

## **PARTE 3:**

### **ESTUDIO CEPAL 2000: "EL POTENCIAL DE PUERTOS PIVOTES EN LA COSTA DEL PACIFICO SUDAMERICANO".**

En esta parte vamos a ver primero (y brevemente) los siguientes puntos del estudio:

Al respecto del "Motivo" podemos leer :

*El presente estudio analizará si existe un potencial de puertos pivotes en la costa occidental de Sudamérica, y si los puertos sudamericanos del océano Pacífico cuentan con ventajas comparativas para mover el comercio entre Sudamérica y los países asiáticos del Pacífico.*

Este es claramente el principal motivo de este importante estudio, que contiene detallada información sobre los puntos que se deben analizar para poder juzgar en qué caso los puertos del Pacífico presentan ventajas para el comercio entre Asia y Sudamérica.

¿Que motivos puede haber tenido CEPAL para publicar este estudio?

En la década del 90 se produjo la "privatización" de los puertos estatales de Chile y Perú. (muchos prefieren llamar este proceso "comercialización" de los puertos). Para atraer inversores, cada puerto de la región publicó "altisonantes" propagandas, que muchas veces no respondieron a la realidad. *La UNCTAD, en su Review of Maritime Transport (UNCTAD,1999, p. 93), señala que en Sudamérica hay puertos que están en fila para convertirse en puertos pivotes y que en la costa oeste varios puertos chilenos competirán con Callao (Perú) o Guayaquil (Ecuador). Según El Mercurio (1998), "Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas megapuertos que, interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia".*

¿ Que conclusiones sacó el estudio ? La conclusión fue que hay pocos casos que los puertos del Pacífico tendrán ventajas sobre los puertos del Atlántico en el comercio con Asia.

Además dice:

*En los tráficos entre Europa y Sudamérica, los exportadores e importadores que tienen acceso a puertos en ambas costas deberían optar por los del Atlántico.*

*Para servicios hacia la costa oeste de Sudamérica y América del Norte, los puertos del Pacífico tienen ventajas.*

Para otros destinos hay que hacer los cálculos completos de gastos de origen a destino y tomar en cuenta las frecuencias de los servicios marítimos.

Año 2012 Las mismas propaganda que usaron los puertos del Pacífico en los años 90 son usadas ahora en los Mega-proyectos de túneles Agua Negra y CBC, pero aún con mayor intensidad.

Hay un libro con el título "Megaproyectos y Riesgo: Anatomía de la ambición", del Professor Bent Flyvbjerg de la Universidad de Oxford y otro del cual es co-autor con Hugo Priemus, llamado "Toma de decisiones en Mega-Proyectos: Análisis de costo-beneficio, planificación e innovación" ([ISBN 978-1-84542-737-5](#)) En la prensa de los Estados Unidos, podemos leer que no solamente los ingenieros que deben hacer estos proyectos lo deben leer, pero más aún los contribuyentes de los países donde se van a hacer aquellos costosos proyectos, para que podrán tener ideas qué es lo que tienen que controlar antes de que se haga un megaproyecto, para que no salgan perjudicados por errores básicos de los "Megaproyectos". El Profesor Flyvbjerg identificó dos causas principales de políticas y manejos de desinformación: Representación defectuosa estratégica (mentir) y sesgo optimista o falacia optimista (optimismo de valoración). Flyvbjerg y sus asociados han desarrollado métodos para contener y

controlar la información defectuosa enfocándose en mejoras en la contabilidad / responsabilidad y predicción por clase referencial. Estos métodos están siendo usados en la política urbana y planificación.

Parece que lo que se ha señalado sucintamente en los puntos anteriores, especialmente las claras advertencias contenidas en los libros del punto 5, son suficiente razón para demostrar que hay una necesidad de actualizar el estudio de CEPAL del año 2000. Se debe determinar qué cosas han cambiado en los últimos 12 años (o que se podrán cambiar en el futuro cercano) que podrían modificar la conclusión a la cual CEPAL llegó en el 2000.

Se supone que se ha visto también en este website “Una historia resumida” y “ El nuevo Ensayo de Corredores Bi-Oceánicos”.

Junio 2012.

UN ANÁLISIS DEL ESTUDIO CEPAL 2000 “EL POTENCIAL DE PUERTOS PIVOTES EN LA COSTA DEL PACÍFICO SUDAMERICANO”, publicado originalmente en la REVISTA DE LA C.E.P.A.L. 7 1 • (A G O S T O 2000).

(Haga click [aquí](#) para abrir el texto original)

A continuación podrán encontrar un resumen y las conclusiones que se formularon en el 2000. Ya que se produjeron algunos cambios desde entonces, se han agregado algunos datos nuevos que se deben tomar en cuenta para juzgar si hay razones que podrían modificar esas conclusiones.

Nota: Para no crear confusión entre los textos originales y mis comentarios, los primeros se reproducen en *cursiva*” y lo mío en letras de imprenta.

Vamos empezar con los objetivos del estudio: *El presente artículo analizará si existe un potencial de puertos pivotes en la Costa Oeste de Sudamérica y si los puertos del Pacífico cuentan con ventajas comparativas para mover el Comercio entre Sudamérica y los países asiáticos.* El estudio da un informe detallado de los factores que se deben tomar en cuenta para poder elegir correctamente el puerto del Pacífico o Atlántico que más conviene en general y para el comercio con Asia en particular.

- I Introducción
- II El comercio de América del Sur y su transporte por vía marítima
- III Centros de transbordo en el mundo
- IV Servicios marítimos en Sudamérica
- V Los puertos y el tráfico portuario
- VI El hinterland
- VII Concentración de carga, sí, ¿pero dónde?
- VIII Resumen y conclusiones

El principal consejo que contiene este estudio: *La decisión empresarial y la selección de los medios de transporte para una transacción de comercio exterior obedece comúnmente a una decisión netamente comercial: el producto tiene que llegar a su destino lo antes posible, al menor costo y con el menor riesgo. En los tráficos entre Europa y Sudamérica, los exportadores e importadores que tienen acceso a puertos en ambas costas deberían optar por los del Atlántico. Para servicios hacia la costa oeste de Sudamérica y América del Norte, los puertos del Pacífico tienen ventajas.* Para otros destinos indica que hay que hacer los cálculos completos de gastos de origen a destino y tomar en cuenta las frecuencias de los servicios marítimos. Como un punto importante, se puede encontrar varias advertencias que no es correcta la propaganda usada en muchos artículos que las distancias a Asia serían menores desde puertos del Pacífico que desde el Atlántico. (Y no olvidar que la diferencia entre distancias no siempre es concluyente: hay una distancia “geográfica” y otra “económica”).

