

Carta a Ana Belen Ehulechte:

Email enviado el miércoles, 3 de enero de 2018 20:45:

Antonio Zuidwijk <azuidwijk@yahoo.com.ar> escribió

Halo Belen,

Todavía te deseo un FELIZ 2018 y espero que has empezado bien el año 2018.

Recien hoy leí un importante artículo del 28 de diciembre en el Suplemento.

¿Podés echar un vistazo en el adjunto y responderme si vos podés intervenir para que se publique un nuevo artículo, relacionado con este tema?

¿O si no está en tu "área",podés decirme a quien me debo dirigir en este caso?

No creo que hace falta decirte que no es algo en el interés mío;realmente es algo en el interés general.

Un cordial saludo,

Antonio.

Texto del adjunto a la misma carta”

El dia 28 de diciembre se publicó en el Suplemento de Comercio Exterior el artículo:
Puertos de Chile, Una oportunidad para el país.

Lamentablemente leí el artículo recién cuando se había cerrado la posibilidad de hacer un comentario. Pero considero que el tema es de tanta importancia, que en vez de un comentario, merece que se publique un artículo en un próximo Suplemento.

Hhay que combatir un error fundamental que está en este artículo y que desde el año 1998 se puede leer con mucha frecuencia en la prensa de sudamérica.

Este error fundamental está en esta parte, donde el autor escribe textualmente: **no todo pasa por la inversión. A veces es necesario un cambio de paradigma y poder ver, por ejemplo, que los puertos de Chile pueden ser una gran oportunidad de mejora competitiva para las economías regionales del noroeste argentino.(y después agrega este mismo atractivo para todo el país). Los puertos de Chile presentan una serie de ventajas que los hacen atractivos por sí mismos: disminución del tiempo de llegada a destinos de Asia y el Pacífico,etc.**

Soy holandés y para hacer un comentario a este artículo, me viene bien usar un dicho holandés: EL AUTOR ESCUCHÓ LA CAMPANA, PERO NO SABE DONDE ESTÁ EL BANDAJO, QUE HACE LA MÚSICA.

Se repite en este artículo SIN CONTROLAR, esta frase que podemos leer regularmente en muchas revistas y diarios, cuando se habla de las ventajas de puertos chilenos, que realmente hay muchos. **Pero decir que son atractivos por sí mismos por una disminución del tiempo de llegada a destinos de Asia y el Pacífico, es una prueba que no sabe nada de geografía.** Asia no es un punto fijo y hay puertos argentinos que están mucho más cerca de puertos de Asia que los puertos chilenos. Muchos opinan que INDIA podrá ser más importante para el futuro de nuestro agro-industria que China y los puertos de India están 2000 millas más cerca de Buenos Aires que de Valparaiso. Singapur, el puerto concentrador y de trasbordos mas grande del mundo, que es de suma importancia para nuestro comercio con el Sudeste de Asia, está 650 millas más cerca de B.A. que de Valpo. Recien Hong Kong está equidistante.

Ahora bien:¿Cuándo empezó esta acción para difundir esta absurda frase, sin cesar hasta el día de hoy? EMPEZÓ EN 1998, ¡si en **1998!**

Para esto hay que leer un estudio del año 2000 que hizo C.E.P.A.L. (La Comisión Económica de America Latina y el Caribe):

El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico Sudamericano.

En aquel momento comenzaron los diarios chilenos a **difundir la FALSA propaganda que con LOS CORREDORES BI-OCEÁNICOS, los puertos chilenos ofrecerían ventajas para todo el comercio de Sudamérica con Asia.** No obstante este claro estudio, que merece una detallada actualización, (**usando las mismas minuciosas técnicas que usaron en el año 2000 y no algunas cosas muy superficiales como algunos sugieren**), se sigue repitiendo en forma constante esta frase como una supuesta ventaja general. Muchos repiten este mismo burdo argumento y en el caso del proyecto de un ferrocarril de Santos/Brasil a Ilo/Peru, lo usó recientemente el presidente de Bolivia en conversaciones con autoridades de Alemania y Suiza. (Fue en el momento que quiso conseguir que esos países pagarían parte de los US\$5.000.000,-- que Bolivia se comprometió a pagar para el estudio del trayecto en Bolivia. He hecho un tentativa para hacer llegar un consejo al señor Presidente, que cambie este burdo argumento por otro mejor fundado: Que estime qué beneficios tendrá Bolivia del proyecto, no como Corredor Bi-oceánico, sino como Corredor de Integración, sin tomar en cuenta los intereses de los puertos.)

Desde el año 2000 IIRSA ha hecho proyectos de Corredores Bi-Oceánicos con este mismo argumento y una lectura de lo que pasó en Perú entre 2005 y 2010, podrá contener muchas lecciones para Bolivia.

En esa época IIRSA recomendó un Corredor Bi-Oceánico por AUTOPISTAS desde el puerto de Manaus en Brasil hasta ILO en Perú. Bajo presión de I.I.R.S.A. Peru comenzó EN EL 2006 la construcción de 1.100 kilometros de autopistas, la famosa **Carretera IIRSA SUD, que se completó en el 2010.,**

Pero Brasil no hizo nada y la enorme autopista termina en Peru en la frontera con Brasil. Para poder llegar a una conexión en Brasil, faltan un puente muy grande y 200 kilómetros de caminos. (Nota: Los grandes contratistas brasileños hicieron las obras, con socios menores de Peru. Hay varios presidentes de Peru, que están acusados de corrupción. Los que tienen interés, podrán encontrar los detalles de esta historia en www.antonioz.com.ar) .

Todo esto se debiera publicar muy claramente en toda la prensa argentina, para que llegue a todo el mundo, especialmente a los que hablan tanto de las ventajas del Tunel de Agua Negra, igual como hace en este artículo.

El Ministerio de Transporte lo sabe y lo ha publicado, pero nunca con suficiente claridad para que llegue al conocimiento de todos que escriben sobre ventajas de puertos chilenos y de “economías en el transporte”.
