artículo titulado: "PUERTO AGUIRRE PRIMERA SALIDA DE BOLIVIA AL MAR" dice lo siguiente:

(traducción del inglés)

"Un puerto que se beneficiará grandemente con las mejoras de la HIDROVIA PARAGUAY-PARANA es PUERTO AGUIRRE situado en Bolivia a lo largo del los 11 kilómetros del CANAL DE TAMENGO. Este puerto privado surgido del esfuerzo de una familia está estratégicamente situado para dar servicio a la producción exportable de granos y productos de soya impulsada por la inversión de setenta y cinco millones de dólares del Banco Mundial en el proyecto denominado TIERRAS BAJAS DEL ORIENTE, que abre (en Bolivia) un millón y medio de tierras fértiles agrícolas.

Han pasado más de 100 años desde la guerra del GUANO y SALITRE en la que Bolivia perdió su territorio, hoy incorporado al Norte de Chile, y consecuentemente su acceso al Océano Pacífico. Sin embargo hoy, parece que los bolivianos no solo tienen su mirada puesta al oeste, en el Pacífico, sino que han puesto también su mirada al este: hacia el Atlántico. La construcción portuaria fue emprendida por la familia Aguirre con la idea de exportar por la Hidrovía a través de Argentina y Uruguay.

En agosto de 1986 una evaluación de opciones de exportación de Bolivia encomendada al Banco Mundial determinó que los granos de soya y productos de soya podrían ser exportados por la Hidrovía Paraguay-Paraná al Atlántico por los puertos de Rosario, Buenos Aires y Nueva Palmira, con fletes de 9 a 12 US\$. por tonelada. Esto representaba un ahorro substancial en relación a los 43 US\$. por tonelada en despachos ferroviarios hasta Santos en el Brasil.

PUERTO AGUIRRE ha estado buscando el logro de ese objetivo de exportación (para Bolivia) desde que se inauguró en septiembre de 1988. Sus facilidades portuarias desde febrero de 1991 se han complementado con una Zona Libre Comercial e Industrial, habiendo manejado en ese año 190.600 toneladas de carga, en las que se incluyen 85,772 toneladas de soya y 56,720 toneladas de trigo, otros tonelajes incluyen, frijoles, arroz, algodón así como también carga en general. El puerto estima en el año 1992 un manejo de 200.000 toneladas métricas de carga.

Al presente PUERTO AGUIRRE posee dos silos de fondo plano que almacenan 17.000 y 23.500 toneladas métricas de granos (un total de 40.500 toneladas métricas). Su capacidad de manejo de vagones ferroviario o de camiones es de 200 toneladas de granos por hora, y su manejo de embarque de silo a barcaza es de 300 toneladas de granos por hora, y de barcasas a silo 200 toneladas de granos por hora. El equipo mecánico incluye una grúa BUCYRUS ERIE con grampa y gancho para un máximo de 30 toneladas, una pala cargadora CLACK MICHIGAN, un tractor de arrastre MASSEY FERGUSON para maniobrar vagones ferroviarios, dos montacargas y varios otros equipos secundarios. La correa transportadora portuaria, que opera de silo a barcaza y de barcaza a silo, es reversible y tiene dos velocidades, permitiendo manejo de graneles y de productos embolsados.

El puerto tiene un calado normal de 10 pies (3.04 metros de profundidad) durante nueve meses del año y durante los otros dos meses del año tiene un calado mínimo de 7 pies (2.13 metros): se esta operando (EN PUERTO AGUIRRE) con barcasas de hasta 1.800 toneladas metricas formando convoyes de 15.000 toneladas metricas (8 barcasas por convoy de empuje).

Los ejecutivos de la empresa (CENTRAL AGUIRRE PORTUARIA S.A.) no se inmutan por los 2.700 kilómetros de aguas navegables que separan PUERTO AGUIRRE del mar y sugieren, que en un futuro abran otros puertos bolivianos."

INTERNATIONAL BULK JOURNAL
THE OFFICIAL BULK JOURNAL OF ICHCA
Ranmore House -Ranmore Road Dorking - Surrey RH4 1HE - England.