DISTANCIAS	Panamá	Singapur	Hong Kong	Yokohama	Los Angeles	Nueva York	Hamburgo
------------	--------	----------	-----------	----------	-------------	------------	----------

MARÍTIMAS							
Los Angeles	2 912	7 867	6 380	4 839	0	4 930 v. Panamá	8 012 v. Panamá
Panamá (Colón)	0	10 504	9 194	7 725	2 956	1 972	5 005
Buenaventura	395	10 375	9 317	7 681	3 047	2 369 v. Panamá	5 440 v. Panamá
Guayaquil	892	10 726	9 505	7 987	3 228	2 872 v. Panamá	5 947 v. Panamá
Callao	1 387	10 676	10 018	8 558	3 654	3 367 v. Panamá	6 442 v. Panamá
Antofagasta	2 178	10 524	10 532	9 154	4 433	4.158 v. Panamá	7 233 v. Panamá
Valparaíso / S. Antonio	2 858	9 945	10 532	9 280	4 806	4 638 v. Panamá	7 713 v. Panamá
Recife	3 217	8 934 v. Sudáfrica	10 220 v. Sudáfrica	10 942 v. Panamá	6 173 v. Panamá	3 698	4 450
Río de Janeiro	4 289	8 863 v. Sudáfrica	10 149 v. Sudáfrica	11 517 v. Magallanes	7 245 v. Panamá	4 780	5 535
Santos	4 565	9 035 v. Sudáfrica	10 321 v. Sudáfrica	11 335 v. Magallanes	7 521 v. Panamá	4 955	5 710
Buenos Aires	5 390	9 301 v. Sudáfrica	10 587 v. Sudáfrica	10 647 v. Magallanes	7 243 v. Magallanes	5 910	6 665

Como vemos en los campos resaltados, la distancia desde Buenos Aires a Singapur, importante puerto concentrador de cargas de la parte central de Asia, es 650 millas menor que desde Valparaíso y la distancia desde Valparaíso a Hong Kong solamente 55 millas menor que de Buenos Aires. Cabe agregar que los puertos de India, Mumbai y Kolkata, están 2000 millas más cerca de BA que de Valpo.

También es importante tomar en cuenta en qué momento fue escrito: En el año 2000 se estaban produciendo cambios fundamentales en las políticas portuarias de la mayoría de los países de Sudamérica. Según podrán leer en este “análisis”, en el caso de los puertos de la Costa Oeste estas políticas estaban muy ligadas al “fenómeno” de los Corredores Bi-Oceánicos. Varios de aquellos puertos pretendían convertirse en “puertos pivotes o concentradores”, pero en aquel tiempo el volumen del comercio de la propia Costa Oeste solamente, no justificaba un sistema de “puertos pivotes”. Para tratar de atraer los inversores que hacen falta para las grandes obras que “puertos pivotes” requieren, se publicaron “rimbombantes” propagandas en los diarios de la región. Cada puerto quería hacer creer que no solo iba a atender el comercio de su propio país, sino además gran parte del comercio de Sudamérica con Asia, que supuestamente llegaría a sus puertos vía Corredores Bi-Oceánicos, respondiendo a supuestas ventajas que tendrían por sus supuestas menores distancias a Asia, como veremos en este resumen. En otra parte de este website podrán encontrar toda la historia.

(Ver el nuevo “Ensayo sobre C.B.´s”).

Vamos a ver ahora algunos extractos y conclusiones textuales del estudio.

El estudio fue presentado por primera vez en un boletín y empezó en la página 121 y terminó en la página 143 del mismo.

En la primera página 121 ya podemos encontrar una importante conclusión: *La principal conclusión del presente análisis es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado.*

