

Corredores Bioceânico da Integração do Coração Produtivo da América do Sul.



A integração foi um sonho que se faz
realidade e permite que os nossos
povos saiam da pobreza.



Ilustre
cidade
de Iquique

2014

O FUTURO DE AMÉRICA DO SUL ESTÁ EM NOSSAS MÃOS.



Jorge Soria Quiroga
Prefeito de Iquique-Chile

A las estimadas Presidentas de Argentina y Brasil: Cristina Fernández y Dilma Rousseff; y a los estimados Presidentes de Bolivia, Perú, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Colombia, Ecuador y Chile: Evo Morales, Ollanta Humala, Horacio Cartes, José Mujica, Nicolás Maduro, Juan Manuel Santos, Rafael Correa y Sebastián Piñera.

a través destas linhas que contêm em forma resumida o que hoje somos e os nossos projetos que têm uma trajetória política de 50 anos de trabalho, quero que conheçam uma visão resumida do que temos realizado. Este é o fruto deste trabalho de alcaldes, prefeitos, vereadores, intendentes, governadores, deputados, senadores, empresários, Dirigentes Sociais (o líderes sociais), e das nossas Presidentas e dos nossos Presidentes do Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina, Perú, Uruguai e Chile.

Na nossa história temos vivido diversos ciclos de bonanza, mas também de graves crises, que inclusive nos levaram a colocar bandeiras pretas em nossos lares para chamar a atenção do Governo Central na década dos anos 60, quando éramos uns 30 mil habitantes e um povo que se negava a desaparecer ao morrer a indústria salitreira e pesqueira, mas que tinha um projeto que o encabeçava este prefeito, quando não superava os 24 anos de idade. Estávamos a 2.000 quilômetros da capital do Chile, o que nos obriga a procurar uma solução real para atingir o nosso desenvolvimento... "o velho sonho"... da gente de Oururo (Bolívia) e Iquique (Chile): criar um corredor ferroviário e um corredor rodoviário entre ambos povos.

Nos propusimos além de melhorar o porto, criar uma zona franca e um aeroporto internacional. Planifica-se o primeiro corredor que é Iquique-Oururo e ao viajar a um congresso de Prefeitos nos Estados Unidos, me dou conta da importância de unir ambos Oceanos com convoys, aviões, estradas. Então, vemos que este corredor devia ir mais longe e é deste modo que chegamos até Santa Cruz, Cochabamba, (Bolívia) Corumbá, Campo Grande e Santos (Brasil). Desta maneira, nasce o primeiro corredor bioceânico. Em seguida vemos a possibilidade junto aos irmãos argentinos de que o caminho Salta-Antofagasta se transforme num corredor que chegue a Iquique desde o Passo de Jama, Jujuy-Salta pelo mesmo caminho em território argentino, até o Brasil. Posteriormente conversamos com as pessoas do lugar, com o Governador de Corrientes e vimos a importância da construção da Ponte Santo Tomé - San Borja, o que nos permite chegar até o Estado do Rio Grande Do Sul e à República irmã do Uruguai. Com isto, tínhamos dois grandes corredores definidos.

No Congresso de Prefeitos de América do Sul, realizado em Iquique em outubro de 1993, nasce o Corredor Central, onde os Prefeitos da Argentina, Bolívia, Paraguai descem pelo salar de Uyuni até a nossa fronteira e nos mostram a importância de construir um corredor que tivesse as condições para unir os outros dois corredores norte e sul, passar pelo Hito 60 e a uma menor altura, onde não chove, não há neve e é o passo mais baixo e plano na Cordilheira dos Andes, para unir toda a América do Sul.

Esta longa luta por construir e terminar os três Corredores Bioceânicos, damos por finalizada com a entrega destes planos. Estou seguro, que terão muitos mais corredores, novos sonhos para unir as nossas nações.

Hoje vemos nestes planos, que com um mínimo investimento podemos terminar os Corredores Rodoviários e Ferroviários e assim unir definitivamente a América do Sul, de oceano a oceano. Pedimos o apoio e diligência às nossas Presidentas e Presidentes para terminar o sonho da América unida.

TRECHOS A CONSTRUIR CORREDORES BIOCEANICOS RODOVIÁRIOS:

- 1.- Ponte entre Porto Murtinho, Brasil e Porto Peralta, Paraguai.
- 2.- Trecho Porto Peralta - Marechal Estigarribia, 280 kms, Paraguai.
- 3.- Trecho Villamontes - Tupiza, 350 quilômetros, Bolívia.
- 4.- Trecho Tupiza (Bolívia) - Meta 60 (fronteira chileno-Boliviana), 220 kms,

TRECHOS A CONSTRUIR CORREDORES BIOCEANICOS FERROVIÁRIOS:

- 1.- Villamontes-Tupiza, ao todo 450 quilômetros na Bolívia
- 2.- Estação Poço Almonte no Chile, Estação Julaca na Bolívia, 260 kms.
- 3.- Campo Grande - Alto Taquari no Brasil, 340 quilômetros.

Estes trechos ferroviários podem-se realizar num prazo de 24 meses com o financiamento de 944 milhões de Dólares aprovados em Brasília, no dia 02 de Dezembro de 2011, pelo Conselho Sudamericano de Infra-estrutura e Planejamento, COSIPLAN. Hoje está a vontade dos nossos povos por conseguir a união da América. Peço-lhes em nome dos milhares de quilômetros que tenho percorrido e dos milhões de sulamericanos que querem se unir e sair da pobreza. Terminemos os trechos que faltam nas estradas e nas ferrovias.

Estas rotas não só serão as vias para o desenvolvimento e crescimento do comércio entre as nossas nações, também serão para permitir que a indústria do turismo se consolide e nossos povos aumentem o intercâmbio cultural, consolidando este grande coração do Cone Central da América do Sul. Precisamos agora a unidade física. A pobreza dos nossos povos não podem esperar e somente a vamos superar construindo os trechos ferroviários e de estradas faltantes.

Para avançar rapidamente para o desenvolvimento requeremos de uma potente vontade política que priorize estas obras e se construam em velocidade. Isso vai permitir que o Cone Central da América do Sul aceda ao Oceano Pacífico através dos portos de Iquique, Patillos, Patache, Arica, Tocopilla, Antofagasta e Mejillones, no Chile; e de Ilo e Matarani no Perú.

Assim potenciaremos o crescimento do comércio internacional entre os nossos países sulamericanos e as nações da Ásia-Pacífico, América do Norte, Europa (Hamburgo e Roterdã) e África em especial com a República Popular Chinesa. Hoje estamos a escassos dois anos da decolagem definitiva da nossa América do Sul, empreendamos agora, as obras que permitirão unir os nossos povos e derrotar a pobreza e por fim, atingir o desenvolvimento.

Com aprecio e carinho,
Iquique-Chile * Janeiro 2014

ESTRADAS



**As três estradas que unem o coração da América do Sul
e que ligam os Oceanos Pacífico e Atlântico.**

FERROVIAS



**As duas ferrovias que unem o Coração da América do Sul
que ligam os Oceanos Pacífico e Atlântico.**

Novas rotas terrestres e marítimas que ligam a Ásia, América do Sul, EUA e Europa.



PRONTO NAVEGARAM ENTRE A ÁSIA E A AMÉRICA DO SUL, OS NOVOS MEGACARGUEIROS DE 18.000 TEU ESTES PODERÃO TRANSBORDAR A SUA CARGA A 2 NAVIOS DE 8.000 TEU A CADA UM, OS QUE EM 2 ANO MAIS PODERÃO PASSAR PELA NOVA AMPLIAÇÃO DO CANAL DO PANAMA.

A expansão do Canal do Panamá para navios pós-Panamax de 8.000 TEU-container. desde Iquique porto, os asiáticos, principalmente chineses, vai distribuir sua carga em ambas as costas da América do Norte, Europa e África.

PORTOS



Uma frente portuária de águas protegidas e profundas.



Em dois anos em movimento ou navieiro Comércio mundo.

Um dos portos mais profundos em estado natural(sem dragar)



A CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DESTA NOVO FRETE DE ATRAQUE, COM CAPACIDADE PARA ATENDER SIMULTANEAMENTE 4 NAVES SUPERPOST-PANAMAX (18.000 CONTÊINERS / TEU) ENCONTRA-SE EM PROCESSO DE LICITAÇÃO INTERNACIONAL. COM ESTA OBRA IQUIQUE SERA O PORTO HUB (REVENDEDOR) DO PACIFICO

Porto Iquique Novo Ampliação

* Novas superfícies úteis, logísticas de acopio, carga e/ou containers.

SIMBOLOGIA

- 1 Ampliação sitio 1
- 2 Novo frente de atraque
- 3 Novo acesso com luz verde às 24 horas
- 4 Ponte levadiça

¡ LIDERANDO O CICLO DO PACIFICO!

Com um novo frente de atraque com capacidade para 4 meganavios de última geração, (18.000 Teus), o porto de Iquique se pondrá na vanguarda deste novo ciclo naviero-comercial.

¡O PACIFICO DOMINA O TRAFICO MARITIMO MUNDIAL!

Este novo frente de atraque localiza ao porto iquiquenho como um dos mais profundos do mundo e ao nível de gigantes como Rotterdam e Hamburgo. Paralelamente o Canal de Panamá termina nos próximos 20 meses a ampliação de seus esclusas, o que permitirá o passo de navios pós-panamax que transportam de 8.000 Contêiners (Teus), pelo que se abrem novas possibilidades de comércio a grande escala com grandes volumes de carga desde e até o Asía - Pacífico.



Os novos meganavios Triplo-E (18.000 TEU) virão desde a Ásia com sua carga e farão transbordo no Porto de Iquique a dois meganavios (8.000TEU a cada um) os que usarão a ampliação do Canal do Panamá para chegar aos portos europeus de Rotterdã e Hamburgo. Uma vez feito este transbordo de carga, o meganavio de 18.000 TEU poderá retornar à Asía com um cargamento proveniente da América do Sul.

Porto de Iquique: Projeção nova frente de atracque

Maior calado natural.

