

Corredores bioceánicos en marcha

19/06/2023



Para llevar a cabo la planificación de un corredor internacional de cargas en este mundo tan globalizado se necesita ver cómo se dará el comercio mundial a corto, mediano y largo plazo. Por ejemplo, en el presente tenemos trabajando un corredor bioceánico que todos conocemos, Sur de Brasil, Mendoza y Puerto de Valparaíso en Chile; este corredor internacional capta cargas de los países mencionados y además de Uruguay, Paraguay y Bolivia.

Ese movimiento de cargas lo podemos ver en la Ruta Nacional 7 desde San Luis y pasando por Mendoza hacia Las Cuevas, también se observa que el país que más mueve mercaderías es Brasil, por ser una potencia comercial indiscutida.

Desde hace unos años, éste último país junto con Paraguay, Bolivia y Perú ya están construyendo un corredor en sus territorios para unir el Puerto de Santos o San Pablo en el

atlántico con el puerto de Ilo al sur de Perú hasta que se concluya el puerto Chancay al norte de Lima. La característica del puerto Chancay es que será el más grande e importante del Pacífico Sur americano (eso ya se está construyendo). Esa construcción que ya está en marcha tiene 40 % de capital peruano y 60% chino; se contempla que podrá recibir a los actuales buques mercantes capaces de transportar 23.000 contenedores y los que se proyectan hacer en menos de 10 años con capacidades gigantescas que obligarán a diseñar nuevas rutas navieras comerciales porque, por ejemplo, no podrían utilizar el Canal de Panamá por el super tamaño de las futuras naves que en pocos años circularán por los mares (eso ya está en proyecto).

Volviendo al corredor bioceánico mencionado, se calcula que para el año 2026 estará plenamente en uso, dos o tres años después paralelamente a éste circulará el corredor ferroviario que también se encuentra en construcción en los cuatro países organizadores.

En estos momentos Chile se encuentra con la preocupación que sus puertos de carga como Iquique, Valparaíso, San Antonio quedarán desactualizados para recibir el comercio mundial que se viene, impulsado por China en la nueva Ruta de la Seda que ha puesto en marcha. El puerto Chancay será el centro de recepción y emisión de la carga de productos hacia y desde el mundo en pocos años más, convirtiéndose en el mayor puerto de América del Sur.

En la Argentina se debe analizar lo que está pasando en sudamérica con el tema de cargas y transporte de mercaderías porque hay cambios vertiginosos que se están aplicando en la región y obligará a nuevos diseños. Por ejemplo, cuando el corredor bioceánico de San Pablo a Ilo o Chancay en Perú trabaje a pleno, el flujo de camiones transportadores disminuirá considerablemente en las rutas argentinas, igual ocurrirá con la carga proveniente de Uruguay, Paraguay y Bolivia las que tomarán a ese corredor como el más ventajoso; incluso nuestro país debería comenzar a pensar llegar al corredor mencionado para no perder ritmo en el mismo.

La preocupación de Chile continúa con que sus puertos pasarán a ser de cabotaje llevando cargas desde y hasta el Chancay, con un sobre costo de flete marítimo que se lo ahorrarán quienes vayan directamente por el corredor bioceánico brasileño-paraguayo-boliviano-peruano, ya que los grandes buques de carga actuales llegarán a Perú en el Pacífico y a San Pablo en el Atlántico.

De este somero panorama presentado debemos comenzar a repensar las rutas, túneles, corredores que se están planificando en nuestro país para ver si se justificarán en lo mediano y a futuro en nuestra participación en el comercio mundial.

Tal vez Argentina debería comenzar a diseñar un corredor ferroviario que vaya desde el centro del país y que llegue a integrarse al corredor internacional ferroviario uniéndose en Bolivia o Paraguay para que el costo del transporte de cargas sea el más conveniente posible. No es erróneo imaginar que la ruta nacional de cargas sea la actual Ruta 9 con salida a Bolivia y desde allí al puerto.

Con esto no se induce a que el futuro túnel de baja altura no se realice en el sur de Mendoza; sabido es la necesidad de construirlo porque el mismo permitirá el cruce de la cordillera todos los días del año y además los puertos chilenos, como el San Antonio y Valparaíso, siempre tendrán actividad para otros tipos de naves mercantes.

Lo que vislumbro es que a partir de ahora no se justificaría ampliar el corredor de alta montaña que lleva a las Cuevas, ni a los pasos internacionales de San Juan o Catamarca por ejemplo sin tener en cuenta lo que está ocurriendo en el corredor internacional de San Pablo a puertos peruanos cuya construcción está bastante avanzada.

Estemos atentos a lo que ocurre en sudamérica para que las inversiones estén dirigidas a lo más conveniente para nuestro comercio exterior.

por Enrique Mario Barrera