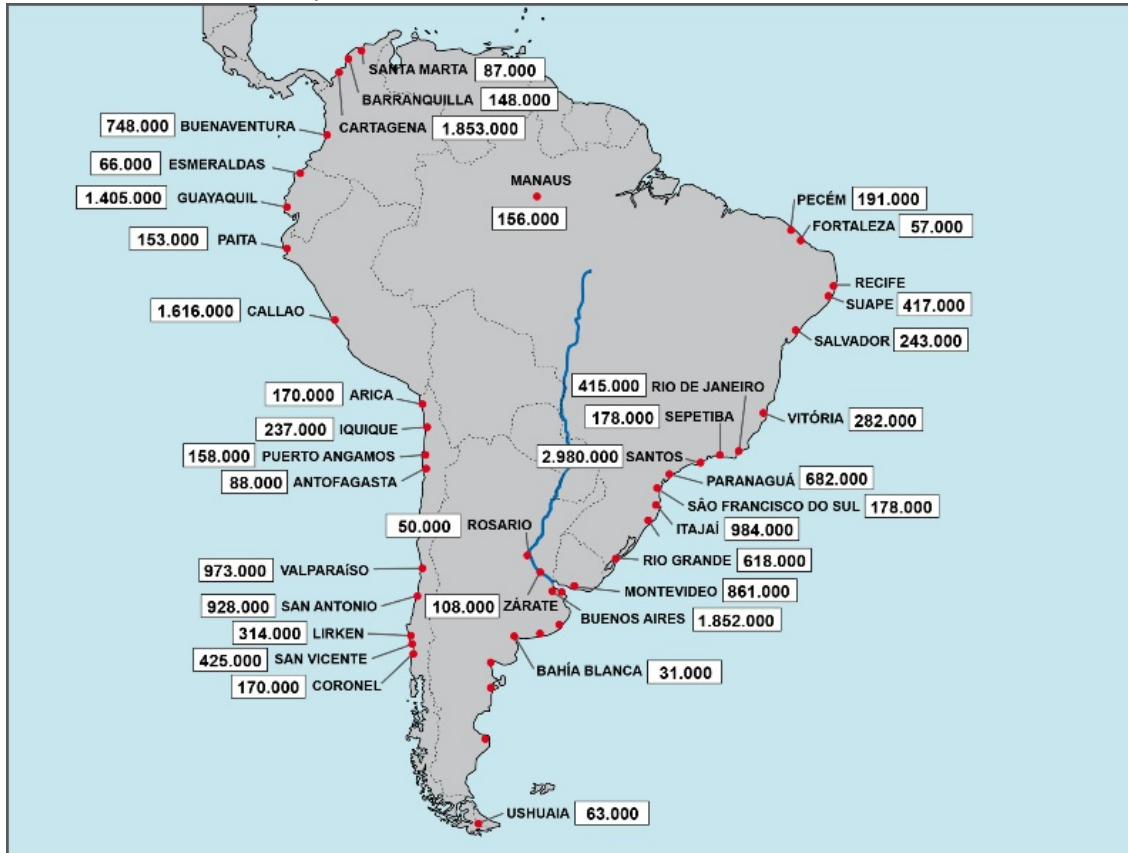
En pag.122, en la parte I “Introducción” se explica cómo se formaron en otras regiones los “puertos pivotes” o “concentradores” y podemos leer que el estudio estaba analizando el potencial de puertos pivotes en el Pacífico Sur, en relación con el comercio con Asia y al respecto dice: *El que exista o no potencial para que surjan tales puertos pivotes en la costa oeste de Sudamérica es importante tanto para la integración económica entre los países sudamericanos como para la integración de éstos con otras regiones.* Y aquí podemos ver una errónea idea de esa época, que todavía perdura en muchos círculos: *Recientes avances en el transporte marítimo, la creciente integración económica internacional y las privatizaciones portuarias en los países del Pacífico sudamericano han llevado a crear expectativas de que surjan puertos que concentren carga nacional y de países vecinos para su posterior redistribución: los llamados puertos pivotes. Por ejemplo, los servicios de transporte entre Sudamérica y los países asiáticos de la costa del Pacífico son cruciales para la participación de los países sudamericanos en el foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC), y los enlaces portuarios son elementos fundamentales para conectar los corredores bioceánicos con servicios de transporte marítimo.*

Y unas reglas más adelante :*Tradicionalmente, los puertos servían casi únicamente al comercio exterior nacional, pero ahora existen posibilidades de prestar servicios además a carga cuya procedencia y destino sean extranjeros. Tales expectativas han surgido en puertos de los cuatro países sudamericanos que dan al Pacífico: Chile, Colombia, Ecuador y Perú.*

*Coincide que a la vez los puertos de estos cuatro países están siendo privatizados y se están buscando inversionistas para mejorar la infraestructura y productividad portuarias. A primera vista, parece entonces razonable que los gobiernos traten de buscar inversionistas no sólo para mejorar los servicios que requiere la carga nacional, sino también para generar negocios adicionales con la exportación de servicios portuarios.*

Y cerrando la “Introducción” leemos en pag.123: *Los puertos están compitiendo por la carga y buscan atraer a inversionistas privados, y la ubicación geográfica en la cuenca del Pacífico crea expectativas de potenciales negocios que, en la prensa, se resumen en titulares llamativos como “Megapuertos en Sudamérica: A la conquista del Pacífico” (El Mercurio, 1998,p. D1) Y a continuación: El presente artículo analizará si existe un potencial de puertos pivotes en la costa occidental de Sudamérica, y si los puertos sudamericanos del océano Pacífico cuentan con ventajas comparativas para mover el comercio entre Sudamérica y los países asiáticos del Pacífico.*

## 2011 Movimientos de los puertos.



### Comentario nro 1:

La antes citada conclusión que está en pag.121, requiere una aclaración, porque ahora hay grandes posibilidades que algunos puertos del Pacífico se transformen pronto en “puertos pivote” y algunos podrán argumentar que esta primera conclusión del estudio no ha sido correcta y pretenderán descartar por esta razón el resto del estudio, cómo algunos ya hacen. Esto sería un grave error, como vamos a explicar. Se puede comprobar fácilmente que este estudio sobre “puertos pivotes” se hizo con relación a los C/B’s y al comercio entre Sudamérica y Asia. Por eso al texto “*La principal conclusión del presente análisis es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado*”, se debería haber agregado, que los candidatos a ser un “puerto pivote” no pueden contar automáticamente con grandes flujos de carga del comercio con Asia de los países al lado este de la Cordillera, como hicieron en sus propagandas del 2000 y siguen haciendo de la misma forma hasta el día de hoy (Junio 2012). Es cierto que ahora se podrán formar puertos pivotes en la Costa Oeste por el avance de la “economía de escala” en el transporte marítimo, que se describe en la parte “Puertos y Vías Navegables” de este mismo sitio. Las bananas de Ecuador, el cobre y los productos forestales de Chile, que en el 2000 se transportaban en buques convencionales, ahora van en contenedores y esto ha aumentado mucho el volumen que mueven los puertos del Pacífico de los propios comercios de sus países. Pero está totalmente claro, que la citada conclusión se debe leer dentro del marco global del estudio, que, tal como se explicó en la parte “Introducción” se hizo claramente en relación con los Corredores Bi-Oceánicos”. Ver también la referencia al “foro de APEC”, que se basó en “supuestos” totalmente erróneos. La situación de 2012 es muy distinta: ahora se podrán formar “puertos pivotes” en la costa Pacífica de Sudamérica y la razón principal es el gran incremento de la contenedorización de los productos de exportación de Colombia, Ecuador, Perú y Chile, que ahora podrá justificar la inversión. La otra razón está en la presente gran crisis del transporte marítimo, donde muchos armadores están