A nova frente de atracque que propomos tem uma profundidade natural de 23 metros. O que permite o arribo das novas naves de máximo calado. O Callao desenhó suas frentes de atracque para atender até naves do tipo Pós Panamax; isto é, 16 metros de profundidade (18.000 TEU).

Melhor localização geográfica ao centro do Pacífico Sulamericano.

Melhor conectividade

Ao resto do continente, por vía terrestre e ferroviária. Efetivamente, o rádio de influência do porto de Iquique, através de três corretores rodoviários e dois ferroviários, estende-se a todo o Cone Central da América do Sul.



ZONA PORTUÁRIA FRENTE DO SUL

Portos Mineiros – Graneleiros

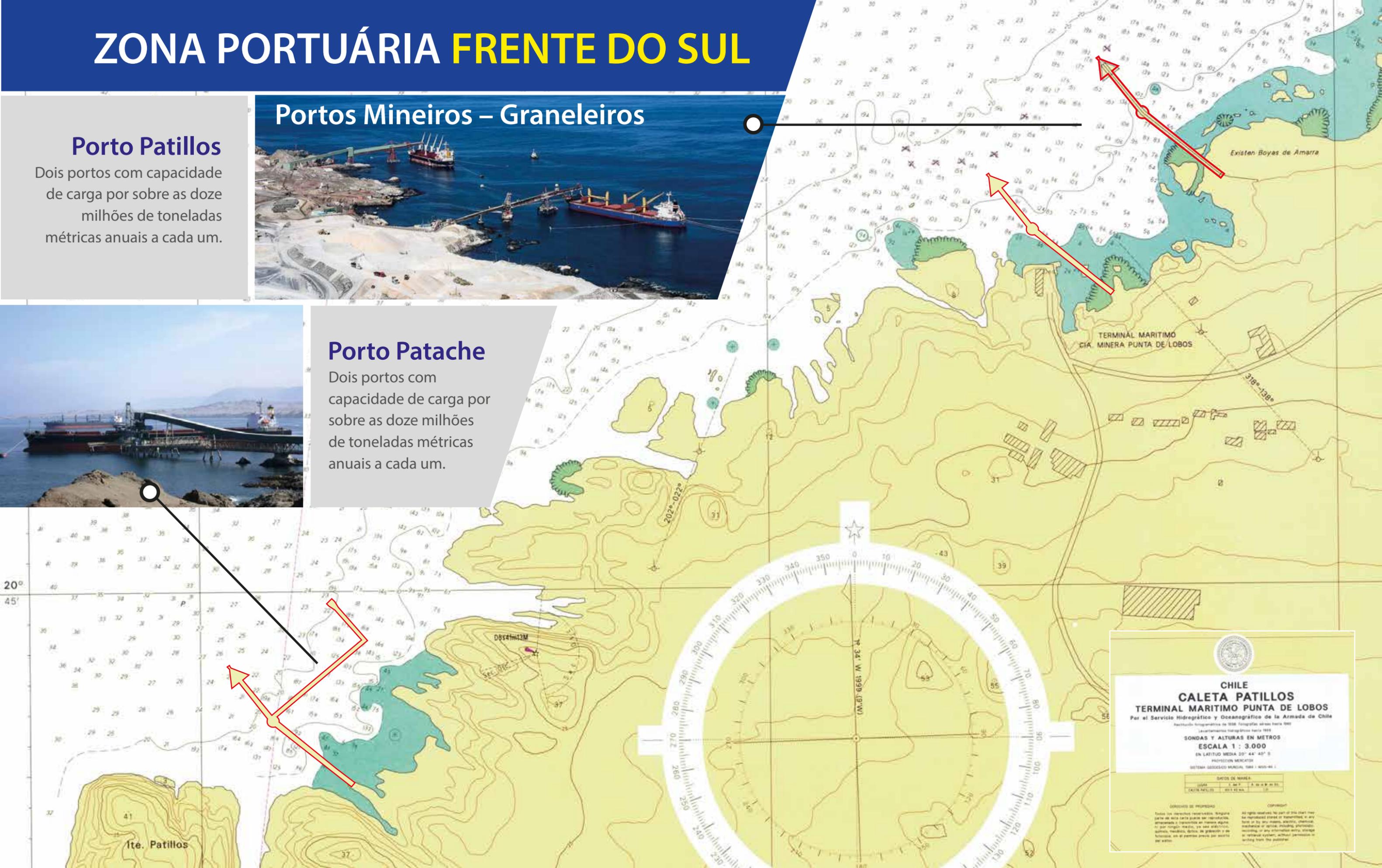
Porto Patillos

Dois portos com capacidade de carga por sobre as doze milhões de toneladas métricas anuais a cada um.

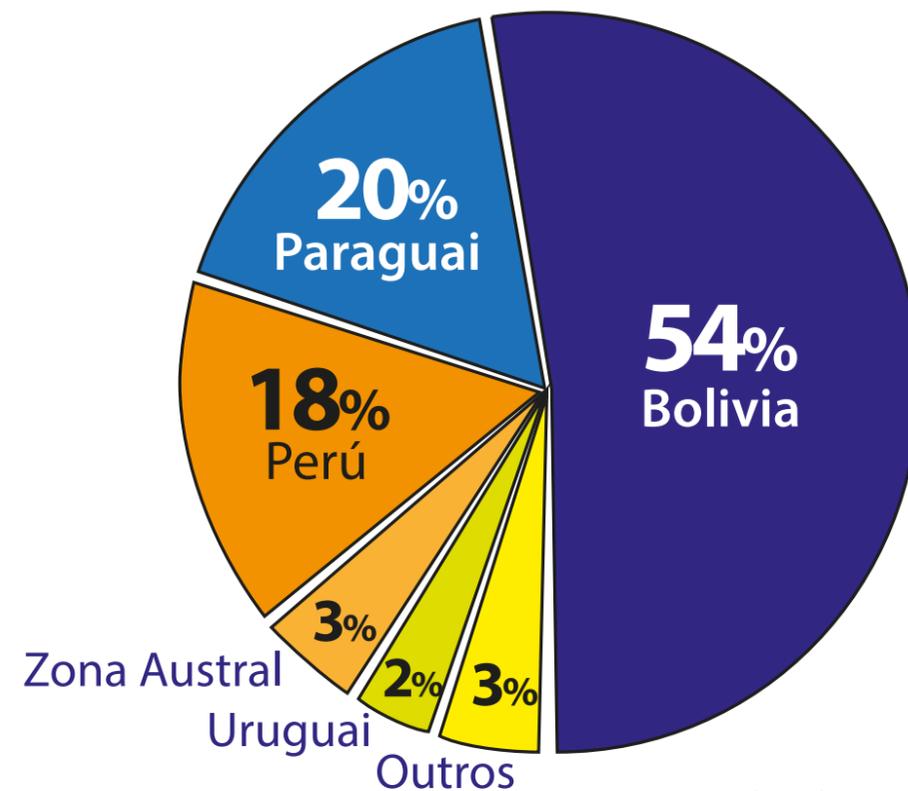


Porto Patache

Dois portos com capacidade de carga por sobre as doze milhões de toneladas métricas anuais a cada um.



PORCENTAGEM VENDAS POR PAÍS DE DESTINO



janeiro - novembro 2013

O Movimento Operacional do Sistema ZOFRI no período janeiro - novembro 2013 atingiu os USD 8.217 milhões CIF, menor em 2,4% respeito dos USD 8.416 milhões CIF refletidos em similar período do 2012. O anterior, produto de uma diminuição exclusivamente nas compra do sistema franco, já que as vendas apresentam no período um comportamento crescente e sustentado desde o ano 2009, como se aprecia na gráfica.

Especificamente, no período em análise as vendas aumentaram em um 0,9% e as compra diminuíram em um 5,4%.

VENDAS AO ESTRANGEIRO POR PAÍS DE DESTINO

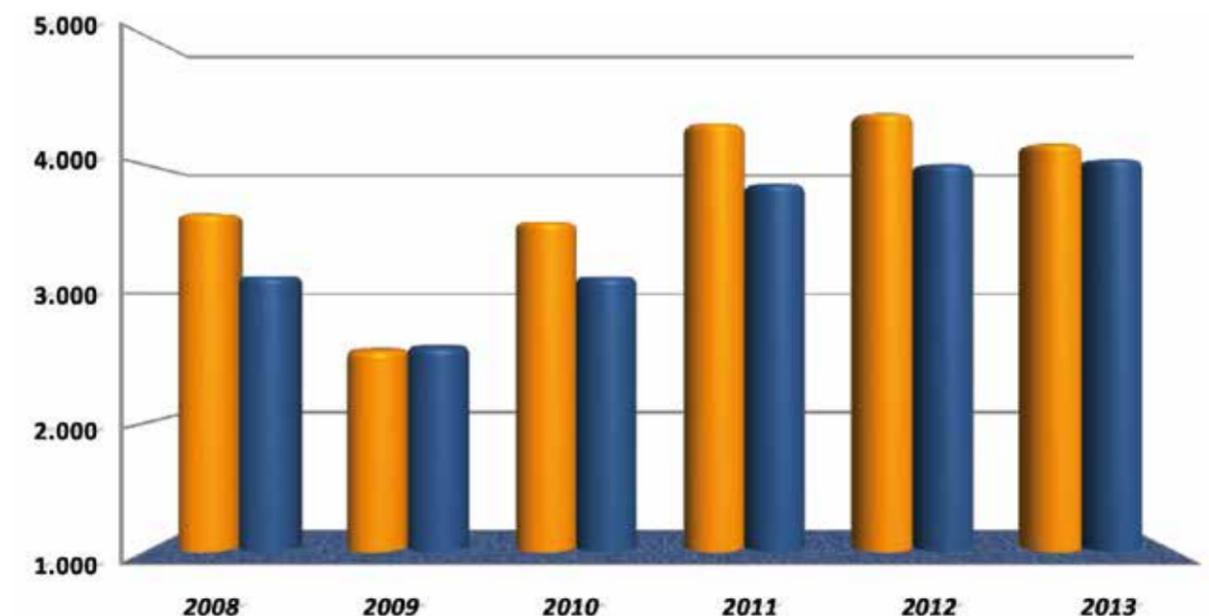
CIFRAS EM MILHÕES DE DÓLARES (VALOR CIF)

