

Corredores Bi-oceánicos.

C.V.: Antonio Juan Zuidwijk.

Nacido en Holanda en 1931. Ex oficial de cubierta de la marina mercante holandesa. En 1956 se radicó en la Argentina, donde entró en la Agencia Marítima Dodero S.A..

(En ese tiempo, el nombre de "Dodero" era todavía bien conocido por su Flota de bandera Argentina, tanto fluvial como de ultramar. Ver nota 1 abajo).

1961 a 1971 Jefe de la Sección Puertos, de aquella Agencia Marítima.

1971 a 1978 Gerente de Operaciones de la empresa norteamericana de navegación Moore McCormack Lines, área del Río de la Plata. (Argentina, Uruguay y Paraguay).

Esta empresa de navegación fue pionero en la contenedorización en la Costa Este de Sudamérica.

Constantes viajes de estudio a EEUU y contactos con Brasil para la implementación.

1978 a 1991 Gerente de Operaciones de Murchison S.A. Compañía de estiba de Moore McCormack y pionero en la implementación de la contenedorización dentro toda la Argentina, desde Jujuy hasta Ushuaia.

En 1989, cuando se formó la UTE Murchison-Roman, estuvo a cargo del desarrollo del primer sector especializado para operar con contenedores en la Darsena D del Puerto de Buenos Aires. (Esta zona es ahora la concesión de Terminal 5, BACTSSA)

1991 a 1994 Gerente General en Santos de Murchison Terminais de Carga do Brasil.

Conoció los puertos brasileños desde Suape en el norte, hasta Rio Grando do Sul.

Estando en Santos, presenció la llegada de un tren de pasajeros del Ferrocarril Belgrano, con el Gobernador de Tucuman, Sr. Ramón Ortega, que acompañó un grupo de Gobernadores brasileños en un viaje de "investigación" de las vías de trocha métrica, que unían Santos con Antofagasta.

Desde 1994 hasta Diciembre 2005 Director de Murchison S.A .

En 1996 fue el responsable para poner en operaciones Terminal Zarate del grupo Murchison, el primer puerto totalmente privado construido bajo la Ley de Puertos y la primera terminal especializada para operar con vehículos en Sudamérica. En 2001 esta terminal comenzó a operar con contenedores.

De 1996 a 2005 : Asesor de Terminal Zarate.

Hasta **Junio 2011** fue miembro del Comité de la International MultiModal Transport Association IMMTA de Ginebra Suiza. Participó en Noviembre 2001 en Ginebra de una reunión de expertos de Transporte Multimodal de UNCTAD, invitado por el Secretario General.

Fue expositor en seminarios nacionales e internacionales sobre temas portuarios y de transporte intermodal.

Autor del libro Contenedores, Buques y Puertos, Partes de un Sistema de Transporte. (2000)

2007 a la fecha: Cuando comenzó en el 2007 la carrera de buques cada vez mayores, decidió abrir un sitio de web personal: www.antonioz.com.ar al que sigue dedicado.

Nota 1 En el Colegio Nautico de Holanda, se informó que la empresa privada Dodero, tenía una eficiente flota mercante de ultramar, con bandera argentina, que sin subsidios competía con los mejores armadores de Europa y EEUU.

Y que la flota fluvial (Mihanovich –Dodero) era reconocida como una de las mejores flotas fluviales del mundo. Operaba con modernos buques, construidos en Escocia, los servicios en el Rio Paraguay/Paraná, desde Corumbá en Brasil hasta Buenos Aires.

Estando ya en la Argentina, se enteró que la flota de Mihanovich/Dodero, ofreció desde 1930 hasta 1939 servicios “Intermodales”, desde Formosa y Barranqueras hasta Buenos Aires, junto con los Ferrocarriles del Estado.

Esto fue un gran aporte al desarrollo del NEA/NOA.

Es importante recordar esto, pues en esa época, el término “Transporte Intermodal” no existía todavía en ninguna parte del mundo.

Capítulo 1. 20 de Julio 2015.

Introducción a un tema de gran interés:

La relación entre “Corredores Bi-Oceánicos” y “El real interés de Argentina por la salida al Océano Pacífico”.