perdiendo muchos millones de dólares, por sus propios errores en las ordenes de construcción de enormes buques, que hizo irrumpir el “avance de la economía de escala” en el transporte marítimo” de la costa oeste, sin que las volúmenes de carga lo requieren. En el 2000 no se podía soñar siquiera que en el 2011 se usarían enormes buques de 8.500 TEU en la Costa Oeste de Sudamérica, como se hace ahora. Pero estos enormes buques no vienen a esta región por la gran demanda de la carga de la región, sino por la excesiva oferta de buques en los tráficos de Asia a Europa, para los que fueron construidos. Ahora los armadores tienen dos alternativas: usarlos en regiones como la Costa Oeste de África y de Sudamérica, donde rara vez podrán llenarlos a una buena fracción de su capacidad o dejarlos inactivos. Debemos agregar entonces a la citada conclusión, que fue formulada de esta forma en el 2000, como una advertencia a los inversores. Ellos debían tener precauciones y no creer ciegamente en las bombásticas propagandas que usaron los candidatos a “puertos pivotes” para atraerlos, con las supuestas ventajas que tendrían los puertos pivotes por los grandes aportes de cargas del comercio de Sudamérica con Asia, que llegarían por los “Corredores Bi-Oceánicos”. Las mismas propagandas se hacen ahora para dos túneles bajo el Andes a muy corta distancia uno del otro: Agua Negra en San Juan y el C.B.C. en Mendoza.

Seguimos con el “resumen”: En pag. 124 II.2 “El Comercio de Sudamérica y el Transporte Marítimo” podemos leer: *¿Tienen ventajas comparativas los puertos en la costa sudamericana del Pacífico para transformarse en puertos pivotes? ¿Cuáles son las posibilidades de concentrar carga en Chile, Colombia, Ecuador y Perú para su posterior redistribución? La UNCTAD, en su Review of Maritime Transport (UNCTAD, 1999, p. 93), señala que en Sudamérica hay puertos que están en fila para convertirse en puertos pivotes y que en la costa oeste varios puertos chilenos competirán con Callao (Perú) o Guayaquil (Ecuador). Según El Mercurio (1998), “Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas megapuertos que, interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia”. En general, muchos artículos en la prensa especializada resaltan la existencia de una “competencia intensa” entre los puertos a lo largo de la costa oeste de Sudamérica (por ejemplo, Schednet News, 1999). En Ecuador se ha estado mencionando Manta como “puerto de transferencia internacional”. Por ejemplo, en la revista CAMAE (1999) se describen sus “ventajas geográficas” y “ventajas técnicas”, se subraya que “las megaempresas internacionales tienen la necesidad de establecer un puerto de esta categoría en la costa sudamericana”, y se destaca su potencial para “servir como puerto de desembarque de los contenedores que vienen en barcos de gran tonelaje de países extranjeros y luego distribuirlos a puertos foráneos mediante barcos de menor tonelaje. Minimizar costos y maximizar el transporte de carga desde distintos puertos de origen tanto de Asia, Europa, EE.UU, para y desde América del Sur”. A mediados de 1998, la TDA (Trade Development Agency) de los Estados Unidos aprobó financiamiento de un estudio de prefactibilidad por 362 000 dólares al respecto. Según CAMAE (1999), “el proyecto fue considerado viable, razón por la cual la TDA lo incluye en los 125 proyectos sujetos a inversión para Sudamérica, registrándose el proyecto del Puerto de Transferencia con el código (TRAN-39) “Ecuador- Expansion of the Port of Manta.”, y el programa “recomendado de gastos de capital para el Puerto de Manta asciende a US\$ 135.996.240,-”.* (Observación: En el 2012 Manta, aún está más lejos de su pretensión de ser un “puerto pivote” que en 1998. Después de un primer fracaso con uno de los más importantes operadores portuarios del mundo, que se retiró del proyecto, están haciendo una nueva licitación)

*En Chile, el puerto más conocido por sus aspiraciones a convertirse en puerto pivote es el de Mejillones, al norte de Antofagasta. En la prensa local se le suele denominar el “megapuerto”. Ya en 1996, en un documento de trabajo del gobierno regional de Antofagasta titulado “Megapuerto de Mejillones” (Schellmann, 1996), se estipula que la bahía de Mejillones tiene “condiciones naturales sin rival” y que “el megapuerto de Mejillones es el punto neurálgico donde el hinterland compuesto por las áreas de producción del Gran Chaco se une al área de la Cuenca del Asia Pacífico”. Según El Diario*

(1999), un representante del gobierno chileno expresó que “Mejillones está ganando la competencia por convertirse en megapuerto del Pacífico Sur”. (Observación: 12 años después este auto-titulado “Megapuerto”, que es un buen puerto regional, mueve menos contenedores que la terminal más chica de las 4 que operan en Buenos Aires y Dock Sud).

Entre las páginas 123 y 135, el estudio da muchos detalles de cómo se forman los fletes marítimos y los factores que hay que tomar en cuenta para la elección del puerto de embarque que más sirve al interés de cada cargador.

II El comercio de América del Sur y su transporte por vía marítima

III Centros de transbordo en el mundo

IV Servicios marítimos en Sudamérica

V Los puertos y el tráfico portuario

Si uno quiere entender cómo se han formado los puertos pivotes en el mundo, conviene leer detenidamente todo los textos completos del estudio y no solamente este “resumen”, que difícilmente puede aclarar suficientemente todo.

Pero igualmente seguiremos con algunos extractos: en pag. 130 IV Servicios Marítimos podemos leer: *Los servicios marítimos desde Argentina, Brasil y Uruguay tienen ventajas sobre los servicios que salen de puertos del oeste de Sudamérica. Los países en la costa este de Sudamérica cuentan con dos veces más puertos, con un 56% más de servicios regulares que salen con mayor frecuencia y usan barcos más grandes, y cada servicio regular mueve un 35% más de contenedores. Los puertos de la costa del Atlántico mueven cinco veces más carga que los del Pacífico, y los fletes marítimos son más bajos.*

Como ya mencionamos en el primer comentario, hubo un mayor crecimiento en el grado de contenedorización de productos de los países de la Costa Oeste, que recuperaron los atrasos comparado con los países del Atlántico. Ahora hay muchos puertos en la Costa Oeste que antes movían solo cargas en buques convencionales, que ahora van en contenedores. Pero como demuestra el mapa con los movimientos de los puertos en el 2011, esto no modifica el panorama global. Simplemente la importancia del movimiento del puerto de Santos, con casi 3 millones de TEU, es suficiente para confirmar que las conclusiones del año 2000 no han sufrido absolutamente ningún cambio. Y muchos de los buques que van a Santos, continúan a Buenos Aires. Podemos leer en una publicación del 12 de junio 2012 en una revista especializada, que desde Hong Kong hay 15 líneas marítimas a B.A., que operan 18 servicios semanales, algunos que cubren el trayecto en solo 28 días. (Tal vez alguien podrá agregar la misma información para Valpo/San Antonio).

