

## Comentario al artículo sobre PIRCAS NEGRAS:

Estimado señor EDUARDO NELSON GERMAN.

Usted ha agregado un nuevo candidato, Pircas Negras, a la competencia para ser en el futuro "**EL** CORREDOR BIOCEÁNICO" QUE SERÁ **EL** "CANAL DE PANAMÁ SECO DE SUDAMÉRICA" .

Desde 1998, cuando puertos chilenos inventaron nuevas "GEOGRAFÍAS", diciendo que sus puertos están 2.600 millas más cerca de ASIA PACÍFICO que los puertos argentinos, se han sumado unos 10 proyectos al primer proyecto de un CORREDOR BI-OCEÁNICO, el de CAPRICORNIO. Este proyecto nació en 1993, cuando los grandes productores de soja en la Planicie de Mato Grosso, pensaron que con el viejo sistema de ferrocarriles ESTATALES de trocha métrica, podrían imitar los EFICIENTES LAND-BRIDGES de los ferrocarriles PRIVADOS que unan los puertos de los Estados Unidos del Atlántico con los del Pacífico.

Éste proyecto del CORREDOR BI-OCEÁNICO de CAPRICORNIO fue "enterrado" en el 2005, después que el Gobernador de Mato Grosso, Blairo Maggi, convocó en Guiabá a altos funcionarios del Mercosur, que llegaron a la conclusión que el proyecto es inviable. ( Blairo Maggi es el hijo de A. Maggi, el pionero del avance de la soja en Brasil y es el actual Ministro de Agricultura de Brasil),

En su lugar, surgió en 2005 el segundo proyecto, esta vez por carreteras, uniendo el puerto de Manaus en Brasil (salida al Atlántico) con Ilo en Perú (Pacífico). En Perú se hizo entre 2005 y 2019 la autopista de 1.100 kilómetros, IIRSA SUD, ( para dejar en claro que fue un proyecto de I.I.R.S.A.) desde el puerto de Ilo hasta la frontera con Brasil. Pero extrañamente, Brasil no hizo nada y este segundo proyecto quedó "trunco", con grandes perjuicios para Perú (Aunque podrá ser que esto no tiene nada que ver con este proyecto, en la prensa de Perú se puede leer que varios presidentes de Perú están acusados de haber recibido "coimas" de la grande constructora brasileña, Odebrecht) .

Cuando comenzó en 1998 la privatización de los puertos chilenos, estos usaron el proyecto de 1993 del C.B. como propaganda y en sus diarios, especialmente el Mercurio, escribieron la mentira que sus puertos están 2.600 millas más cerca de ASIA PACÍFICO que los puertos argentinos.

En el 2000, la Comisión Económica para América Latina (C.E.P.A.L.) decidió publicar un estudio sobre eventuales ventajas que podrían tener los puertos chilenos para mover las cargas de exportación del continente sudamericano a Asia, que se llama "El potencial de puertos pivotes en la Costa del Pacífico Sudamericano".

Cómo primer punto, publicó las tablas de reales distancias desde Valparaíso y de Buenos Aires a puertos en Asia, donde se podrá ver que LOS PUERTOS DE INDIA, ESTÁN 2000 MILLAS MÁS CERCA DE BUENOS AIRES QUE DE VALPARAÍSO, EL MUY IMPORTANTE PUERTO CONCENTRADOR DE SINGAPUR, ESTÁ 650 MILLAS MÁS CERCA DE BUENOS AIRES Y RECIENTE EL PUERTO DE HONG KONG ES PRÁCTICAMENTE EQUIDISTANTE.

Los que escriben **que CHINA E INDIA SON LOS GRANDES OBJETIVOS DE SU C/B QUE UNIRÁ EL CORAZÓN PRODUCTIVO ARGENTINO de la región Centro-Norte con puertos de aguas profundas de la región chilena de Atacama, deben LEER EL ESTUDIO DE CEPAL, donde se puede leer que** la tierra es "redonda y **que Asia Pacífico NO ES UN PUNTO.**

Mucho más sobre esto en [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar) bajo el título "CORREDORES BI-OCEÁNICOS".