Ya en el año 2000 se comenzaron a notar **grandes divergencias** sobre esta importante cuestión, **que nunca ha recibido la merecida atención.**

Ahora ha llegado el momento que no se puede postergar más el debate que se está reclamando desde hace muchos años.

Los 2 mega-proyectos: el Túnel de Agua Negra de 11 km (San Juan) y el Corredor Bi-oceánico Aconcagua/C.B. Central de 52 km (Mendoza) exigen una inmediata aclaración.

El debido análisis debe empezar forzosamente con un estudio de C.E.P.A.L. del 2000, con el título: **“El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico Sudamericano”.**

Este importante estudio llegó a la conclusión general, que los puertos del Pacífico no tienen ventajas comparativas para mover el comercio entre Sudamérica y los países asiáticos del Pacífico.

Los primeros proyectos de túneles se publicaron en el 2008/9.

En octubre de 2009 ya habían avanzado mucho y el día 20 de ese mes el ingeniero Nicolás Posse, director del proyecto Corredor Bi-oceánico Aconcagua o C.B. Central, hizo una larga presentación en el hotel Sheraton de Buenos Aires. Basado en la comparación de las zonas de

influencia de los puertos de Valparaíso y de Buenos Aires, pronosticó que por este túnel pasarían 40 millones de toneladas en el 2040. Mostró el mapa de la zona de influencia de Buenos Aires, que según su proyecto llegaría solamente hasta el puerto de **Singapur**. Todo el área al oriente de este importante **“puerto pivote”** del centro sud-asiático, estaría en la zona de influencia de los puertos chilenos de Valparaíso y San Antonio. De esta forma el proyecto C.B.C. incluiría la importantísima franja entre Singapur y Hong Kong como área de influencia del Pacífico. No cabe duda, **que corresponde al interés general**, que se verifique si esto es correcto o no, pues no coincide con las conclusiones del estudio de CEPAL del 2000. Por eso pregunté al Ing. Posse si él conocía este estudio, a lo que me respondió que no. Entonces le entregué una copia del mismo, que había preparado y le dije que según este estudio, no es correcto su mapa donde el área de influencia del puerto de Buenos Aires se extendía sólo hasta Singapur y que debía ser hasta Hong Kong. Nunca he recibido la información, si en algún momento revisaron el proyecto, tomando en cuenta las conclusiones del estudio de C.E.P.A.L.

Por la necesidad que hay para aclarar las grandes divergencias que siguen existiendo hasta ahora, he preparado 4 Capítulos que podrán servir en el análisis que se debe hacer.,.

Esta Capítulo 1:

Contiene el texto completo del estudio: **“El potencial de puertos pivotes en la Costa del Pacífico sudamericano”**.

Además los lectores que tienen interés en mi C.V., lo podrán encontrar aquí.

Demuestra que comencé a seguir las deliberaciones y “propagandas” de los “C.B.s”, desde el primer C.B.: **“El Corredor Bi-oceánico de Capricornio”**.

Fui Gerente General de Murchison Terminais de Carga en el puerto de Santos, cuando toda esta larga e interesante historia comenzó en 1993.

Capítulo 2:

Un breve análisis del mencionado estudio de C.E.P.A.L. y su relación con los Corredores bi-oceánicos y los mega proyectos de túneles, **que termina con la pregunta:**

¿Por qué es necesario hacer una actualización del mismo, con un capítulo específico para la Argentina?

Y con la respuesta:

Porque la cuestión de las áreas de influencia de los puertos es un tema muy importante.

¡Y no hay ningún indicio, que los cambios que se han producido desde el 2000, modificarán las conclusiones del estudio de C.E.P.A.L.!

Capítulo 3:

(Hay que tener suficiente paciencia para seguir leyendo, pero esta parte es muy importante).

Contiene datos adicionales, con explicaciones de cómo hemos llegado a la presente situación en el 2015, sin que se hicieron los debidos estudios.

Es para personas que tienen mucho interés en temas generales de **“Transporte”**, donde se debe insertar **“El real interés de Argentina por la salida al Océano Pacífico”**.

En las distintas Capítulos, se ha mostrado cómo actúan los diversos grupos de “promotores de la salida por el Pacífico”.