Carrier Service Comparisons 12 June 2012



There is no shortage of options for shippers looking to transport goods from Hong Kong to the Argentinian capital of Buenos Aires.

In total there are 15 shipping lines operating 18 weekly services running between the two ports. The fastest transit time on the route is 28 days and is offered by "K" Line, Hamburg Sud and ZIM.



For shipments from Hong Kong to the Chilean port of Valparaiso there are plenty of carriers to choose from, but transit times range from the fairly limited scope of 38 to 41 days.

K-Line, Hapag Lloyd, Mitsui OSK Line (MOL) and NYK Line all offer the 38-day transit time on the route on their respective services.

Offering the most weekly services from Hong Kong to Valparaiso are Hamburg Sud, Hanjin Shipping and Hyundai Merchant Marine. All three offer two weekly connections with transit times of 39 and 40 days for the first and second services, respectively.

For more information about these and other services log on our Carrier Service Comparison (CSC) database today for all of your shipping scheduling needs.

Seguimos nuevamente con algunos extractos: Pag. 126. *La decisión empresarial: La selección de los medios de transporte para una transacción de comercio exterior obedece comúnmente a una decisión netamente comercial: el producto tiene que llegar a su destino lo antes posible, al menor costo y con el menor riesgo.*

*Duración del viaje:*

*Una entrega rápida es cada vez más importante, etc.*

*Frecuencia. Etc.*

*Costo. Etc.*



*Riesgo, etc.*

*Volumen, etc.*

*El caso de Sudamérica: ... los puertos concentran carga para que ésta llegue a su destino al menor costo y en el menor tiempo posibles. La decisión al respecto es netamente comercial y difícilmente intervienen en ella consideraciones políticas.*

*Pag.130: En la ruta hacia Europa, los puertos de la costa oriental tienen una clara ventaja sobre los de la costa occidental. Exportadores e importadores que tienen acceso a puertos en ambas costas deberían optar por los del Atlántico. Para servicios hacia la costa oeste de América del Norte, los puertos del Pacífico tienen ventaja, ya que casi no se registran servicios regulares directos entre las dos costas. En cuanto a los servicios hacia Asia, para la mayoría de los destinos conviene usar los servicios que salen desde Argentina, Brasil o Uruguay, siempre y cuando las conexiones intermodales terrestres dentro de Sudamérica lo permitan.*

*Pag.134: 4. Fletes: Los fletes marítimos fluctúan diariamente y dependen de muchos factores como el tipo de producto, los balances de comercio, la distancia, el uso de contenedores y el tamaño del contenedor usado, el valor de la mercancía, la productividad portuaria y las economías de escala. Etc.*

Finalmente sigue un extracto de VIII: “Resumen y conclusiones”:

*La principal conclusión del presente análisis es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado.*

*Estas ventajas (de la costa Este) son el resultado de los mayores volúmenes de comercio de los países del Mercosur y de ninguna manera se deberían interpretar como una crítica a los puertos o a la política portuaria y marítima de algún país sudamericano.*

*De todas formas, estas diferencias implican que un exportador que tiene igual acceso a puertos en ambas costas encontrará varias ventajas si opta por un puerto del oriente.*

*La ubicación geográfica da una ventaja a los países del Pacífico sobre los del Atlántico en el comercio con América del Norte.*

*La ubicación geográfica pone en desventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Europa. Las distancias desde puertos de la misma latitud en el este de Sudamérica son mucho menores y los barcos no tienen que pasar por el Canal de Panamá.*

*El hinterland de los puertos del Pacífico está restringido por la cordillera de los Andes. El impacto negativo de los Andes sobre el comercio bilateral equivale a una distancia de varios miles de kilómetros de terreno llano. Transportar un contenedor desde Mendoza en el oeste de Argentina a Buenos Aires cuesta menos que transportarlo en camión a San Antonio (Chile) a pesar de que Buenos Aires está tres veces más lejos.*

*Hoy en día, los puertos tratan de competir por el comercio de los países vecinos. Esta competencia es de por sí positiva. Sin embargo, en muchos casos se ha elevado a un nivel político que ha convertido una simple competencia inter-portuaria en una pugna internacional entre hipotéticos futuros puertos pivotes.*

¿PORQUÉ ES NECESARIO ACTUALIZAR UN ESTUDIO DE LA CEPAL

“EL POTENCIAL DE PUERTOS PIVOTES EN LA COSTA DEL PACÍFICO SUDAMERICANO” DE 2000?

EN FORMA GENERAL EL ESTUDIO LLEGÓ A LA CONCLUSIÓN QUE LOS PUERTOS DEL PACIFICO NO TIENEN VENTAJAS COMPARATIVOS PARA MOVER EL COMERCIO ENTRE SUDAMÉRICA Y LOS PAÍSES ASIATICOS DEL PACÍFICO.

ALGUNAS COSAS HAN CAMBIADO.

Entonces se debe determinar si hay factores que podrían cambiar las conclusiones del 2000.

Cómo se ha podido ver en esta parte 3, esto no parece ser el caso.

Para algunos que todavía pueden juntar fuerzas para leer algo más, voy a contar cómo se llegó a este momento:

1993 Comenzaron las acciones de Brasil para buscar salidas para la nueva producción de la Planicie de Mato Grosso, vía puertos del Pacífico. El inicio de grandes campañas a favor de Corredores Bi-Oceánicos.

1998 En esa época comenzó la privatización de los puertos en Chile y surgieron nuevos proyectos en el norte del país. Según El Mercurio (1998), *“Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas megapuertos que, interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia”*. Se anunció que *“el megapuerto de Mejillones es el punto neurálgico, donde el hinterland compuesto por las áreas de producción del Gran Chaco se une al área de la Cuenca del Asia Pacífico”*. Un representante del gobierno chileno expresó que *“Mejillones está ganando la competencia por convertirse en el megapuerto del Pacífico Sur, con una inversión proyectada de unos 600 millones de dólares”*.