REPUBLICA DE BOLIVIA
 MINISTERIO DE TRABAJO Y
 DESARROLLO LABORAL

SECCION.- Administrativa

OFICIO.- Nº. 000117

Puerto Suárez, 02 de Julio de 1,992.-

A los Señores

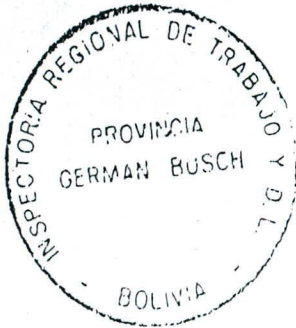
Gerente Propietario.,
 CENTRAL AGUIRRE LTDA.

Puerto Quijarro.-

Señores :

Me permito comunicar a su autoridad, que en cumplimiento de lo ordenado por la Dirección Departamental del Trabajo y Desarrollo Laboral de la ciudad de Santa Cruz, instado a Uds. remitir a este despacho las planillas de pagos a los empleados de la Empresa, con especificación del incremento salarial, acompañado con el convenio firmado por los empleados, los mismos que serán recibidos a la periodicidad.

Con éste motivo, saludo a los Señores Gerente Propietario de la Central Aguirre Ltda., con las consideraciones de mi mayor respeto.



Nicolás Costalerra Somera
 Udtta Adm. Nicolás Costalerra Somera
 Dpto. REGI. DE TRABAJO Y D. L.



REPUBLICA DE BOLIVIA
 MINISTERIO DE TRABAJO Y
 DESARROLLO LABORAL

SECCION.- Stia. Gral.-

OFICIO.- No. 00017/92-

Puerto Suárez, 02 de Julio de 1,992.-

A los Señores

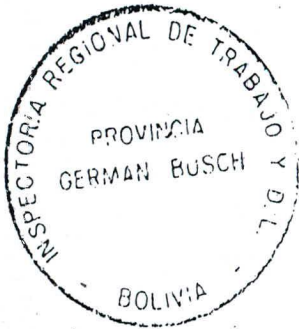
Gerente Propietario.,
 CENTRAL AGUIRRE LTDA.

Puerto Quijarro.-

Señores :

Me permito comunicar a su autoridad, que en cumplimiento de lo ordenado por la Dirección Departamental del Trabajo y Desarrollo Laboral de la ciudad de Santa Cruz, insinuo a Uds. remitir a su despacho las planillas de pagos a los empleados de la Empresa, con la especificación del incremento salarial, acompañado con el convenio firmado por los empleados, los mismos que serán remitidos a la su periodicidad.

Con éste motivo, saludo a los Señores Gerente Propietario de la Central Aguirre Ltda., con las consideraciones de mi mayor respeto.



Nicolás Costales Somaza
 Abte Adm. Nicolás Costales Somaza
 DIRECCION REGIONAL DE TRABAJO Y D.L.



REPUBLICA DE BOLIVIA
 MINISTERIO DE TRABAJO Y
 DESARROLLO LABORAL

SECRETARÍA DE TRABAJO Y DESARROLLO LABORAL
 OFICINA GENERAL DE ADMINISTRACIÓN

Puerto Suárez, 02 de Julio de 1971.

A los Señores

Gerente Propietario.,
 CENTRAL AGUIRRE LTDA.

Puerto Quijarro.-

Señores :

Me permito comunicar a su autoridad, que en cumplimiento de lo ordenado por la Dirección Departamental del Trabajo y Desarrollo Laboral de la ciudad de Santa Cruz, insisto a Ud. remitir a mi despacho las planillas de pagos a los empleados de la Empresa, con especificación del incremento salarial, acompañadas con el aval firmado por los empleados, los mismos que serán recibidos con la periodicidad.

Con éste motivo, saludo a los Señores Gerente Propietario de la Central Aguirre Ltda., con las consideraciones de respeto.



Nicolás Costales Somera
 46116 Adm. Nicolás Costales Somera
 D. N.º REG. DE TRABAJO Y D. L.



'92 6 27

LAS LEÑAS - MENDOZA - ARGENTINA (26-6-92)

Presidentes: Chile - Bolivia - ARGENTINA - Brasil - Paraguay

St. Joaquín Aguirre Lavayén



'92 6 27

LAS LEÑAS - Mendoza - ARGENTINA (26-6-92)

Presidentes

URUGUAY - Chile - Bolivia - ARGENTINA - BRASIL

—
Sr. JOAQUÍN AGUIRRE LAVAYÉN

C.P.T.C.P.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

**Joaquin Aguirre
Lavayen**

Director CPTCP
Avda. Cañoto 580/Edif.
Interplast
2do. Piso, Of. 5
Santa Cruz - Bolivia
336378
4593 TAMENGO BV
591-3-331219