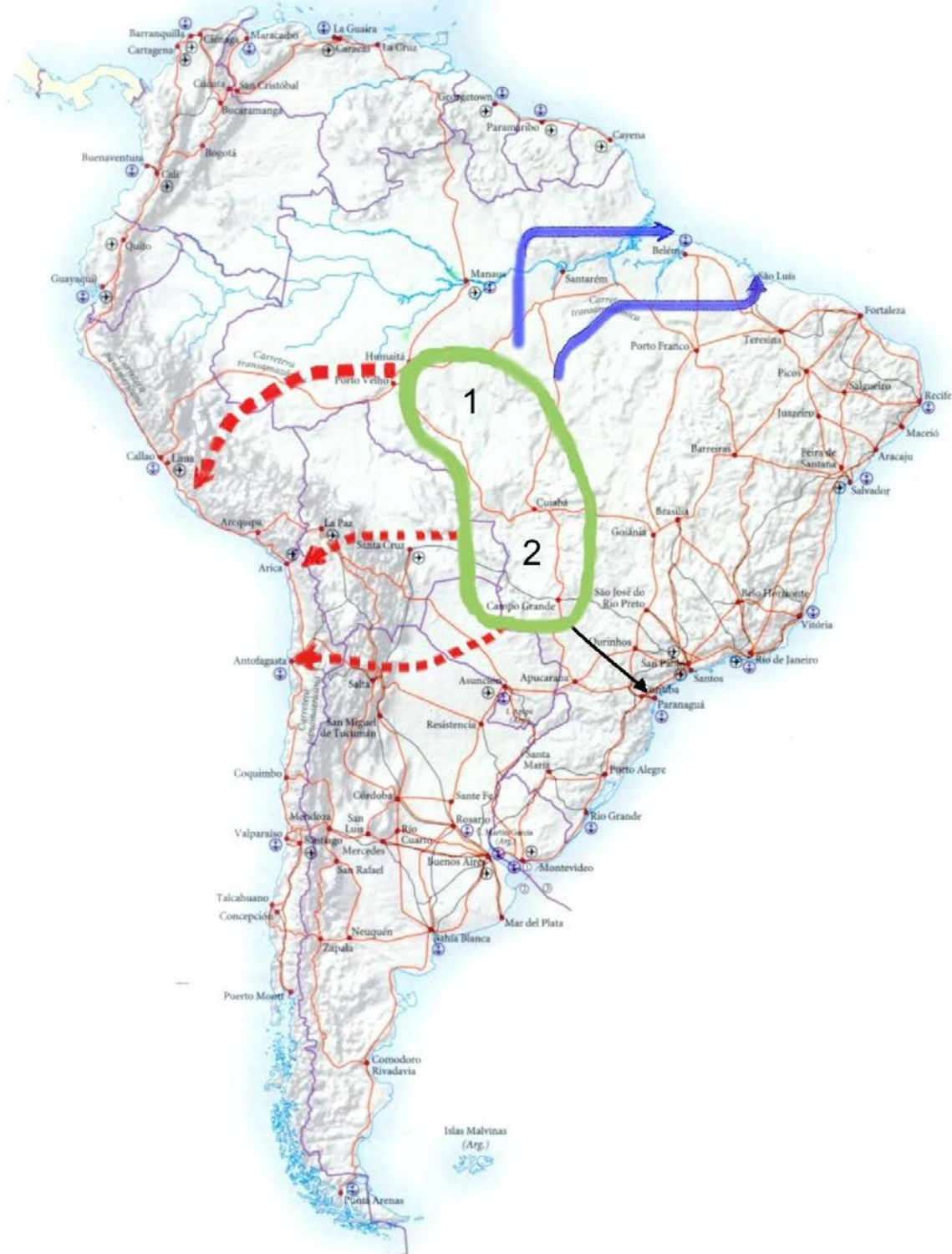


**Parte 2ª. Años '90 Brasil mueve su frontera agrícola. Evolución entre 1990 y 2012**



## **CORREDORES BI-OCEÁNICOS y PASOS CORDILLERANOS.**

En los años noventa, Brasil estaba llevando con mucho éxito su frontera agrícola y de ganadería hacia el norte y ya había una importante producción de soja en la Planicie del Mato Grosso. Esta nueva zona está en el centro del continente, prácticamente a la misma distancia de 3 zonas portuarias: sus puertos del Atlántico en el Sudeste (Paranagua y Santos), sus puertos del Norte (Manaus y Itaquí) y los del Pacífico cruzando la Cordillera de los Andes. Pero solo había rutas precarias para evacuar las cosechas a los puertos del sudeste y los muy altos costos de transporte comían una gran parte del valor de la carga. Brasil estaba haciendo proyectos de infraestructura para los próximos 20 años y la Planicie de Mato Grosso estaba en el centro de la atención.