2000 En los innumerables artículos en la prensa chilena sobre “MEGAPUERTOS”, se hacían muchas veces propagandas basadas en datos dudosos o directamente inexactos.

Es muy probable que eso fue la razón que en el 2000 CEPAL publicó su mencionado estudio bajo la conducción del Sr. Jan Hoffmann. Ver anexo 1.

2002 En el 2002 recibí la primera invitación de la Gerente de la Cámara de Comercio Exterior de Salta para dar una presentación en el Primer Seminario sobre Comercio Exterior con el título:

¿Cómo integrar el NEA/NOA con los ferrocarriles y Puertos? Anexo 2.

En aquel tiempo el Gobierno prometió dar los fondos para la rehabilitación del Ferrocarril Belgrano Cargas, que se debían desde 1998.

En la presentación expresé mi opinión, que debiera dedicarse la mayor parte del dinero prometido a la reparación de las vías desde Jujuy y Salta hasta Tucumán y Barranqueras, y dejar los otros trayectos para una segunda fase.

En Tucumán se podía hacer los trasbordos entre la trocha de 1 metro (Belgrano) y a la trocha ancha del FFCC Nuevo Central Argentino (ex Mitre con 1676 mm), una operación que se hacía regularmente en los años '80 cuando el sistema estaba todavía en manos de Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA)..

De esta forma el NEA/NOA TENDRÍA RÁPIDAMENTE ACCESO a los puertos del río Paraná y Buenos Aires, Desde Barranqueras podían seguir por la vía fluvial a los mismos puertos, cosa que se hizo entre los años 1930 y 1939, cuando el Ferrocarril Belgrano (trocha 1 m) no llegaba todavía a Buenos Aires y tuvo un convenio con la flota de Mihanovich/Dodero. (Puro transporte intermodal, a la vanguardia en el mundo) (Recién en el 2009 se comenzó a ejecutar efectivamente esta idea).

En el mismo evento de la Cámara de Comercio Exterior había muchos funcionarios de los puertos del norte de Chile, que repetían al unísono las propagandas que ya publicaron en 1998 muchos diarios chilenos.

A mi pregunta, si conocían el Estudio de CEPAL del 2000, la mayoría contestó que no. Cuando expuse algunos puntos del mismo, me pidieron permiso para copiarlos, pues debían confesar que no conocían estos datos.

En el 2004, la Gerente de la Cámara de Comercio de Salta me invitó otra vez a dar algunas presentaciones.

2005 En el Reportero Ferrovionario del día 9 de mayo 2005, se transcribe un artículo del diario El Pregon de Jujuy de Mayo 2005, donde se podía leer que el entonces Sr. Vice Gobernador de la Provincia, (W.Barrionuevo), al hablar sobre la necesaria rehabilitación del Ferrocarril Belgrano, declaró públicamente que no se deben mejorar las conexiones del Norte Grande con el puerto de Buenos Aires,

sino que se debiera desarrollar “un ferrocarril transversal” o sea un “Corredor Bi-oceánico” del puerto de Santos a Antofagasta, cruzando por Bolivia y el Pasa de Jama para dirigir las cargas de exportación a aquellos puertos. Estas declaraciones fueron reproducidos también en otras publicaciones, como Región Norte Grande.

Según declaró el Sr. Barrionuevo, el Paso de Jama se demoró por 40 años por la oposición de los intereses del puerto de Buenos Aires. Estas declaraciones demuestran como en las provincias del NOA se tiene una visión muy peculiar de la necesidad de “corredores bi-oceánicos” y de la salida de sus productos por puertos del Pacífico.

En ese tiempo ya se comenzaron a hacer costosos estudios para reconstruir el ferrocarril desde Jujuy a La Quiaca, que la Madre Natura borró varias veces del mapa, hasta que las autoridades de Ferrocarriles del Estado Argentino decidieron no repararlo más. La propuesta de fomentar todas las exportaciones del NEA/NOA via Antofagasta o Salta, no tiene ninguna base real y es probablemente el resultado de la antipatía que ha sabido generar “Buenos Aires” en la gente del interior. Pero nunca se escuchó una sola voz de cautela, advirtiendo que una declaración tan extrema, de construir un ferrocarril por el Paso de Jama y no pensar en mejorar la conexión con Buenos Aires, es totalmente contraproducente. Cualquier estudio serio de costos de transporte de “origen a destino” para los principales productos de exportación de la región, va demostrar que los productores del NEA/NOA necesitarán siempre buenas conexiones con los puertos sobre el Río Paraná y Buenos Aires. Dentro de unos años, cuando funcionará la terminal de Tecplata en La Plata, se deberá agregar a eso buenos accesos al puerto de La Plata.

En el año 2005 fui invitado nuevamente para hacer una presentación en la Cámara de Comercio Exterior de Salta, esta vez sobre el tema “Transporte Intermodal y Multimodal”, que incluía una ampliación de la presentación del 2002.

Antes de ir a Salta, me fui a Tucumán, donde con gente del Ferrocarril Belgrano pude constatar que se había limpiado toda la conexión con la estación Mitre del NCA, y que unos asentamientos que estaban sobre las vías se habían corridos para permitir el paso del Belgrano Cargas a la estación Mitre. Sin embargo me informaron que la idea no había encontrado eco en la cúpula de la empresa en Buenos Aires.

Como siempre, en el seminario de Comercio Exterior de Salta del 2005 había otra vez muchos funcionarios de puertos chilenos, que otra vez repetían al unísono las propagandas que publicaron en 1998 muchos diarios chilenos. Esta vez algunos de ellos tendrían que haber leído el Estudio de CEPAL del 2000 que yo les había proporcionado.

Nota: en adelante se abreviará algunas veces Corredor Bi-Oceánico” con C/B.

Seguí atentamente en la prensa todo lo que se refería a C/Bs, Pasos Cordilleranos, pero también lo que se escribió sobre “caminos rurales”.

