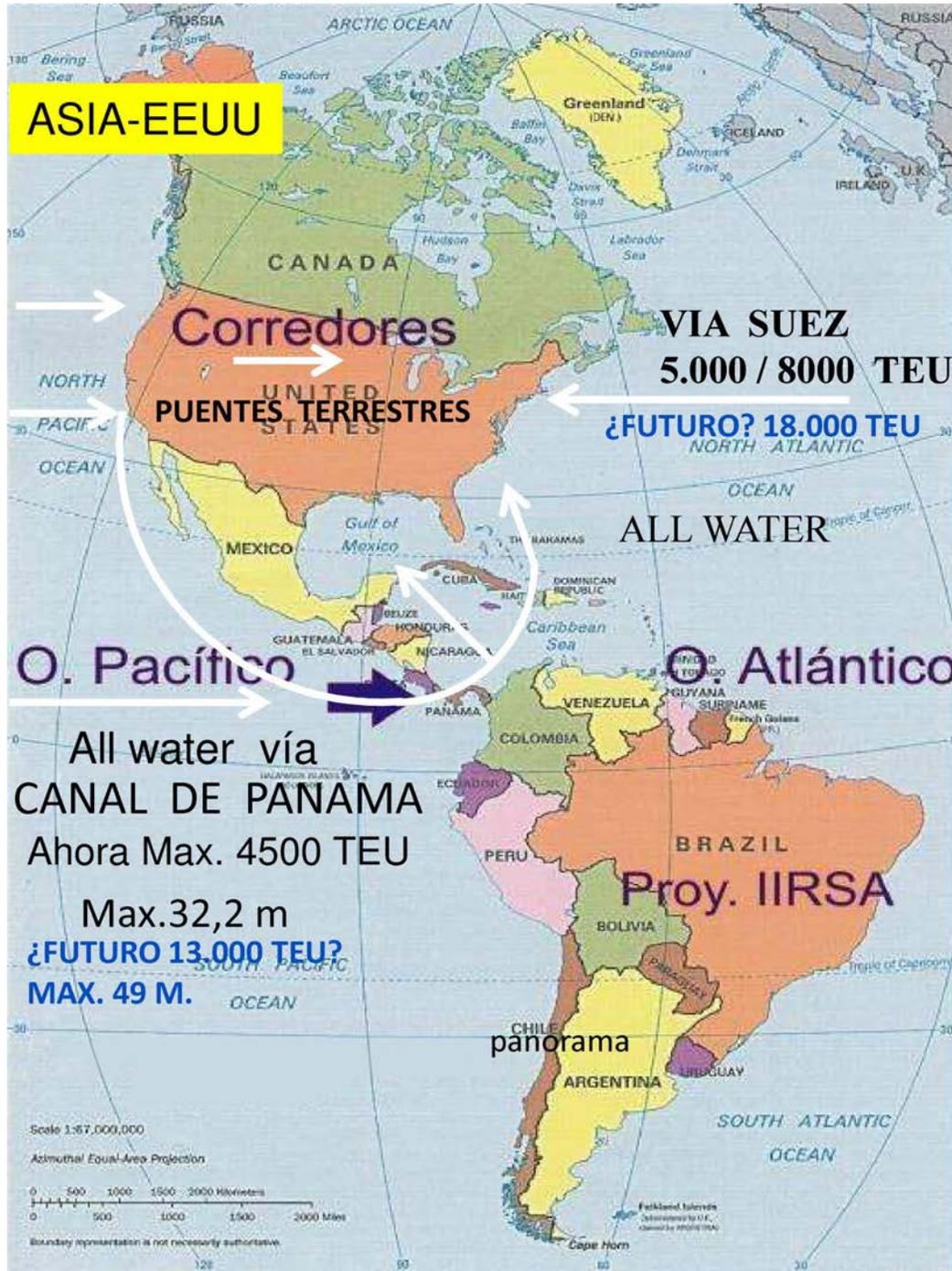


Mayo 2012 Actualización de “Un Ensayo sobre Corredores Bi-Oceánicos y Pasos Cordilleranos entre Argentina y Chile” del año 2005.

Parte 1) Introducción. Los exitosos “Puentes terrestres” (“Landbridges”) de los Estados Unidos. La efectiva competencia entre puertos del Atlántico y Pacífico en el Hemisferio Norte.