PAISES	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BOLIVIA	802	628	596	845	960	1.029
PARAGUAI	270	188	310	397	366	374
PERU	242	207	274	315	323	345
ZONA AUSTRAL	37	34	45	53	58	53
URUGUAI	15	14	26	36	31	36
OUTROS PAISES	69	48	43	50	89	62

TOTAL VENTAS ZOFRI | 1.434 | 1.119 | 1.294 | 1.695 | 1.828 | 1.900

MOVIMENTO OPERACIONAL DO SISTEMA ZOFRI

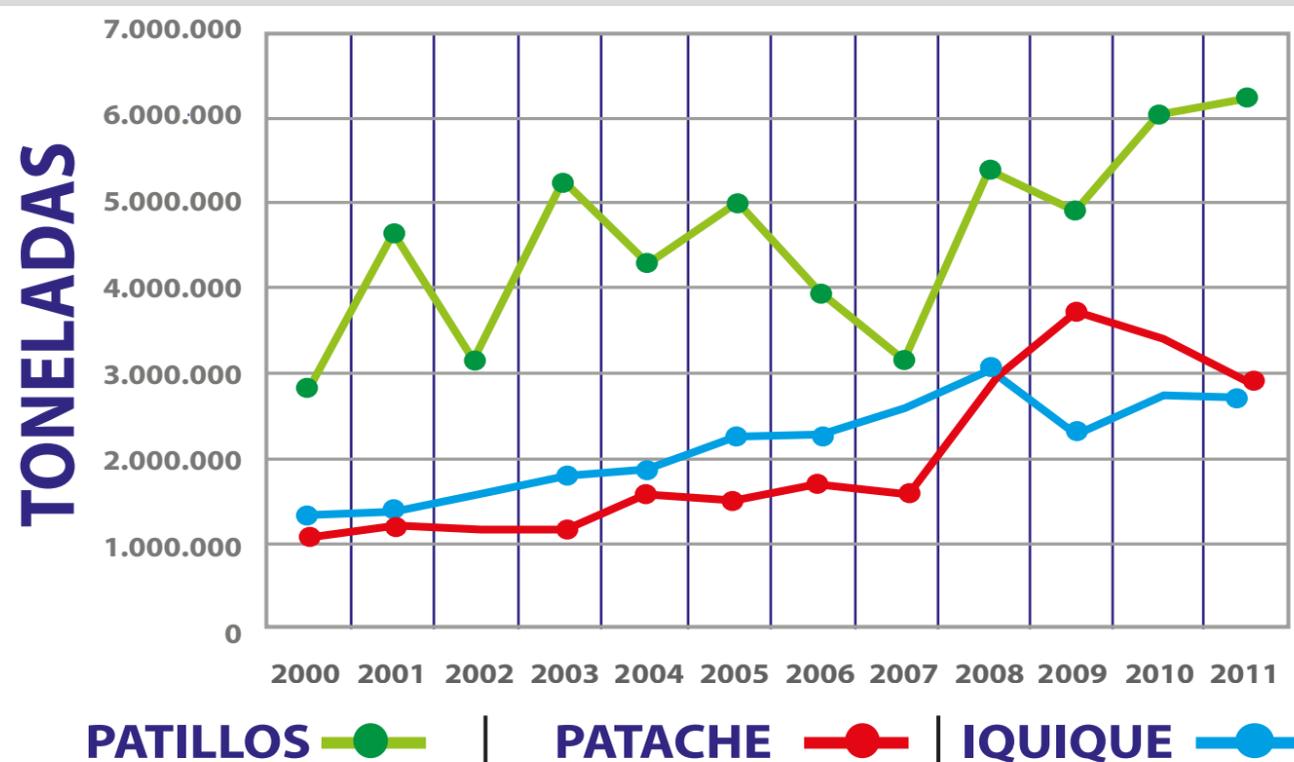
PERIODOS 2009 - 2013



	2008	2009	2010	2011	2012	2013
COMPRAS	3.624	2.563	3.560	4.327	4.405	4.169
VENDAS	3.138	2.590	3.133	3.858	4.011	4.048

MOVIMENTOS PORTUÁRIOS

PERIODOS 2000 - 2011



TRANSFERÊNCIA DE CARGA PORTUÁRIA

PERIODOS 2007 - 2012

AÑO	PUERTO IQUIQUE	PUERTO PATILLOS	PUERTO PATACHE	TOTAL TARAPACA
2007	2.588.965	3.119.513	1.593.694	7.302.172
2008	3.018.361	5.345.362	2.907.586	11.271.309
2009	2.236.280	4.898.651	3.719.345	10.854.276
2010	2.729.270	6.021.235	3.405.426	12.155.931
2011	2.706.537	6.241.955	2.888.103	11.836.595
2012	2.448.343	5.304.804	2.167.257	9.920.404

Além de portas Patillos Patache e Iquique, na região existem quatro portos localizados ao norte da cidade de Iquique, que durante o último século foram utilizados para exportação de salitre.
São eles: **Pisagua, Caleta Buena, Junin y Norte Mexilhões.**

A PRODUÇÃO MÉDIA DA AMÉRICA DO SUL DE SOJA + EXPORTAÇÕES

2012
BOLÍVIA EXPORTO

3,5

Milhões de toneladas métricas produtos agrícolas e de mineração.

Por um valor comercial de **4 MIL MILLONES DE DOLARES**

Destinos: Asia-Pacífico 20% • Europa 12%
USA 3% • Mercosur y otros destinos 65%.

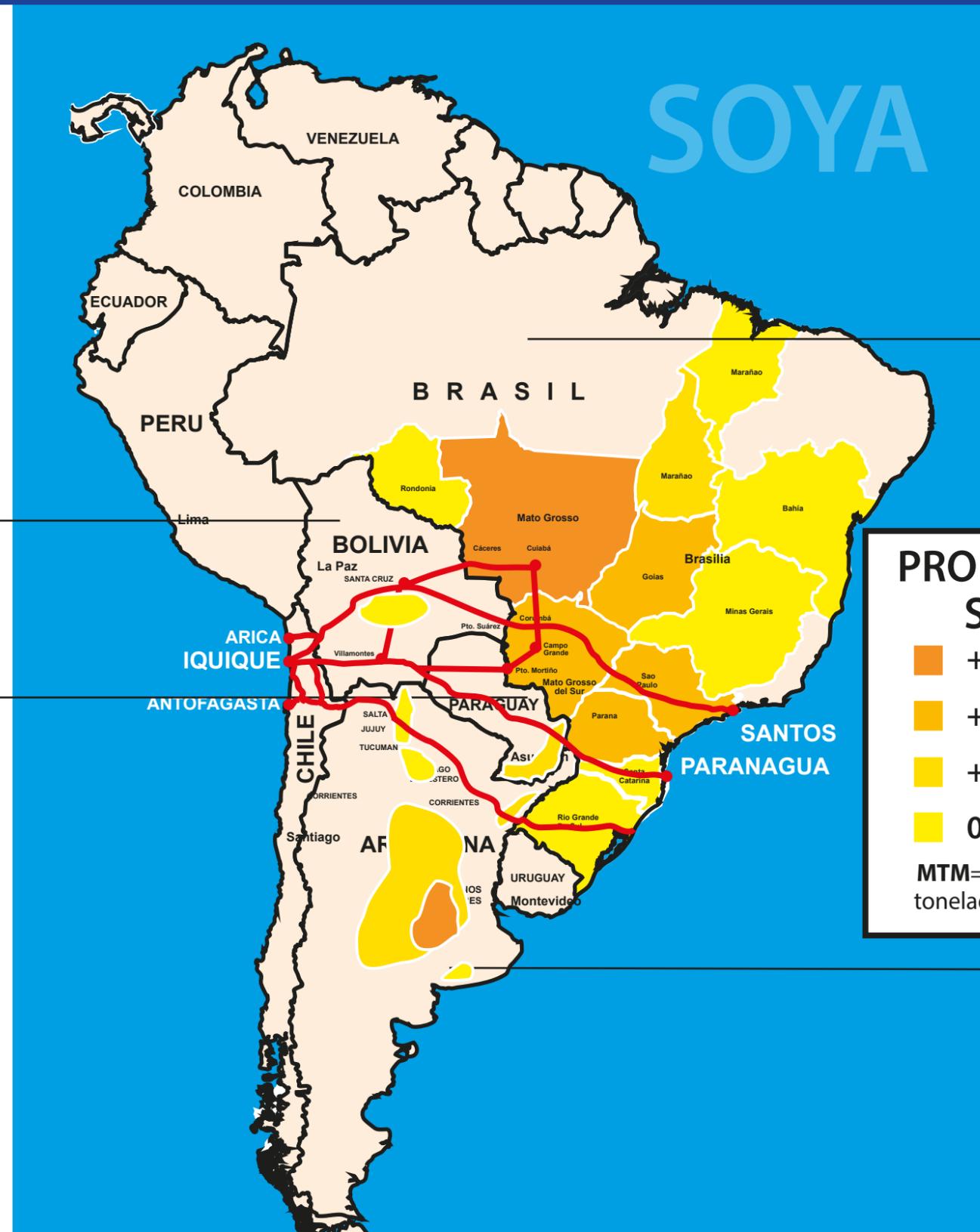
2012
PARAGUAY EXPORTO

11

Millones de toneladas métricas en Productos Agropecuarios y Mineros.

Por um valor comercial de **5 MIL MILLONES DE DOLARES**

Destinos: Asia-Pacífico 4% • Africa 16%
USA, Latinoamérica y otros destinos 80%.



2012
BRASIL EXPORTO

475

Millones de toneladas métricas en Productos Agropecuarios y Mineros.

Por um valor comercial de **180 MIL MILLONES DE DOLARES**

Destinos: Asia-Pacífico 64% • Africa 4%
Europa 22% • otros destinos 10%.

2012
ARGENTINA EXPORTO

91

Millones de toneladas métricas en Productos Agropecuarios y Mineros.

