

Zuidwijk, Antonio, "Costos y beneficios de los corredores bioceánicos", *Nuestro Mar*, Buenos Aires, Argentina, 08 de septiembre de 2009.

Consultado en:

http://www.nuestromar.org/noticias/destacados_092009_25872_costos_y_beneficios_de_los_corredores_bioceanicos

Fecha de consulta: 20/05/2014.

Se pusieron de moda con el crecimiento de Asia y la tentación de llegar allí por el Pacífico. Pocos temas que reciben tanta atención en la prensa sudamericana como los Corredores Bioceánicos (CB), pero pocas veces se encuentra información sobre estudios serios previos respecto de los costos y beneficios que dichas obras implican.

El término CB se inventó alrededor de 1992 en Brasil, cuando nació idea de desarrollar el "Corredor Bioceánico de Capricornio" entre Santos y Antofagasta, en Chile. Sería conveniente volver a leer qué es lo que movió a las autoridades brasileñas a promover ese supuesto CB, en una época que estaban llevando con un enorme éxito su frontera agraria hacia el norte.

Pero no se necesita ser experto para saber que lo que buscaban -y todavía buscan- son salidas para su enorme nueva producción a los mercados de Europa y de Asia. Mucho antes que la Argentina, ya sabía que la gran demanda para sus productos en el futuro vendría de Asia.

Nadie en Itamaraty, la Cancillería brasileña, pensaba que sería posible atraer flujos de cargas que iban a cruzar el continente sudamericano para evitar el paso por el Canal de Panamá y así agregar volumen a los flujos de cargas que pagarían las enormes obras.

Pero una vez que se instaló el nombre Corredor Bioceánico, comenzaron a ilusionarse cada vez más personas con la idea de ofrecer una alternativa al Canal de Panamá y ahora se escuchan increíbles declamaciones sobre supuestas cargas que transitarían por su CB, desde Manta en Ecuador, que pretende desarrollar uno hasta Manaus en Brasil, hasta el que se propone hacer de Comodoro Rivadavia a Chacabuco en Chile.

Es fácil demostrar que no se podrá bajar el costo del transporte desviando las cargas a tales trayectos que cruzan el continente sudamericano.

En la balanza

Comencemos entonces a sacar de todas las iniciativas de integración, la referencia a algún CB y empecemos a aclarar cuáles son las zonas económicas de la región que queremos integrar y cuáles serán los costos y los beneficios.

Una vez aclarado qué integración buscamos, debemos analizar los beneficios que realmente tendremos los argentinos y comenzar a prestarles atención a otras constantes declamaciones que se escuchan desde fines de los 90 sobre la conveniencia de exportar a Asia a través de puertos chilenos.

Al respecto hay que leer un estudio de la Cepal, de 2000 ("El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano", Boletín Cepal 71) y una presentación que hizo el 2 de septiembre de 2008 un agente de carga chileno sobre el tema en un seminario en la embajada de Chile en Buenos Aires.

Se demostró con cifras de tarifas de fletes y tiempos de viaje, que conviene más exportar a Shanghai por el Atlántico que por el Pacífico. Será difícil convencer a la gente del NEA/NOA que lean esos documentos, pues para ellos el tema de Corredores Bioceánicos es como un dogma en una religión, no se permite discusión.

Por Antonio Zuidwijk (Consultor en temas marítimos y portuarios).

Dos distancias diferentes

Sólo Japón, Corea y el norte de China están más cerca por el Pacífico. Pero además se debe tener presente que una cosa es la "distancia geográfica" y otra cosa es el costo del transporte, lo que a veces se llama "distancia económica", que no está relacionado solamente con distancia en kilómetros o millas.