¿Qué argumentos usan ellos con premura?

Se cita al respecto un excelente ejemplo que se encontró en un informe oficial de la visita de un funcionario chileno, el sr. Zafirópulos, entonces titular de un ente de integración (“G.E.I.C.O.S.”) a las autoridades provinciales de Jujuy, Salta, Chaco y Corrientes:

Según consta en la revista virtual www.regionnortegrande del 16 de octubre 2009, el Sr. Zafirópulos declaró 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 N.E.A. 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. Y continuó:

“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”.???????????

Primer punto que se debe aclarar en deliberaciones sobre los “C.B.s”:

Muchos creen que “C.B.´s” son potenciales “competidores” o “complementaciones” del **Canal de Panamá**. Pero no existe ninguna carga que tiene **origen** en Europa o Africa y **destino** en un puerto del Pacífico, que tendrá un menor costo de transporte, usando una complicada cadena logística, que incluye una descarga en un puerto del Atlántico sudamericano, (ej. Comodoro Rivadavia), cruzar el continente para ser cargada nuevamente en un puerto del Pacífico,(ej.Chacabuco), para continuar después su viaje marítimo por el Pacífico a su destino final. (ej. Los Angeles EEUU).

Sin embargo en la Capítulo 3 se muestra el caso donde se **reclamó en muy alto nivel, infraestructura para completar este “C.B.”**, que “supuestamente” producirán beneficios para **Chile y Argentina**; Si se construyera la necesaria infraestructura de transporte para este “C.B.”, se alcanzaría en buena forma uno de los principales objetivos que tendrían los “C.B.s”. Hay otros ejemplos de decisiones de proyectos de infraestructura, que se “justificaron” por ser **“un aporte” para poder completar un C.B.**, con la convicción, que estas cargas “pasantes” traerían grandes ventajas para nuestro país.

Y en muchos casos, las “infraestructuras de transporte”, que se reclaman y se hacen, son **caminos**. En otros casos, cómo es el de los defensores de “C.B.s” en el NEA/NOA, se pierde de vista la importancia de verdaderos estudios de la infraestructura que requiere esta región, que necesita **“políticas de transporte intermodal”, cómo el NEA/NOA tenía antes de la segunda guerra mundial, cuando el término no existía en ninguna parte del mundo.** (Y Argentina era un país muy competitivo).

También se mencionan en la Capítulo 3 estudios sobre flujos de cargas y pasajeros en Europa, cuando se evaluaban los costos y beneficios del **Túnel ferroviario de baja altura de San Gotardo de 57 km**, que se comenzó a construir en 1996 y que finalizará en 2016 o 2017. (En la Confederación Suiza, se hicieron 2 plebiscitos al respecto).

También se podrán encontrar referencias a 2 libros del profesor Bent Flyvbjerg de la Universidad de Oxford, que conviene leer:

“Megaproyectos y riesgo: anatomía de la ambición”,
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)

Según consta en la prensa de los Estados Unidos, todos los ingenieros que trabajan en “mega-proyectos” deben leer estos libros. Si los proyectos son totalmente privados, servirá para entender los riesgos que corren solamente los inversores. **Pero en el caso que hay**

contribuciones de fondos públicos, es aún más importante, que también lo leen **los contribuyentes** de los países donde se van a hacer aquellos **costosos mega-proyectos**. Podrán encontrar que muchas veces los costos finales **superan largamente los presupuestos**. **Se indican las cosas que tienen que controlar los representantes de los contribuyentes**, antes de que se otorguen fondos públicos a un megaproyecto, “*para que no salgan perjudicados por errores básicos en el accionar de los mismos*”.

Los mismos argumentos que **diversos grupos de “promotores de la salida por el Pacífico” comenzaron a usar en los años noventa, se siguen usando hasta el día de hoy. (Julio 2015).** **Creo que estas son suficientes razones para que se preste atención a la afirmación, que hay una comprobada necesidad para actualizar el estudio de la C.E.P.A.L. del 2000, con un capítulo específico para el caso argentino.**

Carpeta 2 20 de Julio 2015.

Un análisis de “Corredores Bi-Oceánicos” y “El real interés de Argentina por la salida al Océano Pacífico”.

