

Web Parte 2b: Acciones para conseguir apoyo regional para los “C/B’s”

Después de haber conseguido en el principio de 1993 la cooperación del Gobernador de Tucumán de Argentina, quien hizo posible el viaje de prueba con un tren de pasajeros del Ferrocarril Belgrano (argentino), que mencionamos en la parte 2 a), comenzaron intensivas acciones brasileñas ante las autoridades portuarias del norte de Chile y sur de Perú. Pensando que podría captar en el futuro muy grandes volúmenes de carga, si se podría realizar el proyecto del Corredor de Capricornio entre Santos y Antofagasta sobre las líneas de trocha métrica existente, posibilitando de esta forma la salida de la producción de los estados brasileños en la Planicie de Mato Grosso vía el Pacífico, el puerto de Antofagasta se interesó mucho por el proyecto, apoyado más tarde por Mejillones, que ya al fin de los noventa comenzó a auto-titularse “mega-puerto”. Realmente **“tomaron la posta”** y a su vez comenzaron fuertes acciones para convencer a las autoridades argentinas que sus puertos podrían ofrecer grandes ventajas para el comercio con Asia. La intensidad de estas acciones se podrá demostrar fácilmente, pidiendo a los gobiernos de las provincias argentinas Jujuy y Salta y a la Cámara de Comercio Exterior de Salta informaciones sobre las visitas de grupos chilenos para buscar apoyo en estos planes. Pero las vías férreas estaban en muy mal estado y no ha habido avances en el proyecto hasta ahora. Esta amplia acción ha tenido también un efecto muy positivo y se comenzó a pensar en una mayor integración de una importante zona del centro oeste de Sudamérica y surgió la idea de formar una entidad al respecto. Es así que nació la idea de formar el **ZICOSUR**. *En su website podemos leer que este proyecto integracionista tiene como antecedente inmediato las iniciativas que surgieron del sector privado coordinado con el público, generando su mayor impulso en la década del '90. Tiene como objetivo básico coordinar posiciones conjuntas para luego canalizarlas hacia los gobiernos nacionales y regionales. El Proyecto ZICOSUR se enriquece con la decidida participación de los Gobiernos Nacionales del área y comienza a tomar cuerpo en el I Encuentro ZICOSUR – Asia Pacífico, realizado en Antofagasta, Chile, en abril de 1997, por iniciativa de los gobiernos regionales, con la participación de embajadores y empresarios de distintos países asiáticos y de Oceanía. Su validez fue conformada y reforzada en los subsiguientes Encuentros, instancias que se han transformado en espacios de cooperación y acuerdo entre los gobiernos y el empresariado, así como de intercambio con los países de la Cuenca del Pacífico. Hasta la fecha se han realizado 9 Encuentros y 4 reuniones extraordinarias fruto de los cuales se han labrado una serie de Actas de las que emanan disposiciones que expresan la voluntad de las partes, sus proyectos e inquietudes. Es en el II Encuentro Internacional ZICOSUR - Asia Pacífico, realizado en la Provincia de Salta en 1998, cuando se decide dotar a la subregión de una estructura orgánica básica; a tal fin se acuerda la creación de un Grupo de Trabajo integrado por las autoridades políticas de cada Región, Provincia o Departamento adheridos a la ZICOSUR para diseñar programas de desarrollo compartido, políticas y acciones conducentes al afianzamiento de la ZICOSUR en el ámbito internacional de las inversiones, producción y comercialización. Así como forma práctica de coordinar los esfuerzos, proyectos y foros, se estableció una Secretaría Pro – Tempore, bajo la responsabilidad de la Sede del último encuentro de la ZICOSUR, en comunicación con los Gobiernos locales hasta el inicio del siguiente Encuentro. A partir del VII Encuentro Internacional ZICOSUR - Asia Pacífico, organizado en Tarija, Bolivia, en 2004, las regiones acordaron la creación de un organismo ejecutivo en cada gobernación, estado, prefectura, intendencia, entre otras, para mantener la integración lograda a través del establecimiento de*

*redes de trabajo continuado anual, coordinadas por una Secretaría Permanente de la ZICOSUR con sede rotativa. Pero es en la VIII Reunión de Salta, realizada en Octubre de 2005, donde se acuerda dar a la ZICOSUR una institucionalización definitiva, mediante la creación de una estructura orgánica, la cual quedo plasmada en el Protocolo de Campo Grande de Noviembre de 2005. Zicosur a su vez trabaja en conjunto con otra organización empresarial, **GEICOS**, que ya se había constituido en **1976 por delegados empresariales del Norte Argentino, Norte de Chile y de Bolivia**. Pero en su afán de conseguir apoyo para el C/B de Capricornio, algunos funcionarios chilenos de estos entes comenzaron a difundir datos que distan mucho de la verdad y han conseguido sembrar una enorme confusión en todo el NEA y NOA. Sobran ejemplos, pero uno de los más claros podemos encontrar en un informe del **Viernes 16 de octubre 2009 en la Revista virtual Región Norte Grande sobre la visita del Sr. Zafirópulos, titular de GEICOS, a las provincias Jujuy, Salta, Chaco y Corrientes. Aquí sigue el texto:***