En los años '70 / '80 hubo un gran avance de la “contenedorización” en los Estados Unidos, que bajó drásticamente los costos del transporte y significó el inicio de la “Globalización”. Se desplazaron fábricas de EEUU y Europa a Asia y aumentó el tráfico entre Asia y los Estados Unidos. Con esto empezó la gran competencia entre los puertos del Pacífico con los del Atlántico, que habían sido siempre los más importantes. **La distancia del puerto de Nueva York a Hong Kong vía el Canal de Panamá es de 11.200 millas y directo desde Los Angeles vía el Pacífico son 6.363 millas.** Pero antes de la era del contenedor, el costo del transporte terrestre a los principales centros de consumo de los Estados Unidos significaba que en muchos casos **el total del costo (marítimo y terrestre) era menor vía N.Y.** Pero para bajar sus costos, **los ferrocarriles de carga que cruzan los EEUU, comenzaron a llevar contenedores en doble altura (double-stack) y con esto podían reducir el costo del transporte terrestre en un 60%.** Esto fue el inicio del desplazamiento del puerto de New York y New Jersey de su primer lugar, que fue tomado por el puerto de Los Angeles/Long Beach y también otros puertos del Pacífico de América del norte crecieron en importancia con el uso de los “double-stack-container-trains”. Sin embargo, **el transporte por agua es intrínsecamente el más barato** y siempre se mantuvieron líneas marítimas desde Asia que cruzan el Canal de Panamá y van a puertos del Golfo de Méjico y del Atlántico. Con el uso de buques cada vez mayores (**el continuo avance de la economía de escala**), se siguen bajando los costos por unidad transportada y se está cambiando nuevamente el panorama de la competencia de los puertos norteamericanos. En Estados Unidos los grandes “dadores de carga” comparan constantemente cual de las cadenas logísticas que ofrecen los distintos puertos, arrojan las mejores condiciones para sus cargas y de acuerdo a los resultados de estos estudios, usan el puerto del Pacífico o del Atlántico que más les conviene. Con el uso de buques tan grandes, que no pueden pasar por el Canal de Panamá, los puertos de la Costa Este han comenzado a recuperar parte del tráfico, usando el trayecto más largo por el Canal de Suez, que no tiene limitación del ancho del buque, como es el caso de Panamá, con 32,2 m, que permite el máximo de 4500 TEU = Unidad del contenedor de 20 pies. N.Y.-H.K.vía Suez 11.600 millas,). Pero el Canal de Panamá no quiere perder este tráfico y se están construyendo nuevas esclusas de 55m que al final del 2014, principio 2015, van a permitir el paso de buques de 49 m de ancho. Esto es la razón que los puertos del Atlántico están haciendo enormes inversiones para poder recibir en el futuro buques todavía más grandes que los que permitirán las nuevas esclusas de Panamá. **Para tener una idea de la situación en el 2012, es interesante leer un artículo en el diario Lloyd’s List, un diario especializado en asuntos marítimos, del 24 de mayo 2012. “East-west battle looms as Panama Canal expands”. La batalla que se asoma entre los puertos del Este y Oeste con la expansión del Canal de Panamá.** Del total de **12.6m teu** que EEUU importó en el 2011 desde Asia, **8.7m teu** pasaron por los puertos del Pacífico, **2.9m teu** pasaron por el Canal de Panamá Canal a los puertos del Atlántico, mientras **1.1m teu** de la importación de Asia vinieron por el Canal de Suez. Pero hay grandes inversiones en los puertos del Atlántico para poder recibir buques de mayor tamaño que permitirá en el futuro el Canal de Panamá. Calculando que “intrínsecamente” el transporte por agua siempre es el más barato y que los buques de más de 18.000 TEU van a bajar nuevamente el costo del transporte en un 20 a 30% comparado con los buques de 8000 TEU, se prevé que siempre continuará la gran competencia, cuando los puertos del Atlántico han completado sus inversiones de muchos billones de dólares.

Nota: Contrario a lo que mucha gente en Argentina cree, no se usan los “Puentes Terrestres “de los EEUU para descargar cargas en un puerto del Pacífico, cruzar los EEUU y embarcarla nuevamente en un puerto del Atlántico, para seguir su viaje. (O viceversa).