El 19 abril 2005 La Nación publicó un muy buen artículo al respecto del Sr. Fiorotto de Paraná con datos de la Bolsa de Cereales. La Federación Agraria Arg. y Cetacer (camioneros de Entre Ríos), describiendo las pésimas condiciones de los caminos de la provincia y las dificultades que tenían los productores para llevar sus productos a los puertos y centros de consumo. *Decían: de los 26.000 km de rutas hay sólo 3.000 km afirmadas. La producción de la zona, que es de 5 millones de toneladas por año, se puede llevar en muy corto plazo a 10 millones toneladas. Pero no hay ni siquiera caminos de tierra : hay sendas que no reciben el menor mantenimiento y apenas caen dos gotas de lluvia se tornan intransitables. Los camioneros se niegan a usarlos porque los camiones se empantan y sufren roturas y demoras. Los productores deben llevar los productos con tractores y tolvas de 5 a 10 tons a la vez sobre distancias de 30 a 40 km. El precio del sorgo en puerto es US\$ 110,00 por ton. El costo de transporte por ton sobre 200 km es US\$ 30,00. Así se va el 27,5% como primer gasto, porque los*

*camino de tierra ni siquiera reciben un mínimo de mantenimiento con máquinas viales. Hay estudios de una Universidad que las inversiones para afirmar todos los caminos se recuperarían en 7 años.* En aquel tiempo la Diputada Daher, Diputada por Salta y Presidente de la Comisión de Transporte, presentó un proyecto de Ley “ Plan de Caminos de Fomento Agrario” para encarar soluciones a esta enorme falencia. (Lamentablemente esta acción no recibió apoyo y perdió estado parlamentario).

Después de la lectura de estas publicaciones y el proyecto de la Diputada Daher, decidí escribir un trabajo con el título “Un Ensayo sobre Corredores Bi-Oceánicos, Pasos Cordilleranos, Caminos Rurales, ¿a qué debemos dar preferencia? Anexo 3

Y sobre la base de este trabajo hice muchos artículos en la prensa y presentaciones en Powerpoint en una gran cantidad de seminarios entre el 2005 y 2009.

Siempre admitiendo que las tentativas de integración de la región son muy loables, intenté comenzar un análisis con gente e instituciones del NEA/NOA sobre costos y beneficios de “Corredores Bi-Oceánicos” y especialmente la revista digital Región Norte Grande publicó muchos de mis artículos.

Expresé siempre mi opinión que se deben formular algunas preguntas a los promotores de esos corredores bi-oceánicos:

¿Conocen Ustedes el estudio del 2000 de CEPAL y las conclusiones imparciales sobre las ventajas que ofrecen los puertos del Pacífico y del Atlántico ?¿ Conoce Usted los innumerables documentos sobre ferrocarriles transandinos ? Conocen el ejemplo que dos modernas locomotoras de Ferronor pueden llevar máximo 600 toneladas de carga de Guemes a Antofagasta, con muy baja velocidad y que las mismas locomotoras del NCA llevan 3700 toneladas a una velocidad constante de 35 km por hora desde Tucuman a Rosario? ¿Han comparado bien los costos de transporte de origen hasta destino en cada caso, especialmente cuando se trata de contenedores?

Muchos hablan de estudios positivos de factibilidad técnica. Pocos hablan de las inversiones.

Lógicamente, se necesitan también estudios de factibilidad económica. Hoy día, técnicamente todo es posible, pero:¿qué costos hay?¿qué beneficios traen? Y a quién se beneficia ?¿a qué cargas apuntan?

Creo que antes de gastar dinero público en el desarrollo de algún corredor bi-oceánico se debería:

Recoger información sobre probables costos y posibles beneficios. Mencionar potenciales cargas. Origen y destino y la importancia para el país. Divulgar los datos. Someter los proyectos a debates abiertos.

Eliminar posibles proyectos que se inventan, simplemente para dar succulentos trabajos a consultores.

Fijar prioridades: ¿ “Corredores” con trazados de centenares de kilómetros de nuevos ferrocarriles, con dudosa utilidad para los productores argentinos o reparar trayectos existentes y más caminos rurales para poder llevar la producción a centros de consumo y puertos ? Además, para exportar por puertos chilenos, no se necesitan Corredores Bi-Oceanicos.

Se puede hacer con Pasos Cordilleranos, con buenos caminos a ambos lados de la frontera. Si les interese leer más sobre el tema, visite el website

[www.azuidwijk.com.ar](http://www.azuidwijk.com.ar)

2008

En un artículo del 23 de enero 2008, pudimos leer en el Cronista Comercial que en reuniones entre autoridades argentinos y la Presidente Chilena se pretendió demostrar las bondades del “C/B Comodoro Rivadavia a Chacabuco en Chile.

Se usó para ese ejemplo el transporte de una carga de 5000 toneladas entre España y un puerto de la Costa Oeste de Estados Unidos, diciendo “*como se podrían desarrollar nuevas cadenas logísticas*”, para evitar *10 días de espera para cruzar el Canal de Panamá* .(sic) En primer lugar esa demora existió para unos pocos buques en un momento que se estaba reparando una de las esclusas. El tiempo promedio del cruce del canal es 18 horas y el máximo 27 horas. Pero aún si todos los buques deberían esperar 10 días para cruzar el canal, la “*nueva alternativa que se propone*” raya a la ridiculez como surge si uno

compara las distancias que hay que recorrer y los grandes costos adicionales de manipuleos que significa la "nueva alternativa" (Se puede encontrar más datos en [www.azuidwijk.com.ar](http://www.azuidwijk.com.ar)).

Un estudio serio demostrará con toda claridad que no se pueden bajar los costos de transporte evitando el Canal de Panamá y cruzar el continente sudamericano por tierra.