Por um valor comercial de **62 MIL MILLONES DE DOLARES**

Destinos: Asia-Pacífico 39% • Africa 11%
Europa 22% • otros destinos 28%.

Em 2012: BRASIL, ARGENTINA, Bolívia e Paraguai exportou mais de 580 milhões de toneladas em agricultura e mineração COM UM PAÍS DE DESTINO Ásia - Pacífico, Europa, África e no resto do mundo por 271 BILHÕES DE DÓLARES

271 BILHOES (USD)

IQUIQUE ATIVAR A PORTA PARA O TRÁFEGO LIVRE PELA REPÚBLICA DA BOLÍVIA, CONFORME AS REGRAS DO TRATADO DE PAZ, AMIZADE E COMERCIAL ENTRE CHILE E 1904 ESSE PAÍS E REFERIU-SE À CONSTITUIÇÃO DE UMA AGÊNCIA ALFANDEGÁRIA QUE LUGAR NA BOLÍVIA.

Núm.141- , - Santiago, 13 de maio de 2008 - Visto: 54 Artigo 1 Cláusula n ° 4 da Constituição da República, o Tratado de Paz, Amizade e Comércio entre o Chile e a Bolívia, no dia 20 de outubro de 1904, promulgada no dia 21 de março de 1905 e publicado no Diário Oficial n ° 8.169, 27 de março de 1905 (adiante alternadamente o Tratado), a Convenção sobre Trânsito subscrito entre o Chile e a Bolívia, no dia 16 de agosto de 1937 promulgada pelo Decreto n ° 1.346-A, de 25 de julho de 1942, o Ministério dos Negócios Estrangeiros, publicado no Diário Oficial n ° 19.335 de 17 de agosto de 1942, o decreto com força de Lei n ° 30, do Ministério da Finanças, 2004, que fixa o texto consolidado, coordenado e sistematizado o decreto com força de Lei n ° 213 de 1953 dessa Secretaria de Estado, em matéria aduaneira Portaria, e a Lei n ° 19.542, que moderniza o setor portuário do Estado, publicado no Diário Oficial n ° 35.944, no dia 19 de dezembro de 1997,

Considerando :

- a) O primeiro parágrafo do artigo VI do Tratado estabelece que a República do Chile reconhece a favor da Bolívia, o mais amplo e de livre direito de trânsito comercial e portos do Pacífico;
- b) O primeiro parágrafo do artigo VII do mesmo Tratado estabelece que a República da Bolívia, terá o direito de constituir agências aduaneiras nos portos chilenos que designe para fazer o seu comércio ;
- c) Que mediante uma nota VREC nota - N ° 251/2004 de 05 de maio de 2004 , a Bolívia solicitou a habilitação do porto de Iquique conforme o Tratado ;
- d) O Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT - promulgada pelo Decreto Presidencial n ° 257 de 5 de Março de 1991, o Ministério das Relações Exteriores , estabelece normas para o trânsito aduaneiro internacional;
- e) Nos termos dos artigos 10 e 11 do DFL N ° 30, do Ministério da Fazenda de 2004 , o Porto de Iquique é permanentemente habilitado para a passagem de pessoas e fazer todos os tipos de operações aduaneiras;
- f) Que, a Lei n ° 19.542 estabeleceu no artigo 1 ° n ° 2 a Empresa Portuaria Iquique ;
- g) que, o artigo 2 ° da Lei n ° 19.542 prevê que o Porto de Iquique é uma pessoa jurídica de direito público, que é uma empresa estatal, com patrimônio próprio , por tempo indeterminado e se relacionam com o Governo através do Ministério dos Transportes e Telecomunicações ;
- h) ,Que, conforme o indicado no artigo 4 ° da Lei n ° 19.542 , a Empresa Portuária Iquique tem como objeto a administração , a exploração, o desenvolvimento e a conservação do Porto de Iquique ;
- i) Que, em conformidade com o disposto no artigo 7 ° da Lei n ° 19.542 , a Empresa Portuária Iquique poderá fazer seu objetivo diretamente ou através de terceiros , neste último caso , através do fornecimento de concessões portuárias ;
- j) Em virtude do exposto, por escritura de 3 de maio de 2000, concedida ante

Notário Público de Iquique Don Nestor Araya Blazina Iquique, celebrou-se um contrato de concessão entre o Porto de Iquique e a " Iquique Terminal Internacional S.A "segundo o qual a primeira lhe outorgou à segunda uma concessão exclusiva para desenvolver, manter e explorar o Frente de Atraque No. 2 do Porto de Iquique, incluindo o direito de cobrar aos usuários taxas básicas para Serviços Básicos e Tarifas Especiais para serviços especiais prestados no referido Frente de Atraque N ° 2, por um período de 20 anos .

Para efeitos do referido Contrato , no Frente de Atraque N ° 2 da Área de Concessão são consideradas , incluindo a infra-estrutura , equipamentos e outros bens identificados no Anexo IV das bases de Licitação, e todas as ampliações do mesmo que execute a Concessionária em conformidade com o dito.

Contrato ;

k) Que, o artigo 21 da Lei n ° 19.542 prevê que todos os serviços portuarios que preste a Empresa Portuaria Iquique, ainda que sejam a favor do Fisco, prefeituras ou outros organismos da Administração do Estado, deverão ser remunerados segundo tarifas vigentes, as que serão públicas e não poderão conter discriminações arbitrarias. Além disso, sem prejuízo das atribuições que lhe correspondam a esta empresa no exercício das suas funções quando esta preste serviços ou explore os frentes de atraques , não poderá celebrar ou executar fatos, ou realizar atos ou contratos que afetem a livre concorrência

Decreto :

Artigo primeiro - . Habilita-se o Porto de Iquique para o regime de trânsito livre a favor da República da Bolívia, no âmbito do Tratado , para mercadorias de ultramar e que venham manifestadas em trânsito livre a Bolívia para as mercadorias provenientes da Bolívia até terceiros países, sob o mesmo regime.

Artigo Segundo - . A área habilitada compreende o recinto portuário administrado pela Empresa Portuária de Iquique e inclui a área sob concessão, aplicarem ao referido recinto as regras segundo as quais todos os serviços , incluindo o armazenamento , são pagos . No caso de alterações dos limites da área do porto, a habilitação regirá nos mesmos termos do recinto modificado. Constitui assim mesmo, zona habilitada conforme a este decreto supremo, o lugar extraportuario para o armazenamento das cargas bolivianas baixo regime de livre trânsito, desde ou para a Bolívia, que se estabeleça sob a administração da Empresa Portuária Iquique. O custo deste armazenamento será de cargo do Fisco do Chile, até por 365 dias em importações e até por 60 dias em exportações, somente neste sítio.

Na área habilitada não são permitidas representações ou comercialização de

produtos armazenados ali.

Artigo Três - . Agência de Alfândega , que constitui a República da Bolívia no porto de Iquique , execute os direitos aduaneiros previstos no Tratado, e será responsável pelos custos de instalação e operação.

Artigo Quarto - . A Empresa Portuaria de Iquique definirá o lugar que ocupará fisicamente o escritório da agência de alfândega boliviana no porto, de acordo com as características gerais dos escritórios do porto.

FOLHA 13

Ministério de Relações Exteriores

HABILITA O PORTO DE IQUIQUE PARA O LIVRE TRÂNSITO A FAVOR DA REPÚBLICA DE BOLÍVIA, CONFORME ÀS NORMAS DO TRATADO DE PAZ, AMIZADE E COMÉRCIO DE 1904 ENTRE O CHILE E ESSE PAÍS E REFERE-SE À CONSTITUIÇÃO DE UMA AGÊNCIA ADUANEIRA BOLIVIANA NESSE LUGAR.

Artigo quinto.- As normas do presente decreto supremo não afetam a aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre de 1991 - ATIT.

Artigo sexto.- A habilitação não afetará a plena vigência das normas aplicáveis ao Porto de Iquique, tais como as regulações ambientais, sanitárias, de segurança, de transporte, trabalhistas ou outras e a faculdade de cobrar tarifas e prestar serviços sobre bases comerciais não discriminatórias, bem como a proibição de realizar atos ou contratos lesivos à livre concorrência. A habilitação do Porto de Iquique não modifica, em caso algum, os procedimentos operativos aplicáveis no mencionado Porto, nem as faculdades das empresas portuárias para normar as suas operações dentro do recinto que administram e/ou explotem. Os custos de manejo e de serviço na carga, bem como os de transporte serão de cargo do usuário. Estas normas aplicam-se igualmente no lugar extraportuario, cuja destinação específica para armazenamento será determinada mediante as resoluções administrativas que corresponderem.

Esta habilitação não autoriza a que as mercadorias ingressadas a uma zona franca no Chile, sejam reexpedidas a uma zona primária com o fim de acolher ao sistema de livre trânsito ao que se refere o presente decreto supremo.

Artigo sétimo.- Em relação aos procedimentos aduaneiros correspondentes à recepção e despacho de mercadorias, os organismos aduaneiros competentes poderão convir regulamentações operativas, em concordância com as regras gerais aplicáveis.

Anote-se, tome-se razão e publique-se.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidenta da República.- Alejandro Foxley Rioseco, Ministro de Relações Exteriores.- Andrés Velasco Brañes, Ministro da Fazenda.- Hugo Lavados Montes, Ministro de Economia, Fomento e Reconstrução.- René Cortázar Sanz, Ministro de Transportes e Telecomunicações.- Romy Schmidt Crnosija, Ministra de Bens Nacionais. O que transcribo a US. para seu conhecimento.- Gonzalo Arenas Valverde, Embaixador, Diretor Geral Administrativo.

Parte da história de 50 anos de trabalho pela Integração da América do Sul.

PERÍODO 1967 - 2003

Chile



1967: Presidente do Chile Eduardo Frei Montalva junto com o Prefeito Jorge Soria, quem agradece a aprovação do projeto de integração: Construção da Estrada Iquique / Oruro / Porto de Santos.

Estados Unidos



1967: O Prefeito Jorge Soria, pede ao presidente do BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento- Felipe Herrera para o projeto bioceânico rodoviário: Iquique / Oruro / São Paulo e para outras novas rodovias.