En Estados Unidos se habían desarrollado los “Puentes Terrestres” que hemos descrito en la parte 1, con ferrocarriles que llevan 2 contenedores en alto, que cruzan todo el continente desde el Atlántico al Pacífico. Los brasileños creían que se podrían desarrollar uno o más puentes terrestres en Sudamérica, aunque deben haber sabido que habría enormes dificultades y que pasarían varias décadas antes de poder realizar este sueño. Pero trabajaron con mucha dedicación y exploraban todas las posibilidades. Fue así que en el principio de 1993 consiguieron convencer al Gobernador Ramón Ortega de Tucumán de las bondades que tendría también para su provincia la formación de un corredor bi-oceánico, con conexiones a los puertos del Pacífico y del Atlántico. Ortega comenzó a cooperar activamente en la búsqueda de una salida para la producción del Mato Grosso, supuestamente vía puertos del Pacífico y consiguió organizar un viaje de prueba para una comitiva de técnicos y gobernadores, con un tren de pasajeros del Ferrocarril Belgrano, que viajó desde Tucumán, cruzó Bolivia y entró a Brasil en Corumbá y de allí pasó por los estados de Mato Grosso do Sul y de San Pablo hasta el puerto de Santos. **En ese tiempo yo trabajaba allí como Gerente General de Murchison S.A. y escuché en 1993 por primera vez las palabras “Corredores Bi-Oceánicos”, que después he seguido con mucha atención.** Después el tren viajó de Santos a Iquique en Chile, de allí a Antofagasta y vía el Paso de Soconpa devuelta a Tucumán. **Se había unido el Atlántico con el Pacífico, pero de una forma muy precaria.** Después de este acontecimiento se comenzó a oír, cada vez con mayor frecuencia, que se debería crear el “**Corredor Bi-oceánico de Capricornio**”. Así Brasil buscó en el principio de 1993 la posibilidad de la salida vía puertos del Pacífico, principalmente entre Matarani y Antofagasta, para abastecer el creciente mercado chino.

**OBSERVE BIEN:  
P= ES EL NUEVO CENTRO DE  
PRODUCCIÓN DE SOJA.  
LAS LÍNEAS ROJAS MUESTRAN  
LA RED FFCC DE TROCHA 1 M**



- 1. CORUMBA PUNTO DE CONEXIÓN CON BOLIVIA**
- 2. PUERTO SANTOS**
- 3. YAQUIBA / POCITOS / BOLIVIA-ARG.**
- 4. SALTA**
- 5. ANTOFAGASTA**
- 6. TUCUMAN PUNTA DE SALIDA.**

17

En la próxima parte vamos a ver las acciones que se llevaron a cabo con todos los vecinos (peruanos, bolivianos, argentinos y chilenos) para convencerles que sería también en el interés de ellos, concretar la idea de corredores bi-oceánicos. Pero la realidad ha sido muy distinta a aquellos planes iniciales. La planicie de Mato Grosso, que abarca varios estados, produce ahora (2012) más de 30.000.000 toneladas de soja por año. En vez de desarrollar Corredores Bi-Oceánicos, Brasil ha mejorado la infraestructura para la salida de la soja por los puertos de Paranaguá y Santos, con un transporte que combina el Camión, el Ferrocarril y la Hidrovía Paraná-Tieté. La mayor parte de la cosecha sale por esos 2 puertos. Pero a partir del 2000 se comenzaron a abrir también nuevas salidas por los puertos del norte de Brasil, Manaus (Itacoatiara) e Itaquí, con una combinación de transporte por camión y el uso de las hidrovías Tocantins, Araguaia y Amazonas. Esto corta significativamente la distancia hasta los mercados tradicionales de Europa, comparado con Santos, por lo que el volumen que sale por el norte está creciendo fuertemente. La zona de Mato Grosso do Sul produce también mucho mineral de hierro y la empresa minera Vale do Rio Doce ya está explotando minas en la zona de Corumbá, con un gran proyecto para incrementar los volúmenes actuales de 4 millones a posiblemente 20 millones de toneladas por año, debido a la alta demanda mundial, especialmente de China. También Bolivia ha hecho contratos con la empresa Jindal de India para la explotación de las minas en la zona de Mutún, aunque hay noticias que se han producido problemas y hay atrasos en el proyecto. El mineral de hierro de Mato Grosso do Sul se transporta ahora y se seguirá transportando, por la hidrovía Paraguay-Paraná. En otras partes de esta historia de los proyectos de Corredores Bi-Oceánicos, podrán encontrar la información de numerosos seminarios que se organizaron desde 1993 en la búsqueda de la salida vía el Pacífico, que en la práctica no han arrojado ningún resultado hasta la fecha (2012). Especialmente se debe

leer como en Marzo del 2005, el gobernador Maggi del estado de Mato Grosso se cansó de tantos proyectos y organizó un gran congreso en la capital Cuiaba, para tomar decisiones. Después de aquel gran Congreso, decidió hacer una recorrida hasta los puertos de Ilo, Matarani (Perú), Arica e Iquique (Chile), acompañado de un grupo de técnicos para ver los avances en infraestructura terrestre (pasos cordilleranos, caminos, ferrocarriles) y a los propios puertos. La conclusión fue que aún faltaba mucho y los técnicos brasileños encontraron que tampoco los puertos del Pacífico tenían los equipamientos ni el calado ni la calidad de servicios que requieren las cargas de Mato Grosso y las tarifas estaban lejos de ser competitivas con los puertos brasileños. En el 2005 Brasil estaba (y aún lo está en el 2012) muy lejos de una salida de la soja por el Pacífico vía los puertos peruanos del sur y los puertos chilenos del norte. (Ver caso Carreteras I.I.R.S.A. SUR de Perú en parte 4.)

También las salidas de los minerales de otras zonas de Brasil, siguen saliendo a Asia y Europa vía puertos brasileños (Tubarao cerca de Vitoria y Sao Luiz de Maranhao en el norte). **Para eso, la propia minera Vale do Rio Doce ya está operando varios enormes buques de entre 380.000 y 400.000 toneladas de porte bruto (DWT) y está completando un programa de construcción para los próximos años para tener una flota gigantesca de 35 de estos buques para el transporte de mineral de hierro.**