En esta parte se da un breve análisis del estudio CEPAL 2000: **“EL POTENCIAL DE PUERTOS PIVOTES EN LA COSTA DEL PACIFICO SUDAMERICANO”** y su relación con los Corredores Bi-Oceánicos y proyectos de túneles.

(Esto es un extracto del Website www.antonioz.com.ar).

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

¿Qué MOTIVOS tuvo C.E.P.A.L. para publicar el estudio?

En la década del 90 se produjo la “privatización” o “comercialización” de los puertos estatales de Chile y Perú. (Los puertos siguen siendo propiedad del estado, solo las operaciones pasaron a manos privadas). **Para atraer inversores**, cada puerto de la región publicó “altisonantes” propagandas, que muchas veces no respondieron a la realidad. **En todos los casos se hablaba de supuestas ventajas que ofrecerían los puertos del Pacífico por las menores distancias a Asia. Éste es el tema que debemos analizar.**

Texto en cursivo de C.E.P.A.L.: *La UNCTAD señaló en 1999 en su Review of Maritime Transport (p. 93), 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 bi-oceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia. Ya en 1996, un documento de trabajo del gobierno regional de Antofagasta decía que el “MEGAPUERTO DE MEJILLONES” es el punto neurálgico donde el hinterland compuesto por las áreas de producción del Gran Chaco se una al área de la Cuenca del Asia Pacífico”. El Diario (1999): Un representante del gobierno chileno expresó que “Mejillones está ganando la competencia por convertirse en megapuerto del Pacífico Sur”.*

(15 años después, Mejillones todavía es un “puerto” poco conocido).

OBJETIVO:

*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.

CONCLUSIÓN: (en cursiva copias del texto original del 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.

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. (Ver más adelante en pag. 7 y 8, los textos explícitos).

¿Qué tiene que ver un estudio del 2000, relacionado con la privatización de puertos en la costa Pacífica, con los corredores bi-oceánicos y túneles en 2015?

Porque las mismas propagandas “erróneas” que usaron los puertos del Pacífico en los años 90 en sus publicaciones en los diarios, se aplican ahora en los mega-proyectos de los Túneles Agua Negra y del C.B.C, **pero con mucho mayor intensidad.**

Al respecto se encuentran en las Carpetas 1 y 4, referencias a libros 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](https://www.amazon.com/ISBN-978-1-84542-737-5)).

No cabe duda que existen fuertes argumentos para **reclamar, que se haga una actualización del estudio de CEPAL del año 2000.** Efectivamente se han cambiado muchas cosas en los últimos 15 años (y más se podrán cambiar en el futuro cercano), **pero hasta ahora no se ha demostrado ninguna, que podría modificar la conclusión a la cual llegó CEPAL en el 2000.**

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.

A continuación podrán encontrar un índice y algunas de las conclusiones que se formularon en el 2000.

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

El estudio da muchas advertencias, **que no es correcta** la propaganda usada en muchos artículos, que las distancias a Asia serían menores desde puertos del Pacífico que desde los del Atlántico, **POR ESO HAY QUE PRESTAR ATENCIÓN A LA TABLA DE DISTANCIAS DEL ESTUDIO**

Y además, no hay que olvidar que la diferencia entre distancias no siempre es concluyente: Hay una distancia "geográfica" y otra "económica".

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

Hemos resaltado **Valparaíso** y **Buenos Aires** en Sudamérica y **Hong Kong** y **Singapur** en Asia. (Singapur es el “puerto concentrador de cargas” y “de trasbordos” más importante de Asia y el segundo puerto del mundo en el movimiento de contenedores).

SINGAPUR ESTÁ 650 MILLAS MÁS CERCA DE BUENOS AIRES QUE DE VALPARAISO, y la distancia de **Valparaíso a Hong Kong es solamente 55 millas menor que desde Buenos Aires.**

Cabe agregar que los puertos de India, Mumbai y Kolkata, están 2000 millas más cerca de BA que de Valparaíso.

Las **políticas** de los puertos de la costa oeste estaban y están todavía, muy ligadas al “fenómeno” de los corredores bi-oceánicos, que, junto con el tema de las distancias, merecen un profundo análisis.