Chile



1972: O Prefeito Jorge Soria agradece ao Presidente Salvador Allende por dar início à construção da estrada que unirá Iquique com a Bolívia e o Brasil.

Chile



1973: Alejandro Soria Varas Intendente da Região de Tarapacá durante o governo de Allende, percorre junto ao Prefeito Jorge Soria os primeiros quilômetros asfaltados do Corredor Bioceânicos que une os portos de Iquique no Chile e o Porto de Santos no Brasil.

Chile



1993: O Prefeito Jorge Soria reunido com a Prefeita do Estado Brasileiro de São Paulo Luiza Erundina de Sousa onde conversam sobre os Corredores Bioceânicos e a integração da América do Sul.

Brasil



1993: O Presidente da República do Chile Patricio Aylwin Azócar, junto ao Prefeito Jorge Soria e ao candidato a Deputado Jorge Soria Macchivaello num encontro que tratou sobre a importância dos Corredores Bioceânicos para o Chile e para a integração física da América do Sul.

Chile



1993: Reunião entre o Presidente da Bolívia Jaime Paz Zamora, o Prefeito Jorge Soria e o dirigente social de Oruro Efraín Vermelhas. Na reunião conversam sobre as potencialidades que apresentam os Corredores Bioceânicos e a Integração da América do Sul.

Bolívia



1993: Reunião entre o Presidente do Paraguai Carlos Wasmosy, o então Ministro de Obras Públicas de Chile Ricardo Lagos e o Prefeito de Iquique. Na oportunidade se debate ao respeito da saída ao Oceano no Pacífico desde Assunção pelo Corredor Bioceânico Central.

Chile



1993: Consegue-se o acordo para a construção do Corredor Bioceânico Central durante o Congresso de Prefeitos e Vereadores de toda a América do Sul realizado na cidade de Iquique, evento que contou com a presença do candidato e posterior Presidente da República Eduardo Frei Ruiz-Tagle.

Bolívia



1993: Encontro entre o Presidente da Bolívia Gonzalo Sánchez de Lozada, o Deputado da República do Chile Jorge Soria Macchivaello e o Prefeito Jorge Soria onde conversam sobre os novos trechos rodoviários Oruro / Cochabamba / Santa Cruz/Corumbá (Brasil).

Brasil



1993: Encontro entre dom Francisco Miranda Governador de Campo Grande (Brasil) e o Prefeito Jorge Soria onde dialogam sobre a construção do Corredor Bioceânico Rodoviário Central.

Argentina



1996: Encuentro entre el Presidente de Argentina Carlos Saúl Menem, el Alcalde de La Quiaca (Argentina) y el Alcalde Jorge Soria donde dialogan sobre el nuevo tramo carretero que unirá Buenos Aires con el altiplano boliviano. Tramo la Quiaca /Jujuy en Argentina. Tramo totalmente asfaltado y nueva salida hacia el Océano Pacífico para Argentina.

Chile



1996: O chancelier brasileiro Felipe Lameira se reuniu com o prefeito Jorge Soria, Representante da República Jorge Soria Mauricio Soria Macchivaello e Diretor Regional para Tarapaca. Discute opções para o Brasil ao Oceano Pacífico.

Sudáfrica



1997: O Presidente da África do Sul Nelson Mandela, o Presidente do Brasil Fernando E. Cardoso e o Prefeito Jorge Soria, este se reúne com o Presidente brasileiro Cardoso para dar a conhecer através dos planos dos Corredores Bioceânicos, os avanços e potencialidades para a Integração da América do Sul.

Bolívia



1998: Presidente de Bolívia General Hugo Banzer, junto al Presidente de Paraguay Carlos Wasmosy y Alcalde Jorge Soria en una conversación sobre los Corredores Bioceânicos y la importancia estratégica de las carreteras y las ferrovías para los países que integran el cono central de Sudamérica.

Bolívia



2001: Presidente da Bolívia Jorge Quiroga, junto à Vereadora por Iquique María Inés Macchivaello e o Prefeito Jorge Soria dialogando sobre os Corredores Bioceânicos e a Integração da América do Sul.

Espanha



2002: O Prefeito Jorge Soria durante sua exposição no Quinto Fórum Hemisférico de Cidades Irmãs desenvolvido em Tenerife-Espanha. Baseou a sua exposição nos Corredores Bioceânicos e a Integração da América do Sul em base a estradas, ferrovias, aerovias, hidrovias, portos e aeroportos.

Bolívia



2003: O Prefeito Jorge Soria mostrando os planos dos Corredores Bioceânicos e a Integração da América do Sul ao Presidente da Bolívia Carlos Mesa.

Chile



2004: O Presidente do Chile Ricardo Lagos Escobar, inaugura o caminho Inés de Collahuasi - Poço Almonte junto ao Prefeito Jorge Soria, Mauricio Soria Macchiavello Conselho Regional por Tarapacá e o Deputado da República Jorge Soria Macchiavello. Este caminho une a cidade de Iquique com o Hito 60 e o Corredor Central.

Paraguay



2004: O Presidente da República do Paraguai Nicolás Duarte Fruto junto ao Prefeito Jorge Soria, revisam os planos dos Corredores Bioceânicos da Integração da América do Sul. Estes corredores unem ao Paraguai com o porto de Iquique na costa do Oceano Pacífico.

Chile



2004: O Presidente do Brasil Luis Inácio da Silva, recebe de mãos do Prefeito Jorge Soria, os planos dos Corredores Bioceânicos da Integração da América do Sul, neles pode-se apreciar o avanço na construção dos três Corredores Bioceânicos Norte, Central e Sul.

Chile



2005: Presidente do Chile, Michelle Bachelet escucha a pedido do prefeito Jorge Soria, para a construção dos trechos rodoviários que correspondem ao Chile no Corredor Central poderia ligar os portos de Iquique, no Chile, no Oceano Pacífico eo porto é agilize Santos-Brasil, no Oceano Atlântico.

Chile



2005: O Prefeito da cidade-porto de Santos do Brasil, João Paulo Tavares, platicando com o Prefeito Jorge Soria , ao respeito da Irmandade de ambas cidades portuárias.

Estados Unidos



2005: O Prefeito Jorge Soria durante sua intervenção numa Palestra na cidade americana de Oklahoma onde expõe ao respeito da Integração da América do Sul e de como este projeto vai tirar os povos da pobreza.

Sudáfrica



2005: O Prefeito Jorge Soria reúne-se com os Prefeitos na África do Sul e propõe-lhes os desafios da integração física dos povos e de como por sua importância comercial, os corredores rodoviários e ferroviários vão tirar os povos da pobreza.

China



2005: O Prefeito Jorge Soria durante sua gira por diferentes cidades chinesas onde se reúne com os seus prefeitos, promovendo todas as bondades do Porto de Iquique e de suas conexões estradas e ferrovias com o resto de América do Sul.

Bolivia



2005: O Prefeito Jorge Soria junto a toda a sua família seus filhos Jorge Soria Macchiavello, Mauricio Soria Macchiavello e a sua esposa María Inés Macchivello, percorreram os caminhos de terra e lodo de Santa Cruz da Serra e Porto Suárez na Bolívia, posteriormente por estes terrenos se traçaram e construíram as estradas da Integração da América do Sul.

Bolivia



2007: No Palácio Queimado, La Paz-Bolívia, 11 de Dezembro do 2007. Se reúnem os Presidentes do Chile doña Michelle Bachelet, do Brasil Luis Inacio da Silva e da Bolívia Evo Morales Aima, quem assinam e selam o acordo para a construção das estradas do Corredor Norte, as que atualmente se encontram praticamente terminadas, só faltando asfaltar 40 Kms.

Bolivia



2007 Abertura do Hito 60: Para conseguir a habilitação deste estratégico passo fronteiriço, é que se reuniram o Presidente da Bolívia Evo Morales com o Prefeito Jorge Soria. Com um mínimo investimento a realizar nesta área ligamos o Corredor Bioceânicos Central por um terreno sem grandes alturas na Cordillera dos Andes

Chile



2007 Abertura do Hito 60: O Prefeito Jorge Soria explica-lhe ao Presidente de Chile Sebastián Piñera, que em ambos lados da fronteira chileno-boliviana existem instalações operativas, o que agilizará a abertura do Hito 60. No território chileno um retém de Carabineros e um posto militar em solo Boliviano, esta rota se poderia usar como está, já que é 100% transitável.

Bolivia



2010 O Presidente da Bolívia Evo Morales junto ao Prefeito Jorge Soria se reune na localidade de Tupiza (Bolívia), com motivo da inauguração do trecho rodoviário que une a Bolívia com a República da Argentina.

Bolivia



2012: : O Vice-ministro de Relações Exteriores da Bolívia Juan Carlos Alurralde, reunido com o Prefeito Jorge Soria e o Vereador Mauricio Soria Macchiavello, onde dialogam ao respeito do processo de Integração da América do Sul e dos benefícios associados à construção dos Corredores Bioceânicos para suas nações.

Chile



2012: O Palacio de la Moneda, no Chile prefeito Jorge Soria expõe as características de Bioceânico Runners don Andrés Chadwick, ministro do Interior do Governo do Chile, destacándole a importância da abertura Hito 60 para unir os povos da América do Sul e como tem trabalhado para a integração.

Brasil



2013: Encontro entre o Ex-Presidente do Brasil Luis Inácio da Silva e o Prefeito Jorge Soria, em Corumbá no estado de Mato Grosso - Brasil, com o motivo do Seminário "Encontro sobre Integração Latinoamericana", evento que teve como objetivo discutir diversos aspectos sobre integração, logística e políticas públicas específicas para regiões fronteiriças.

Chile



2013: O Embaixador Plenipotenciário da República Popular Chinesa Yang Wanming reunido com o Prefeito Jorge Soria quem expõe o trabalho de 50 anos pela Integração da América do Sul, mostrando-lhe junto a Mauricio Soria Vereador de Iquique os planos dos Corredores Bioceânicos, os traçados rodoviários e ferroviários, chaves para o comércio com o gigante asiático.

