



Sin bencina, pero con hambre



Osvaldo Pastén Díaz
 Empresario

Bolivia quiere estar en las conversaciones. Se esfuerza. La Cámara Nacional de Comercio de Bolivia organizó este 4 y 5 de junio la Feria Multimodal en el campo ferial Chuquiago Marka, en La Paz. Buscaba reuniones con expertos nacionales e internacionales. Quiere ser más eficiente. Busca interconectarse. Estaban presentes los Puertos de Iquique y Arica, ProChile y varias empresas de logística y transporte chilenas. La feria es pequeña. Desordenada. Le faltó magia y contenido. Pero ojo: no le faltó intención.

Porque Bolivia no tiene bencina. Ni literal ni metafóricamente. El diésel escasea, la economía se desploma y la calle está revuelta. En La Paz, el dólar es casi un mito urba-

no, y los alimentos se trafican como si fueran oro. Sin embargo, siguen atentos los bolivianos. Hoy la están pasando mal, pero no están cruzados de brazos. Saben que el futuro no espera.

Por cierto, Bolivia exporta a Chile más de 300 productos e importa otros 1.300, según Vision360.bo. Las cifras son elocuentes: el Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Instituto Boliviano de Comercio Exterior (Ibce) revelan que la balanza comercial siempre ha sido negativa. En 2022, el déficit llegó a \$23 millones de dólares. En 2023, otros \$44 millones. El año pasado bajó a 473 millones por menores importaciones y, en enero de este año, marcó 24 millones. En 2023, Bolivia exportó 172 millones de dólares

“El futuro no está en Santiago ni en la última licitación. Está en estos encuentros a media luz, donde se forjan las rutas del siglo XXI. ¿Seguiremos aplaudiendo desde el palco o nos vamos a poner los zapatos y cruzar la frontera?”.

e importó 1.016 millones. En 2024, apenas 131 millones exportados y 604 millones comprados. Este enero, las importaciones ya sumaban 29 millones y las exportaciones, seis millones. El déficit no es chisme: es la radiografía de un país que, sin dólares y sin diésel, sigue dependiendo de Chile.

¿Y nosotros? Del Corredor Bioceánico sólo escuché al abogado Daniel Guevara, que tuvo la cortesía de asistir y decir algo. Nadie de Antofagasta. Nadie del Consejo Regional. Nadie de la CPC, ni un alma regionalista. Como si los ejes logísticos del Pacífico se movieran solos o por decreto presidencial desde Santiago. Nos dormimos. Otra vez.

Esto no es un chisme de frontera ni una postal para el

Instagram. Es un llamado de atención. Bolivia, Paraguay y Brasil están reconfigurando rutas, buscando salidas, hablando con quien esté disponible. La geopolítica no se hace con powerpoints. Se cocina a fuego lento, con presencia y propuestas. En ferias como esta, aunque sean desordenadas, se trazan líneas de futuro: cómo mover contenedores, cómo competir con la Hidrovía Paraná-Paraguay, cómo entrarle a la Amazonía. Mientras tanto, en Antofagasta, todavía creemos que basta con tener un puerto moderno y un dron para sacarle fotos.

¿De qué sirve tener muelles ultramodernos si no sabemos usarlos? ¿De qué sirve hablar de integración si no llegamos a La Paz o Asun-

ción? Bolivia puede parecer desordenada, pero está despierta. Nosotros parecemos ordenados, pero estamos dormidos. Esa es la paradoja de la región: tenemos la mejor infraestructura del Pacífico, pero nos falta la audacia de la cordillera.

Basta de excusas. El comercio no espera. Ni los barcos cargados de soja ni los camiones con litio. El futuro no está en Santiago ni en la última licitación. Está en estos encuentros a media luz, donde se forjan las rutas del siglo XXI. ¿Seguiremos aplaudiendo desde el palco o nos vamos a poner los zapatos y cruzar la frontera?

La respuesta no está en La Paz. Está aquí, en Antofagasta. Donde la oportunidad se gana... o se pierde. ☞