ALGO MÁS SOBRE EL TEXTO DEL ESTUDIO Y LAS CONCLUSIONES.

(Ver también Carpeta 1).

El estudio fue publicado por primera vez por C.E.P.A.L. en el 2000 en un BOLETÍN GENERAL, junto con otras informaciones. El texto que es de nuestro interés, está entre la página 121 y la página 143. En la página 121 ya podemos encontrar una conclusión, que en el 2000 fue “importante”: *La principal conclusión del presente análisis es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado.*

Al hablarse ahora de la posibilidad que Callao se transforme en un puerto concentrador, que es real, muchos quieren decir ahora que todas las conclusiones del estudio son equivocadas, **Pero de ninguna forma se puede “descalificar” las conclusiones más importantes del estudio**, que demostraron que la propaganda de los promotores de “la salida a Asia por el Pacífico”, basadas en supuestas menores distancias a Asia desde puertos del Pacífico, fueron “erróneas”. Esta excesiva propaganda que citamos al principio, se confirma en la pag.122: *“Introducción” se explica cómo los gobiernos de los países sudamericanos en el foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC), consideraban que: los enlaces portuarios son elementos fundamentales para conectar los corredores bioceánicos con servicios de transporte marítimo. 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.*

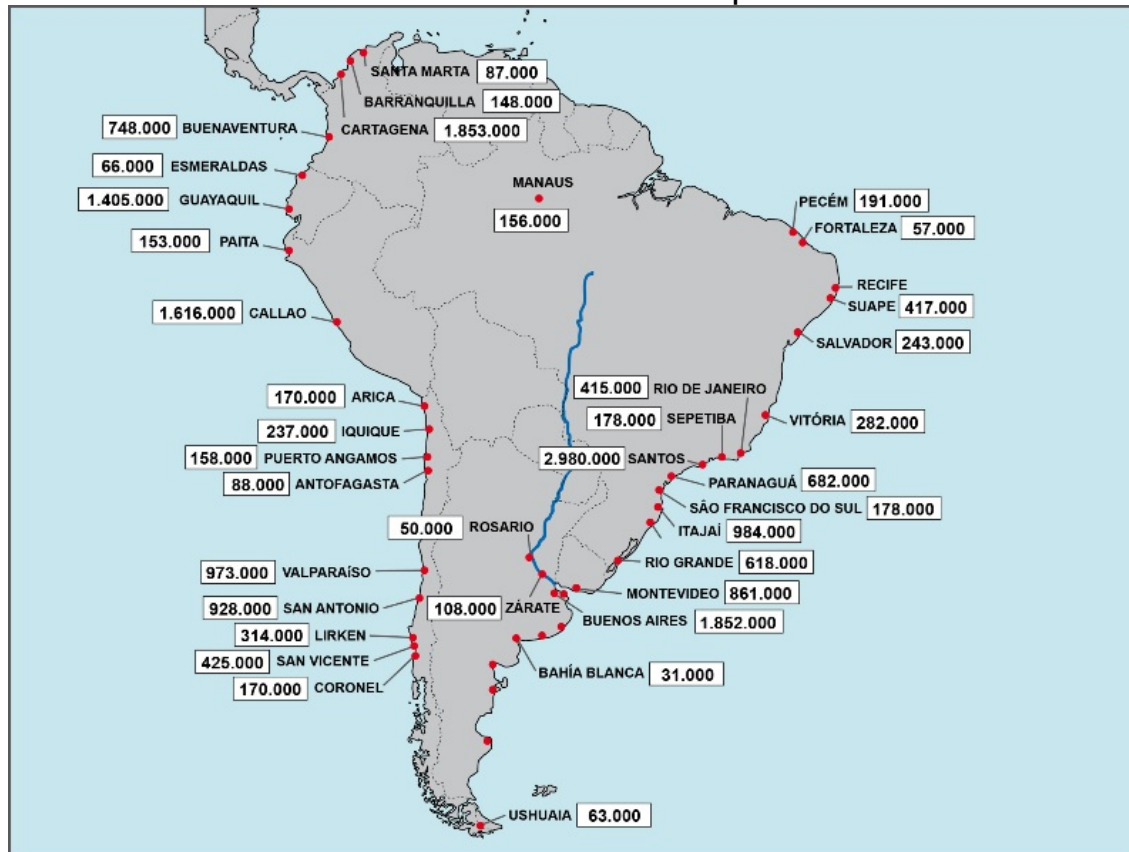
Y cerrando la “Introducción” leemos en pag.123: **los puertos están compitiendo por la carga y buscan atraer a inversionistas privados, y la ubicación geográfica en la cuenca del pacífico crea expectativas de potenciales negocios que, en la prensa, se resumen en titulares llamativos como “megapuertos en sudamérica: a la conquista del pacífico” (el mercurio, 1998,p. d1).**