**Corredores
Bioceânicos da
Integração do
Coração Produtivo da
América do Sul.**

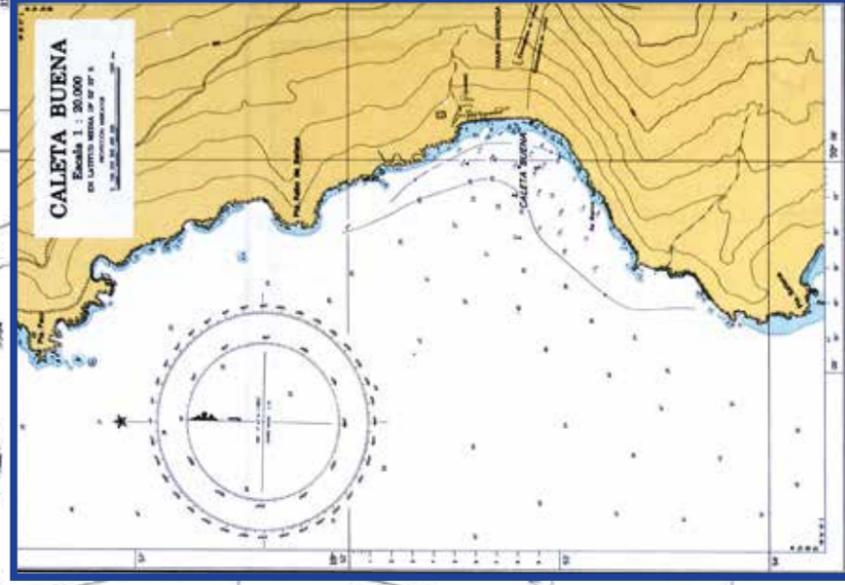
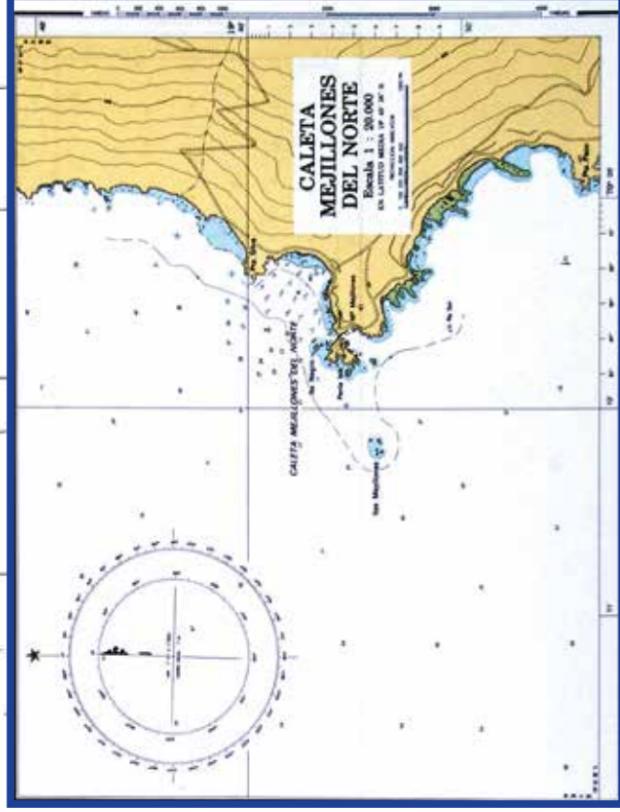
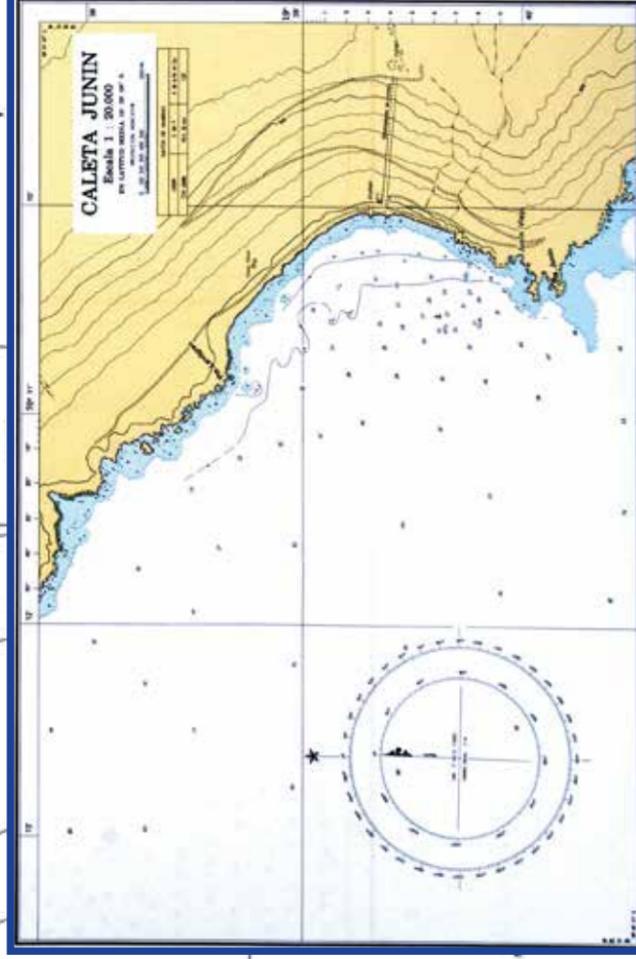
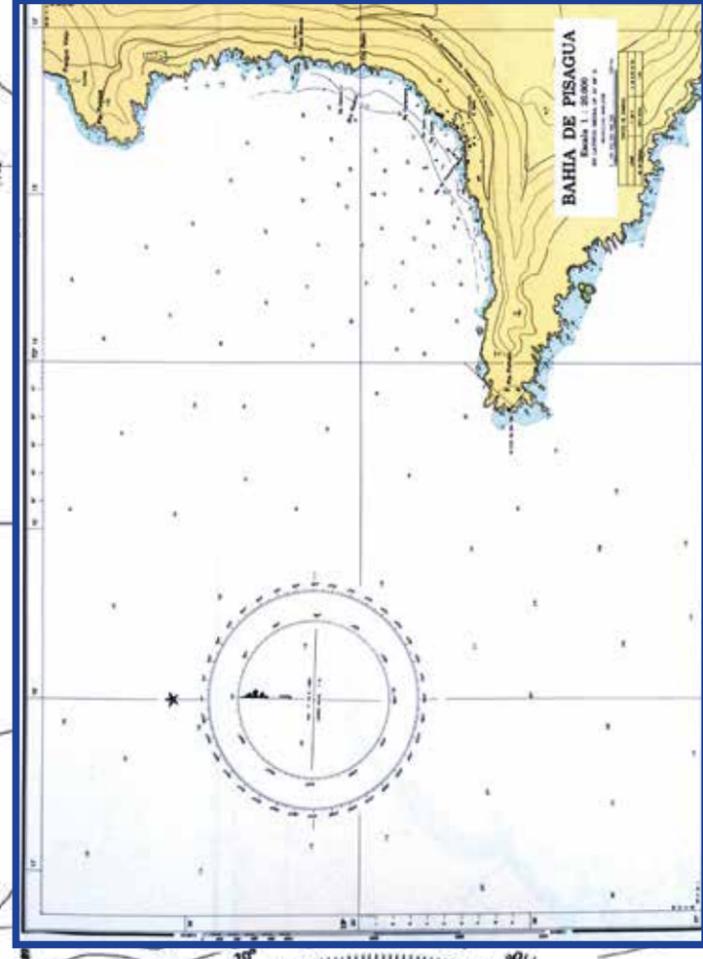


