

"Norte Grande: Qué significa la salida ferroviaria a los países de Pacífico", *Región Norte Grande*, Argentina, 20 de mayo de 2009.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=13091>

Fecha de consulta: 24/01/2014.

El anuncio de la reactivación del FFCC Belgrano Cargas trajo un soplo de aire renovado para el perfil exportador de las provincias del Norte Grande, por cuanto frente a la crisis generalizada, la puerta hacia el Pacífico ejerce una interesante oportunidad comercial, según publica El Tribuno.



Mientras la Argentina navega de crisis en crisis, las externas y las internas, porque cuando no la tiene la inventa, Chile continúa con su exitosa política exportadora, recostada en las costas del Pacífico. Desde hace décadas hace honor a lo que dijo alguna vez John Hay, secretario de Estado norteamericano: "El Mediterráneo es el mar del pasado, el Atlántico es el océano del presente y el Pacífico el océano del futuro".

La historia no es nueva, tiene inscripta numerosas páginas al vaivén del paso de los años en donde la integración fue la palabra convocante de los gobernantes. En ese escenario a través de la Zicosur y otros acuerdos bilaterales, Argentina y Chile profundizaron la integración verbal, aunque siempre faltó el "broche" final que cierre las negociaciones. Ahora llega, con

la puesta en marcha del corredor ferroviario, transportando la primera carga hacia el Pacífico esperando movilizar un millón de toneladas anuales a mediano plazo.

Para los productores argentinos, el anuncio no podría ser más beneficioso, por cuanto la salida al Pacífico implicará una reducción considerable en el costo de los fletes, al acortarse las distancias con relación a los puertos de Rosario y Buenos Aires. Inclusive la zona norte de Chile cuenta con los mismos problemas de transporte y comunicación.

En ese sentido el flete por tonelada es mucho más barato por ferrocarril. Un funcionario de Antofagasta destacaba: "Salta nos queda más cerca (730 km) que Santiago (Chile), desde donde traemos las verduras, hortalizas y mercaderías a un alto costo del transporte. Cuando se mejoren las rutas o funcione otra vía de comunicación vamos a comprar en la Argentina".

Uno de los puntos positivos que favorece la reapertura del Belgrano Cargas, después de tres años es que beneficia a toda la producción del Norte Grande (NOA y NEA). Especialistas estiman que el 90% de lo que se transporte tendrá como destino las regiones del norte del vecino país, o que utilizarán el puerto de Mejillones, (a 65 km del norte de Antofagasta) como primera escala hacia la costa oeste de los Estados Unidos o mercados del sudeste asiático.

Por sus características, en el megapuerto pueden atracar barcos de gran calado, que podrían cargar casi toda la cosecha sojera del NOA o la de pomelo y de tomate. A su vez la inmensa avenida comercial de doble mano permitirá importar el restante 10%, en su mayoría integrado por bienes de capital e insumo para la industria minera.

Precisamente el sector de la minería quedó postergado a raíz de la crisis económica, situación que puede ser revertida a partir de ahora. La región del norte podría complementarse con la experiencia chilena, con un perfil exportador netamente basado en los recursos naturales o productos derivados de ellos.

Sin dudas que la apertura hacia los mercados del Pacífico llega en el mejor momento, por cuanto debido a la fuerte participación de productos del campo, Salta tuvo un aumento del

20 % de las exportaciones de 2008 con relación a 2007. Cabe destacar que los productos salteños se vendieron a 141 naciones en los cinco continentes, siendo Brasil el principal comprador, con 460 millones de dólares, luego están China con 157 millones de dólares y Chile con 114 millones, estos dos últimos países sobre el océano Pacífico.

Una formación de ocho vagones empezó a recorrer el camino de integración entre Argentina y Chile a través del ramal C-14 teniendo como destino final la región chilena de Antofagasta. Allí, en ese escenario reflotará el anhelado sueño del Corredor Bioceánico en todo su esplendor, con la inclusión de las rutas que unen a Brasil y Paraguay.

"Los asiáticos tienen puestos los ojos en nosotros", dicen los chilenos; ahora llegó el momento de que el norte de la Argentina sostenga su mirada en el océano Pacífico.