Y el análisis que se debe ahora, es verificar si la clara conclusión del estudio, que la ubicación geográfica del Pacífico NO da ventajas a los puertos del Pacífico para todo el Comercio entre Asia y Sudamérica, sigue siendo correcta o no.

Repetimos que este es el motivo de este trabajo: Un análisis de “Corredores Bi-Oceánicos” y “El real interés de Argentina por la salida al Océano Pacífico”. Julio 2015.

Seguimos ahora con algunos comentarios hechos en el 2012, cuando avanzó el uso de mega-buques en los servicios de Asia a las costas de Sudamérica.

2011 Movimientos de contenedores de los puertos de Sudamérica..



Los cambios que se han producido entre 2000 y 2011.

En la pagina anterior mencionamos, que ahora hay posibilidades que algunos puertos del Pacífico se transformen dentro de algunos años en “puerto pivote” para el comercio de la propia costa del Pacífico. Esto tiene que ver con el enorme avance de los mega-buques en todo el mundo, pero especialmente entre Asia-Europa y Asia-Estados Unidos, que de ninguna forma era previsible en el 2000 y cuyas orígenes se deben explicar. Desde 2000 a 2007 hubo una enorme expansión del comercio de China, con una increíble demanda de más buques, que llegó entre 2004 y 2007 hasta al 17% por año. Pero cuando se produjo la crisis financiera mundial en el 2008, este crecimiento tuvo una repentina y muy grande caída y los buques que se habían construido para cubrir la enorme demanda, comenzaron a sobrar y cambiaron totalmente el panorama.

En el 2008/2009 el transporte marítimo de todo el mundo entró en crisis, sobraban muchos buques muy grandes en los servicios de Asia-Europa y en el 2010 el 11% de la flota

mundial de portacontenedores estaba amarrado, sin poder encontrar trabajo. Hasta flamantes buques de 8.500 TEU y más, fueron del astillero a una de las muchas radas que había en todo el mundo, donde debían esperar mejores tiempos. Y cuando lo peor de la crisis pasó, se comenzaron a mandar esos buques enormes sobrantes del tráfico Asia-Europa, hacia mercados que ni lejos necesitaban estos buques, desde África hasta Sudamérica.

Lo que CEPAL debía haber agregado al texto de la conclusión: *“La principal conclusión del presente análisis es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado”* y que **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.**

Se puede comprobar fácilmente que el estudio de C.E.P.A.L. del 2000 giraba alrededor de cuestiones que tenían que ver con **las propagandas sobre los Corredores Bi-oceánicos, que supuestamente iban a abrir la posibilidad que se formarían “puertos pivotes” en la Costa del Pacífico para el comercio entre Sudamérica y Asia.**

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 bajó enormemente los valores de los fletes. Ahora se mueven mucho más contenedores en la costa Oeste de S.A.; muchas cargas cambiaron de transporte en buques convencionales a portacontenedores.

Las bananas de Ecuador, el cobre y los productos forestales de Chile, (que en el 2000 se transportaban en forma de troncos o “chips de madera”) en buques convencionales, ahora van como productos elaborados en contenedores.

Después de aclarar este importante punto, volvemos al **“resumen”** del estudio **C.E.P.A.L.:** **En pag. 124** ítem II.2 **“El Comercio de Sudamérica y el Transporte Marítimo”** el estudio vuelve al tema de las propagandas en los diarios de la época.