Ilustre
Cidade de Iquique

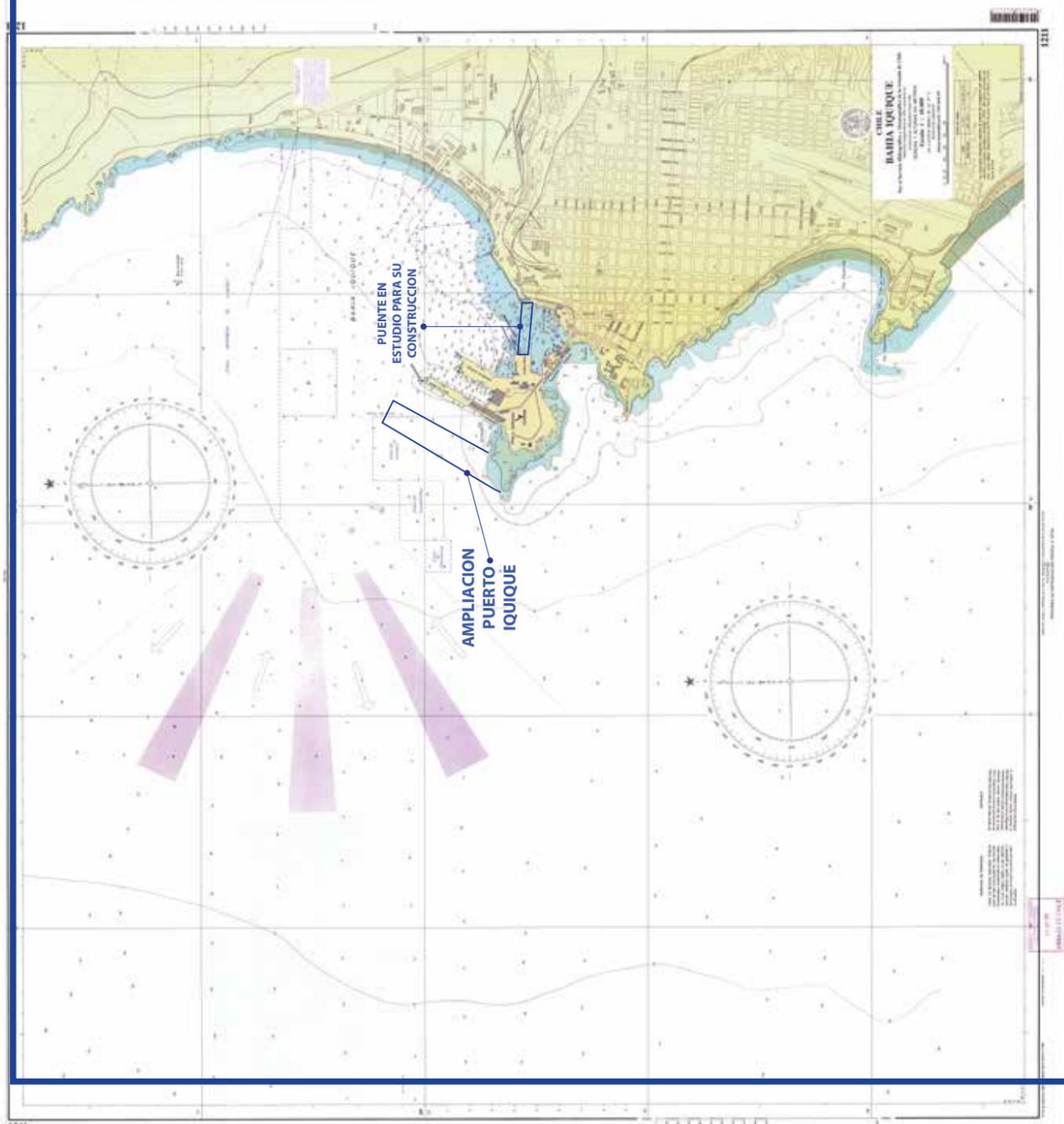


ZONA PORTUARIA FRENTE NORTE

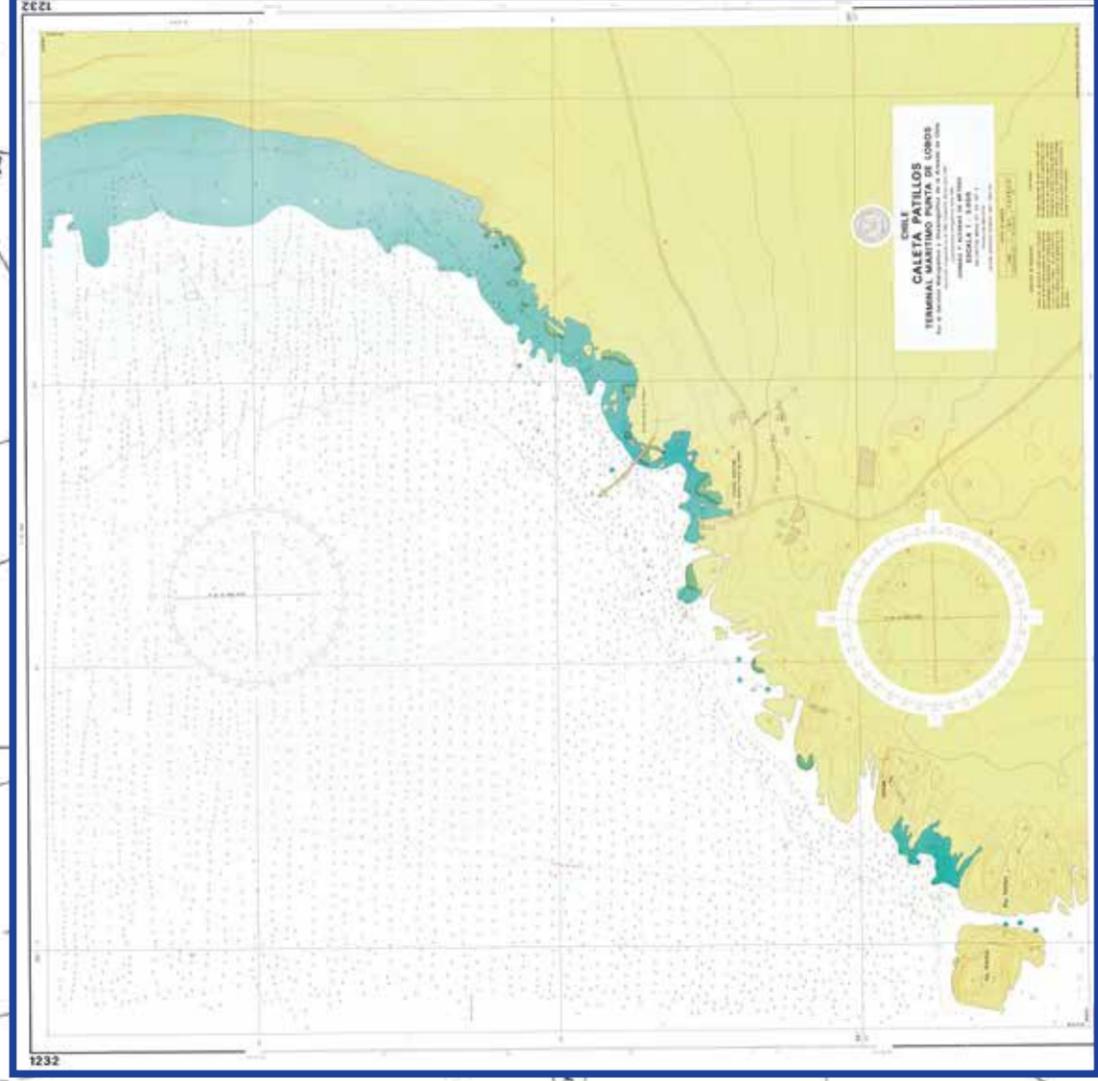
BAHIA DE PISAGUA • CALETA JUNIN
MEJILLONES DEL NORTE • CALETA BUENA



Baías protegidas de águas profundas que permitem construir portos, ao menor custo e no menor tempo para as naves de contêineres e graneles de máximo desenho.



ZONA PORTUARIA FRENTE SUR



Um novo programa de águas profundas que permitem construir portos, ao menor custo e no menor tempo para as naves de contêineres e graneles de máximo desenho.

AQUI ESTÃO! RECURSOS PARA CONCLUIR ESTE CORREDOR BIOCEÂNICO

EL 02 DE DICIEMBRE DEL 2011 EN BRASILIA, SE REUNIO EL COMITE SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANIFICACIÓN, DONDE ARGENTINA, BRASIL, CHILE Y PARAGUAY ACORDARON APORTAR RECURSOS POR 944 MILLONES DE DOLARES.

PROPOSTA COSIPLAN ORIGINAL

Rail projeto aprovado pelo CONSELHO SUL-AMERICANA INFRA-ESTRUTURA E PLANEJAMENTO (COSIPLAN).
A um custo de 944 milhões de dólares • Brasília, 02 de dezembro de 2011

TRECHOS FERROVIÁRIOS DE COSIPLAN PROJETO



NOSSA PROPOSTA

A Presidentes da América do Sul apresentamos:
Além disso proposta de projeto ferroviário aprovado pelo COSIPLAN Comitê de Integração
• baseado em Iquique Chile

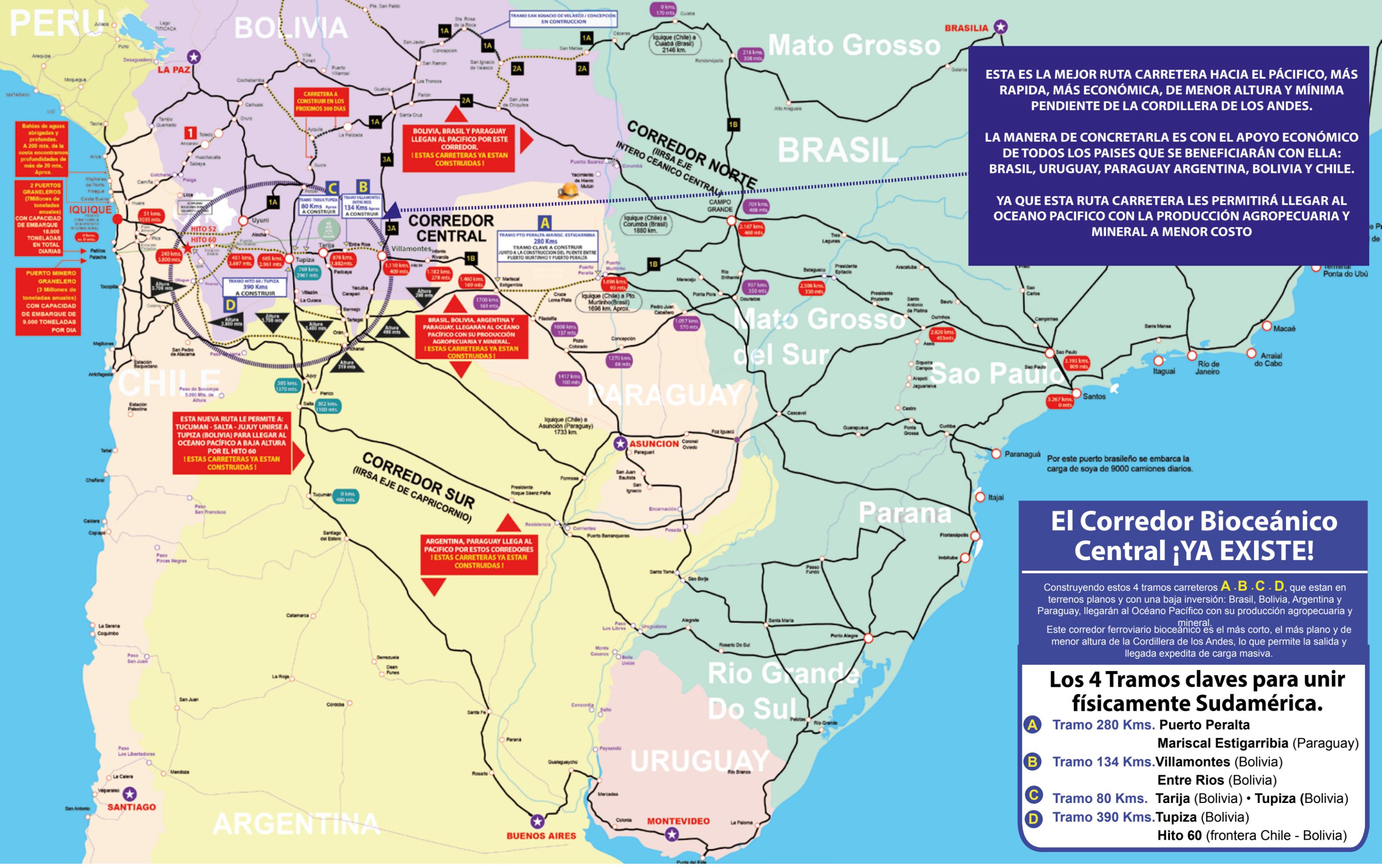
Tramos Ferroviarios a construir:

Construyendo los tramos **A** y **B** del Corredor Central; Bolivia, Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Brasil obtienen 12 nuevos puertos en las costas del Pacífico.



