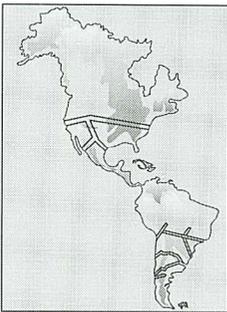


# LOS CORREDORES BIOCEANICOS \*

Sergio Núñez Ramírez \*\*



El objeto de mi presentación no es una conferencia formal. Ella sólo pretende introducir un intercambio de opiniones entre y con los alumnos de la Academia de Guerra Naval sobre el tema de los "corredores bioceánicos".

Pues bien, cumpliendo este cometido someteré a la consideración de ustedes algunas informaciones, elementos de raciocinio y puntos de vista o perspectivas, que sirvan a ese propósito introductorio y nos orienten para aproximar qué son dichos corredores y cuál es el interés real de Chile en el desarrollo de los mismos.

De modo que, en el menor tiempo posible, para dejar el mayor lapso a disposición del diálogo posterior, les presentaré algunos elementos:

*En primer lugar*, recogeré la duda que se plantea en cuanto al sentido de la expresión: "corredor bioceánico". Se trata de verificar si el término es apropiado o estamos usando uno impropio.

Aparentemente, los corredores bioceánicos dicen relación, con una conexión entre dos océanos a través de un Continente, en la cual la tierra desempeña un papel de puente para la conexión interoceánica, como por ejemplo, el que existe a través del territorio de los EE.UU. para las cargas que van desde Asia a Europa y viceversa. Estos cargamentos hacen un trayecto oceánico por el Pacífico, después un trayecto ferroviario desde los Ángeles a Nueva York o Houston y, luego, un segundo trayecto oceánico por el

Atlántico o viceversa. Existe en ese caso un verdadero puente terrestre entre dos océanos conformado por un ferrocarril de alta velocidad y con vagones de doble apilamiento de contenedores. Se trata verdaderamente de un corredor bioceánico cuyo cruce demora 72 horas y sustituye la vuelta por el canal de Panamá con un ahorro de varios días, siendo el precio, naturalmente, muy inferior. Adicionalmente, se evita la limitación que al tamaño de las naves obliga el uso del canal de Panamá, -naves con capacidad para poco menos de 5.000 contenedores-, disminuyendo por esto, también, considerablemente la tarifa de flete marítimo.

En ese caso, claramente estamos hablando de un corredor bioceánico, y ciertamente no es, ni parece que podría ser, la situación que se dé en el Cono Sur de América. Aquí no es posible pensar en intercambios masivos de carga entre continentes que usen como puente terrestre el Cono Sur de América, porque ni África genera, por ahora, suficiente carga, ni tampoco Australia o Nueva Zelanda.

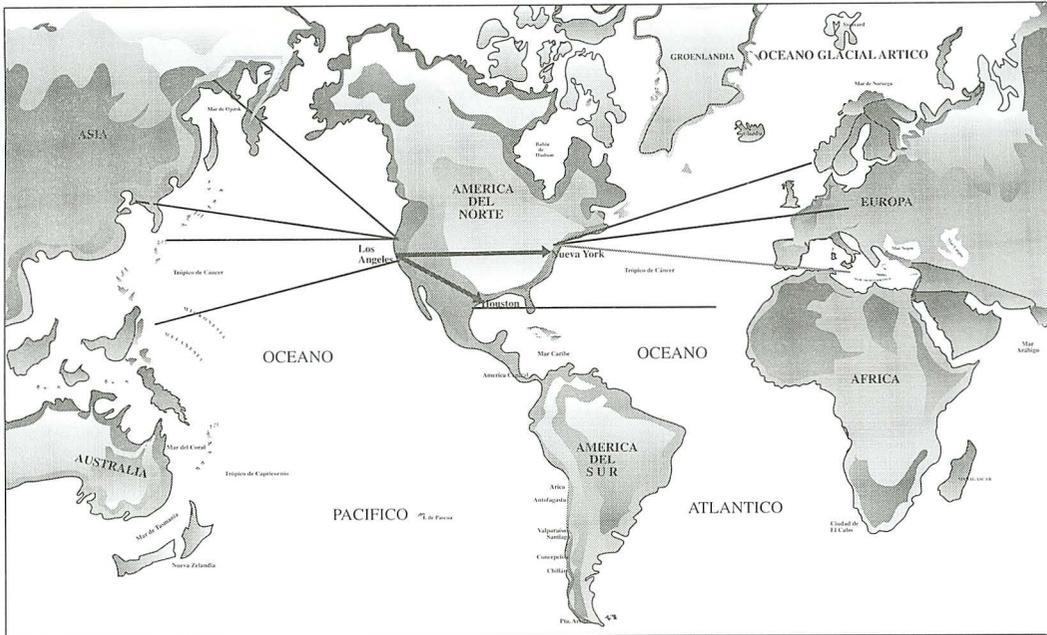
Además, nosotros estamos excéntricos de las grandes rutas del transporte marítimo y de los grandes centros mundiales de producción y consumo, porque el grueso de los cargamentos del comercio internacional circulan en el Hemisferio Norte.