Repetimos algunas partes: *¿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 puerto 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 COMPIRIENDO 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”.

En el 2015 Manta está aún más lejos de su pretensión de ser un “puerto pivote” que en 1998.

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.

Nota: 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.

Siguen los informes sobre:

- 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:

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 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 comentario anterior, el aumento del grado de contenedorización de productos de los países de la Costa Oeste fue mucho mayor que los del Atlántico. Ahora hay muchos puertos en la Costa Oeste que mueven grandes cantidades de contenedores, que antes movían solo cargas en buques convencionales. Pero de ninguna forma esto significa que modifica algo en la conclusión general.

La importancia de los movimiento de los puertos Brasileños, con Santos a la cabeza con casi 3 millones de TEU en el 2011, 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.

Otra información actualizada al 2008, se puede encontrar en un informe de un agente de carga de Chile, que hizo un importante aporte a este tema en un seminario del propio PROCHILE, que se hizo los días 2 y 3 de septiembre de 2008 en la Embajada de Chile en Buenos Aires. En su presentación demostró que los fletes desde Buenos Aires a Shanghai eran (y todavía son) mucho más bajos que de Valparaiso a Shanghai. También había muchos más servicios, con menores tiempos de tránsito.as Ver sitio www.chileinfo.com, ProChile, seleccionar Argentina y en la sección destacados figura Semanas de Chile en Argentina, que despliega la presentación de seminarios y videos.

Otro más: 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.

[MORE >](#)

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 Sudamerica: ... los puertos concentran carga para que ésta llegue a su destino al menor costo y en el menor tiempo posibles.

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 en VIII SIGUE UN EXTRACTO: "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.

¿POR QUÉ ES NECESARIO ACTUALIZAR EL ESTUDIO DE CEPAL DEL 2000, CON UN CAPÍTULO ESPECÍFICO PARA ARGENTINA?

¡PORQUE NO HAY NINGÚN INDICIO QUE LOS CAMBIOS QUE SE HAN PRODUCIDO, MODIFICARÁN LAS CONCLUSIONES!

¿Y qué siguen diciendo frecuentemente los promotores de la salida por el Pacífico?

Lo podemos leer constantemente en los artículos que siguen diciendo sin cesar, que las distancias de Valparaíso o Antofagasta a China son mucho menores que desde el puerto de Buenos Aires!

A modo de ejemplo podemos citar un seminario de la Cámara de Comercio de Santa Fe del 1 de julio 2015 sobre el C.B. Porto Alegre (Brasil) a Coquimbo (Chile)

El 16 de julio la revista virtual www.info.regioncentro.info publicó una declaración de un ministro de la provincia de Santa Fe explicando las razones para hacer obras de infraestructura en este "Corredor Bi-oceánico":

Citamos la parte que dice "Dos océanos": El llamado corredor bioceánico central es una conexión física internacional que significará para los mercados argentinos y brasileños una salida hacia el océano Pacífico como alternativa al Paso Cristo Redentor en Mendoza. El nuevo paso requiere de la construcción del túnel de Agua Negra, en San Juan. De esta manera, el corredor comenzaría en Porto Alegre, Brasil, y llegaría al Puerto de Coquimbo, en Chile.

*Su importancia reside en la amplia posibilidad de desarrollo regional que otorga la conexión entre Chile, Argentina y Brasil. **Su concreción implicará la reducción de costos de transporte y tiempo de traslado para tráfico de mercaderías y pasajeros; incremento del consumo de bienes y servicios; mayor confiabilidad de los distintos pasos entre los países; facilitaría, además, el intercambio tanto dentro del Mercosur como de la región con el resto del mundo, en especial con China e India.***

Comentario adicional: Los puertos de India están 2000 millas más cerca de Buenos Aires que de Valparaíso.

El puerto de Hong Kong es casi equidistante.

Surge aquí una pregunta más, aparte de la cuestión si realmente será más barato un puerto del Pacífico para el comercio con China, parece que en las ecuaciones, si será más barato el transporte por el túnel, el costo de un túnel de 11 km, no entra para nada en la ecuación.

Nota final: La infraestructura que mencionó el ministro de Santa Fe, es muy necesaria, pero nada tiene que ver con un C.B.