

| OPINIÓN |

Por Antonio Zuidwijk (*)

Los corredores bioceánicos ante la tentadora oferta exportable de granos brasileños

Los corredores bioceánicos son fundamentales para Brasil - que tiene importantes zonas agrícolas y mineras en el centro de su territorio - cuyos mercados están en Europa, Japón, Corea y China. Se trata de grandes volúmenes de carga a granel, de relativamente bajo valor, cuyo costo de transporte es mayor que el valor del propio producto.

Para poder llevar a los puertos del Atlántico su producción de soja, Brasil está desarrollando varios corredores. Hace cinco años comenzó a abrir la salida desde el norte de Mato Grosso por carretera hasta el puerto fluvial Porto Velho, sobre el río Madeira, afluente del Amazonas, y desde allí por la vía fluvial hasta el puerto de Itacoatiara, cerca de Manaus.

Otro corredor en ejecución para esa zona utiliza el sistema fluvial de los ríos Tocantins y Araguaia hasta Itaipu, en el Norte. También se está trabajando en la mejora de una vinculación ferroviaria existente desde Mato Grosso hacia los puertos de Santos y Paranaguá. Y se habla mucho de la salida por la hidro vía Paraná-Paraguay por medio de puertos argentinos o Nueva Palmira (Uruguay), pero con señales que confunden, como la prohibición de incluir la carga de Corumbá-Cáceres por razones ambientales (aparentemente, Brasil sólo prevé sacar mineral de hierro por Corumbá, pero no soja, que en el futuro iría por ferrocarril hacia puertos brasileños).

Por otro lado, el gigante sudamericano está estudiando nuevas alternativas mediante los puertos peruanos del Pacífico (Ilo o Matarani en el Sur) y uno por crearse en el norte de ese país) y los puertos chilenos (Arica, Iquique y Antofagasta-Mejillones). Según la opinión de los



Santos, uno de los puertos de más movimiento

técnicos brasileños que visitaron recientemente Ilo, Matarani, Iquique y Arica, éstos no tienen el equipamiento, calado ni calidad de servicios que requiere el volumen de cargas de Mato Grosso y sus tarifas están lejos de ser competitivas en comparación con los puertos del Atlántico. Esto quiere decir que la salida al Pacífico de productos brasileños está muy lejos de concretarse.

Por vía terrestre, no

Está absolutamente claro que en ninguno de estos casos se prevé unir el Atlántico con el Pacífico mediante un trayecto terrestre, como muchos creen cuando hablan de corredores bioceánicos. Brasil tiene justificados intereses en abrir nuevos corredores y los puertos del Pacífico quieren beneficiarse del manifiesto de esos grandes volúmenes de cargas. Por eso hacen una gran propaganda para tratar de convencer a todo el mundo de que es impres-

cindible que las cargas para Asia salgan por el Pacífico.

Estos grupos ejercen grandes presiones, que muchos repiten en nuestro país, sin hacer las debidas comparaciones entre las necesidades de la Argentina y Brasil. No toman en cuenta las características geográficas de los corredores que están en estudio en Brasil ni comparan volúmenes ni productos. Algunos tienen la idea de establecer puentes terrestres sin aclarar qué flujos de cargas tienen en vista; casi siempre hablan de distancias a los mercados asiáticos sin tomar en cuenta los costos reales que existen para abrir los pasos ni cuánto valdrá el transporte una vez abiertos.

Otros dan un enfoque más realista y hablan simplemente de la necesidad para nuestros mercados de tener acceso a los puertos chilenos, lo que suena mejor especialmente para las provincias del Oeste y el Noroeste. Pero esta idea también requiere un exhaustivo estudio que

compare bien costos de construcción y de transporte.

¿Qué mercados abrirán los pasos en la Cordillera que se pretenden y a qué puertos chilenos se podrá acceder? No es lo mismo unir Mendoza con Santiago de Chile, Valparaíso y San Antonio que unir Salta con un puerto de menor importancia como Antofagasta. Hay una gran diferencia entre la necesidad de la salida al Pacífico que tienen el oeste y centro de Brasil y la que tienen distintas zonas de la Argentina.

No estamos hablando de los grandes volúmenes a granel que exporta Brasil, cuyo transporte se hace en buques *tramps* (que se presentan en el puerto y en el momento que el charter lo pide). Muchos productos que exporta el NOA se mueven principalmente en contenedores y para este tipo de transporte los estudios son muy diferentes.

Para entender mejor el tema de la salida de nuestros productos por

el Pacífico, los interesados deberían leer un estudio que hizo la Comisión Económica para América Latina (Cepal) en 2000 sobre las distancias entre puertos chilenos y asiáticos. Hasta el puerto de Hong Kong, las distancias por el Pacífico son mayores que yendo por el Atlántico vía el cabo de Buena Esperanza. Sólo al norte de ese importante puerto chino la balanza comienza a volcarse en favor de los puertos chilenos en lo que a distancias se refiere.

Más allá de las distancias

Pero sería muy necio concluir la ventaja de uno u otro respecto solamente sobre las distancias, que no siempre son concordantes con los costos finales. La logística que se aplica en el mundo moderno va más allá y se deben tomar en cuenta muchos otros factores. Los volúmenes de carga general que mueven los puertos atlánticos son tres veces mayores que los del Pacífico y los armadores dedican más y mayores buques a los primeros, lo que resulta no solamente en una mayor oferta de líneas regulares sino también en una mayor competencia en lo que se refiere a servicios y tarifas. Menores tarifas, aún con distancias más largas.

La cuestión es distinta para los minerales de Jujuy y Salta, que sí pueden beneficiarse de los pasos de Sico y Jama. Entonces se debe proponer a los gobiernos del Norte Grande que el tema de los corredores se debata en serio, pidiendo a los interesados que aporten datos sobre posibles volúmenes y mercados, y que se hagan los debidos cálculos.

El autor es especialista en puertos y director de Marchison SA.

COBERTURA CTI MÓVIL 3337

Línea CTI Directo
Conexión instantánea Nacional con solo oprimir un botón.

CTI MÓVIL

0800-123-0123