Os 2 pontos para a construção de estrada de ferro para os próximos 2 anos na América do Sul é totalmente integrado, está localizado no terreno totalmente plana e menor altura

A Villamontes / Tupiza (Bolivia) **B** Estación Julaca (Bol)Hito 52 60 • Pozo Almonte (Chile)



ESTA ES LA MEJOR RUTA CARRETERA HACIA EL PÁCIFICO, MÁS RAPIDA, MÁS ECONÓMICA, DE MENOR ALTURA Y MÍNIMA PENDIENTE DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES.

LA MANERA DE CONCRETARLA ES CON EL APOYO ECONÓMICO DE TODOS LOS PAISES QUE SE BENEFICIARÁN CON ELLA: BRASIL, URUGUAY, PARAGUAY ARGENTINA, BOLIVIA Y CHILE.

YA QUE ESTA RUTA CARRETERA LES PERMITIRÁ LLEGAR AL OCEANO PACIFICO CON LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y MINERAL A MENOR COSTO

Bahías de aguas abrigadas y profundas - A 200 mts. de la costa encontramos profundidades de más de 20 mts. Aprox.

2 PUERTOS GRANEROS (7Millones de toneladas anuales) CON CAPACIDAD DE EMBARQUE 18.000 TONELADAS EN TOTAL DIARIAS

PUERTO MINERO GRANERERO (3 Millones de toneladas anuales) CON CAPACIDAD DE EMBARQUE DE 9.000 TONELADAS POR DIA

ESTA NUEVA RUTA LE PERMITE A: TUCUMAN - SALTA - JUJUY UNIRSE A TUPIZA (BOLIVIA) PARA LLEGAR AL OCEANO PACÍFICO A BAJA ALTURA POR EL HITO 60 ¡ ESTAS CARRETERAS YA ESTAN CONSTRUIDAS !

BOLIVIA, BRASIL Y PARAGUAY LLEGAN AL PACIFICO POR ESTE CORREDOR. ¡ ESTAS CARRETERAS YA ESTAN CONSTRUIDAS !

BRASIL, BOLIVIA, ARGENTINA Y PARAGUAY, LLEGARÁN AL OCEANO PACÍFICO CON SU PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y MINERAL. ¡ ESTAS CARRETERAS YA ESTAN CONSTRUIDAS !

ARGENTINA, PARAGUAY LLEGA AL PACIFICO POR ESTOS CORREDORES ¡ ESTAS CARRETERAS YA ESTAN CONSTRUIDAS !

El Corredor Bioceánico Central ¡YA EXISTE!

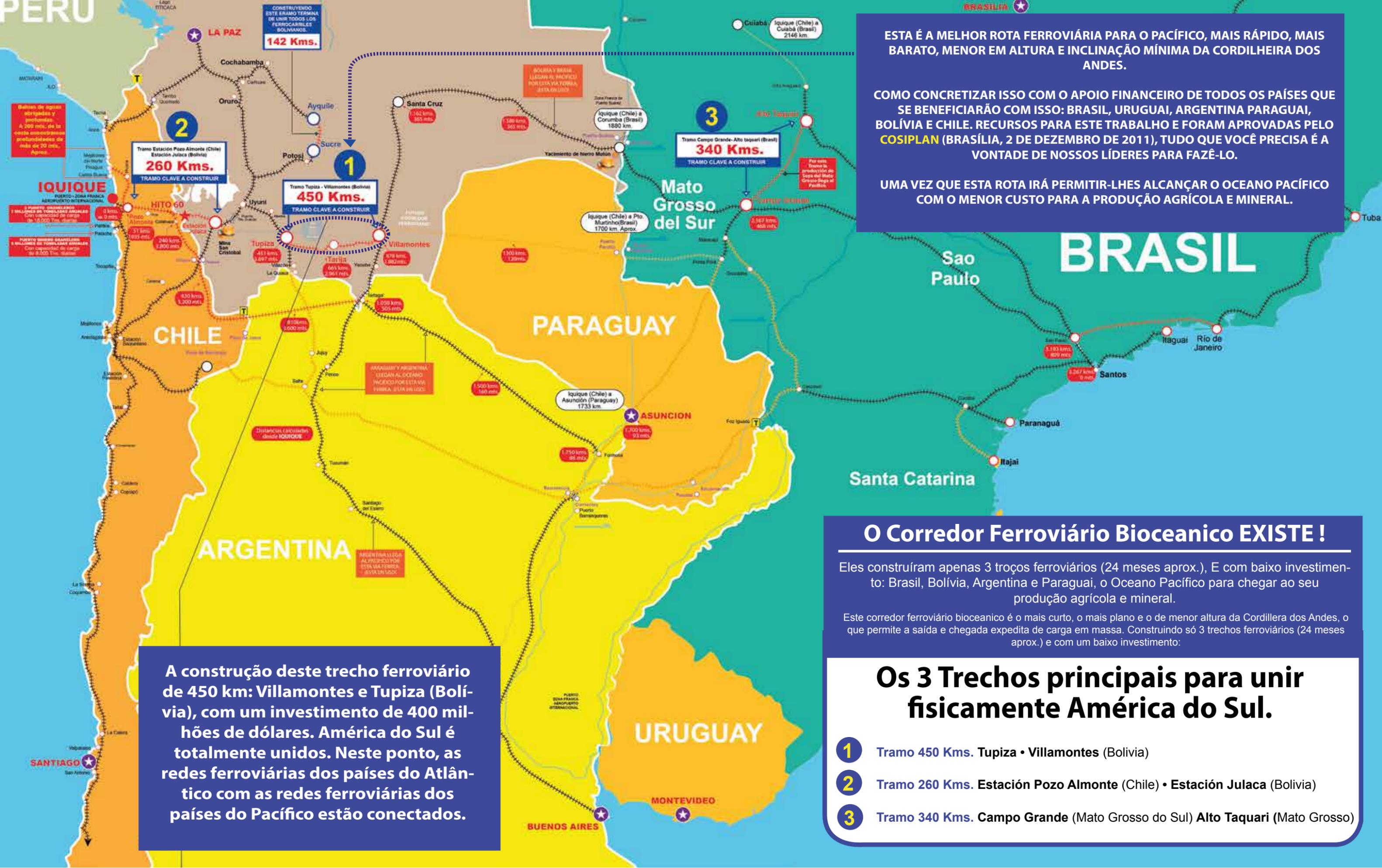
Construyendo estos 4 tramos carreteros **A.B.C.D.** que estan en terrenos planos y con una baja inversión: Brasil, Bolivia, Argentina y Paraguay, llegarán al Océano Pacífico con su producción agropecuaria y mineral.

Este corredor ferroviario bioceánico es el más corto, el más plano y de menor altura de la Cordillera de los Andes, lo que permite la salida y llegada expedita de carga masiva.

Los 4 Tramos claves para unir físicamente Sudamérica.

- A** Tramo 280 Kms. Puerto Peralta Mariscal Estigarribia (Paraguay)
- B** Tramo 134 Kms. Villamontes (Bolivia) Entre Rios (Bolivia)
- C** Tramo 80 Kms. Tarija (Bolivia) • Tupiza (Bolivia)
- D** Tramo 390 Kms. Tupiza (Bolivia) Hito 60 (frontera Chile - Bolivia)

Por este puerto brasileño se embarca la carga de soja de 9000 camiones diarios.



ESTA É A MELHOR ROTA FERROVIÁRIA PARA O PACÍFICO, MAIS RÁPIDO, MAIS BARATO, MENOR EM ALTURA E INCLINAÇÃO MÍNIMA DA CORDILHEIRA DOS ANDES.

COMO CONCRETIZAR ISSO COM O APOIO FINANCEIRO DE TODOS OS PAÍSES QUE SE BENEFICIARÃO COM ISSO: BRASIL, URUGUAI, ARGENTINA PARAGUAI, BOLÍVIA E CHILE. RECURSOS PARA ESTE TRABALHO E FORAM APROVADAS PELO COSIPLAN (BRASÍLIA, 2 DE DEZEMBRO DE 2011), TUDO QUE VOCÊ PRECISA É A VONTADE DE NOSSOS LÍDERES PARA FAZÊ-LO.

UMA VEZ QUE ESTA ROTA IRÁ PERMITIR-LHES ALCANÇAR O OCEANO PACÍFICO COM O MENOR CUSTO PARA A PRODUÇÃO AGRÍCOLA E MINERAL.

A construção deste trecho ferroviário de 450 km: Villamontes e Tupiza (Bolívia), com um investimento de 400 milhões de dólares. América do Sul é totalmente unidos. Neste ponto, as redes ferroviárias dos países do Atlântico com as redes ferroviárias dos países do Pacífico estão conectados.

O Corredor Ferroviário Bioceânico EXISTE !

Eles construíram apenas 3 trechos ferroviários (24 meses aprox.), E com baixo investimento: Brasil, Bolívia, Argentina e Paraguai, o Oceano Pacífico para chegar ao seu produção agrícola e mineral.

Este corredor ferroviário bioceânico é o mais curto, o mais plano e o de menor altura da Cordillera dos Andes, o que permite a saída e chegada expedita de carga em massa. Construindo só 3 trechos ferroviários (24 meses aprox.) e com um baixo investimento:

- Os 3 Trechos principais para unir fisicamente América do Sul.**
- 1** Tramo 450 Kms. Tupiza • Villamontes (Bolivia)
 - 2** Tramo 260 Kms. Estación Pozo Almonte (Chile) • Estación Julaca (Bolivia)
 - 3** Tramo 340 Kms. Campo Grande (Mato Grosso do Sul) Alto Taquari (Mato Grosso)