2009

El día 11 de agosto 2009, La Nación publicó en el Suplemento de Comercio Exterior un artículo sobre la maravillosa pavimentación del Paso de Jama y me pidieron preparar otro con el título "Costos y beneficios de Corredores Bi-oceánicos" para publicarlo en Septiembre. Decidí usar para el mismo una combinación de lo que se escribió en el artículo del 23 de enero 2008 con el absurdo ejemplo del C/B de Comodoro Rivadavia y la descripción del maravilloso Paso Cordillerano de Jama de Agosto 2009, para reclamar que se comenzara un debate en serio y que se dejara de relacionar cada loable tentativa de integración, con algún Corredor Bi-Oceánico. Sobre el artículo del Paso de Jama escribí: Si no se va a cobrar peaje como declaró el Ministro de Infraestructura de Jujuy ¿ como se recupera la plata de los jujeños ? ¿Qué porcentaje de las cargas que pasarán por el corredor, son tránsito de comercio de Chile y Brasil? Sé que es muy importante que haya integración regional y que es de nuestro interés que la región crezca, pero no puedo dejar de preguntar: ¿Qué deja al país un camión extranjero que cruza nuestro territorio? Aparte de cargar gasolina, más barato de lo que es en su propio país por nuestros oscuros subsidios cruzados, comer un par de veces en un "restaurante" en la ruta, hacer alguna reparación de emergencia, ¿qué gasta ese camionero entre la frontera paraguaya y Jama ? Entiendo que el incremento del comercio puramente argentino-chileno puede justificar una inversión argentina, pero no veo que debemos subsidiar tráfico pasante de Brasil a Chile. Esta da lugar a otra pregunta. En el mismo reportaje se menciona "la necesidad de reconstruir los ferrocarriles a La Quiaca". Desde hace más de un año están trabajando en el estudio del nuevo trayecto, pues se puede usar casi nada de la vieja traza (una parte está bajo el asfalto y otra parte fue barrido varias veces por la naturaleza y se decidió no reconstruirlo más). Se va a tener que hacer una traza casi totalmente nueva con un enorme costo y a mi entender sería lógico plantear la pregunta: ¿Qué cargas argentinas se van a mover ? ¿O serán mayormente bolivianas y brasileñas ? Hablan de turismo, pero ese servicio se puede prestar perfectamente bien con buses y no justifica un gasto tan grande. Lo mismo vale por la repetida demanda de construir un ferrocarril por el Paso de Jama.

Otro ejemplo más reciente de la propaganda de funcionarios chilenos, encontramos en publicaciones en diarios y revistas del NEA/NOA durante la visita del Sr. Zafirópulos, titular de un ente de "integración" GEICOS, quien visitó Jujuy, Salta, Chaco y Corrientes

Viernes 16 de octubre 2009. Revista virtual Region Norte Grande:

*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.*

Con motivo de estas típicas declaraciones de funcionarios chilenos, que en el NEA/NOA se siguen aceptando como válidas, pedí a Region Norte Grande publicar mi visión sobre el tema, donde como siempre reconocí que sí es 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 tienen solamente ventajas comprobados para el comercio con los países de América ubicados en la costa del Pacífico, Japón y Korea. En la publicación de mi visión en Región Norte Grande del 18 de Octubre se puede leer además: 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. 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 al puerto de Asia Pacífico que según su declaración está 2600 millas más cerca de Antofagasta que de Buenos Aires. No hay que olvidar tampoco que los costos por kilómetro para cruzar el Andes, son más altos que los costos de transporte en el llano, y (Dos ejemplos que aclaran la diferencia entre "Distancia geográfica" y "Distancia económica"). Mandé muchas nota a personas que tienen contacto directo con el Sr. Zafirópulos, pidiendo que se comunicara conmigo, sin ningún resultado.

Conclusión: Durante más de 5 años seguí con estas tentativas para abrir un debate, sin encontrar a una sola persona que estaba dispuesta a hacer tal análisis.

Finalmente debía entender que el tema de “integración de la región y los Corredores Bi-Oceánicos”, no es una cuestión de razonamiento, sino 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.

De todos modos creo que se debe comenzar a sacar de todas las iniciativas de integración, la referencia a algún “C/B”.

Debemos comenzar a aclarar cuales son las zonas económicas de la región que queremos integrar, quién soportará los costos y quién llevará los beneficios.

Sin duda surgirá que la principal integración que buscan todos estos programas, es la de la región industrial de San Pablo Brasil, con todos los mercados del Cono Sur, desde el sur de Brasil, hasta el sur de Chile, pasando por la república argentina.

De por sí, esto es definitivamente un excelente objetivo para la región, pero más vale hacerlo en forma clara y expresa.

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.

Final

Sin embargo todo esto es juego de niños comparado con los proyectos de túneles de Agua Negra y Corredor Bi-Oceánico Central (C.B.C.), con presupuestos de costos de respectivamente US\$ 980 millones y US\$ 3000 millones de dólares.

También en estos proyectos se habla constantemente de las ventajas para exportar via el Pacífico. En muchas oportunidades he pedido información como se han estimado los futuros flujos de cargas, que para el túnel del C.B.C. según una presentación en el Sheraton Hotel el día 20 de octubre 2009 tendría en el 2040 un volumen transportado de 40 millones de toneladas. Este túnel de 51 km se haría para transportar contenedores de 2 en alto, sobre un ferrocarril de 1676 mm de trocha, tema que merece un debate especial.

Se mostró que según el proyecto la zona de influencia de Buenos Aires llegaría solamente hasta el puerto de Singapur.

Todo el área al oriente de este puerto, estaría en la zona de influencia de los puertos de Valparaiso y San Antonio.

De esta forma el proyecto incluiría la importantísima franja entre Singapur y Shanghai como área de influencia del Pacífico.

Esto no es así según el estudio de Cepal del 2000 y tampoco según datos suministrados por el propio ProChile en un seminario en la embajada de ese país en Argentina en Septiembre del 2008, donde se demostró claramente con cifras de tarifas de fletes y tiempos de viaje, que conviene más exportar a Shanghai vía el Atlántico que vía el Pacífico. En ese seminario se concluyó. que el área de influencia del puerto de Buenos Aires se extiende hasta Shanghai. Algunos dicen que se han producido cambios desde el 2000, pero a mi entender no son significativos. Por ejemplo las distancias no cambiaron. Se han agregado algunas líneas regulares a Asia desde puertos chilenos y se ha comenzado también a usar buques más grandes en estos tráficos, pero más líneas se han agregado en el Atlántico, donde el buque medio tiene una capacidad bien más alta que en el Pacífico.

**Sin embargo ante los (a mi modo de ver débiles) argumentos que esgriman algunos que hubo muchos cambios, parece aconsejable hacer una actualización.**