*Después de su visita a Jujuy y Salta, el titular del Grupo de Empresarios Interregionales del Centro Oeste Sudamericano (GEICOS), Constantino Zafirópulos, visitó Chaco y Corrientes, para promover las exportaciones de la región a través de los puertos de Antofagasta (Chile). En sendas reuniones mantenidas con funcionarios del área de ambas provincias, el empresario chileno se interesó por la oferta exportable de la región y aseguró que los puertos de Antofagasta (Chile) tienen la infraestructura necesaria para exportar. Zafirópulos, que desde el martes recorre la región, fue recibido en el Chaco por la coordinadora de la Agencia de Inversión, Comercio Exterior y Relaciones Internacionales, Theresa Durnbeck, y posteriormente con Maria Gabriela Basualdo, directora de Relaciones Internacionales de Corrientes. El empresario detalló que, en Antofagasta existe uno de los mayores puertos de la región, el cual tiene la capacidad e infraestructura para recibir y despachar productos del NEA hacia los países de la costa de Asia Pacífico. **Esto permitiría –detalló- que se abaraten los costos de exportación, ya que hay 2.600 millas náuticas menos que si se las sacase por el Atlántico.** “Las exportaciones argentinas son las que tienen que llevar la batuta en lo que es el tema agroalimentario”, afirmó el empresario quien aseguró que no se debe circunscribir a una sola vía los mecanismos de integración, ya que tiene que “ser absoluta”. A su turno, Durnbeck dijo que la visita de Zafirópulos pretende fomentar la comunión entre los empresarios. “Los procesos de integración tienen lugar en la medida que las empresas que ofrecen bienes y servicios se involucren entre sí”, dijo la funcionaria. Mencionó que los países pueden trabajar mucho por estos procesos, “pero si no logramos que se produzca la integración económica, cultural y tecnológica, es muy difícil que prosperen”.*

Por último resaltó la visita del presidente de GEICOS, ya que permite que los empresarios chaqueños se involucren con los que están del otro lado de la cordillera de los Andes.

Puedo demostrar, que con motivo de estas típicas declaraciones de funcionarios chilenos, que en el NEA/NOA se siguen aceptando como válidas, he podido publicar mi visión sobre el tema en varias publicaciones de “Región Norte Grande” durante varios años. Siempre reconocí que es absolutamente conveniente para la región que se fomente la integración, que podrá tener muchos beneficios, **pero que se lo debe buscar sobre bases reales y no usar argumentos muy discutibles o directamente fuera de la realidad**. Exportar vía puertos del Pacífico tiene solamente ventajas comprobados para el comercio con los países de América ubicados en la costa del Pacífico, Japón y Korea. En este caso en particular, Región Norte Grande del 18 de Octubre del 2009 publicó mis observaciones:

*Es muy frecuente que funcionarios de puertos chilenos difunden este tipo de informaciones, que en el NEA-NOA ya se están tomando por ciertas, pero antes de creerlos ciegamente los exportadores del NEA y del NOA harán bien verificar estos dichos. Sería conveniente que en primer lugar se pide al Sr. Constantino Zafirópulos, que explique con datos concretos cuales son los puertos de Asia Pacífico que están 2600 millas más cerca de Antofagasta que de puertos del Atlántico. **UN ESTUDIO de CEPAL del 2000 ALERTA QUE NO TODAS LAS DISTANCIAS A “ASIA” SON MENORES VIA EL PACÍFICO QUE POR EL ATLÁNTICO, COMO MUCHOS NOS QUIEREN HACER CREER .***

INDIA ES UNA PARTE IMPORTANTE DE ASIA Y LOS PUERTOS DE MUMBAI (Bombay) Y KOLKATA (Calcutta) ESTÁN 1.000 MILLAS MÁS CERCA DE BUENOS AIRES QUE DE VALPARAISO.

SINGAPUR OTRO IMPORTANTISIMO PUERTO DE ASIA, ESTÁ 650 MILLAS MÁS CERCA DE B.A.

HONG KONG ESTÁ SOLAMENTE 70 MILLAS MÁS CERCA DE VALPARAISO. RECIÉN AL NORTE DE HONG KONG LA DISTANCIA ES MENOR VIA EL PACÍFICO.

Pero además de pedir esta aclaración, conviene preguntarle como él ha calculado el ahorro que habría por cada milla de menor distancia. El Sr. Constantino Zafirópulos debe saber que los fletes marítimos de carga general, no siempre están relacionado con distancias: hay muchos otros factores que juegan un rol muy importante, como "economía de escala", cuando se pueden usar buques de mayor tamaño y "competencia", cuando muchos armadores están peleando para llevar las cargas disponibles. Además sería importante pedirle datos sobre las líneas directas que salen del puerto de Antofagasta a un puerto de Asia Pacífico, que según su declaración estaría 2600 millas más cerca de Antofagasta que de Buenos Aires. No hay que olvidar tampoco que los costos por kilometro para cruzar el Andes, son más altos que los costos de transporte en el llano. Este comentario fue puesto en conocimiento del funcionario, pero hasta el día de hoy otros repiten idénticas declaraciones, sin duda sabiendo que son erróneas. Finalmente traté de conseguir que alguien aceptara hacer un debate sobre el tema, pero no encontré a una sola persona que estaba dispuesta a hacer tal análisis.

Finalmente me hicieron entender que no se puede debatir sobre el tema de “integración de la región y menos aún de los Corredores Bi-Oceánicos”. Estos no forman parte de un razonamiento económico, sino son como “un dogma en una religión”, que no se discute. A nadie en el NEA/NOA le parece interesar hacer un análisis sobre costos y beneficios. Sin embargo creo que se debe comenzar a sacar de todas estas buenas iniciativas de integración, la referencia a algún “C/B”. Integración se puede conseguir con buenos Pasos Cordilleranos entre Chile y Argentina y no necesitan extenderse de un Océano a otro. Debemos comenzar a aclarar cuáles son las zonas económicas de la región que queremos integrar, quién soportará los costos y quién llevará los beneficios.

Creo que nadie puede objetar que, una vez que se ha aclarado cual es la integración que buscamos, analicemos seriamente los beneficios que realmente tendremos los argentinos.