Tenemos así, un primer elemento reflexión, el cual nos indicaría que no debemos hablar de corredores bioceánicos.

¿De qué deberíamos estar hablando, entonces? Deberíamos hablar de algo más concreto, más específico, hablar de "corredores transversales de transporte" que conecten la economía de

\* Conferencia dictada por el señor Sergio Núñez Ramírez, en la Academia de Guerra Naval de Chile, el día Lunes 17 de junio de 1996.

\*\* Abogado, Licenciado en Derecho por la Universidad Católica de Valparaíso.



Chile con las economías de nuestros vecinos, Bolivia y Argentina, y a través de ellos con las economías de Brasil, de Paraguay y Uruguay. Esos corredores naturalmente serán cada vez más interesantes y verán aumentar sus flujos de carga en la medida en que se avance en los procesos de integración económica, con sus efectos: movilidad de personas, generación y desviación de comercio.

Esos mismos corredores podrán ser utilizados, además, de los intercambios zonales por un aumentado comercio exterior de los países transandinos hacia o desde el Asia Pacífico y también y quizás en iguales volúmenes con el resto de los países americanos con costa sobre el Pacífico (hecho éste que suele desconsiderarse). Sólo en este caso seríamos una plataforma de servicios de transporte para el tránsito comercial de terceros países y tendríamos, lo que es más importante, la posibilidad de ser una plataforma de servicios comerciales a esos tránsitos y, aún mejor, la posibilidad de emprendimientos conjuntos en exportaciones hacia todos los interesantes mercados ribereños del Pacífico.

La precisión a que nos conduce esta primera reflexión es muy importante, pues nos obliga a separar las reales posibilidades de uso de los corredores transversales de transporte entre (1) nuevos intercambios comerciales intrazonales y (2) aumento en el tránsito de los países transandinos por

nuestro territorio y puertos. Ambas categorías tienen distintas proyecciones, son diversos los tipos de cargamentos e importan una distinta demanda sobre nuestro sistema de transporte terrestre y sobre todo marítimo.

*Un segundo elemento de reflexión*, nos lleva a recordar que cuando hablamos de "corredores transversales de transporte", debemos incluirlos en otro concepto más amplio, el de "corredores de comercio internacional", porque el transporte es un servicio cuya demanda es secundaria o derivada del comercio. Veamos este aspecto. Pensemos en una mercadería que sale de una fábrica y se desplaza espacialmente hasta llegar al lugar de su consumo: apreciaremos que han intervenido, en ese traslado espacial, diferentes agentes, diferentes actores; desde luego, el que produce, el que comercializa, el que financia, el que asegura, el transportista terrestre, los encargados de las operaciones de embarque y de los sistemas de control del Estado, Aduana, SAG, SNS, etc., el transportista marítimo y los responsables de lo que ocurre en el otro extremo de la ruta marítima, hasta llegar al centro de consumo. Todos esos agentes o actores del proceso respecto de una determinada mercadería, conforman una línea de agentes, un continuo que en su actuación coordinada han producido este fenómeno de traslado especial; en la literatura pertinente se denomina a este conjunto "un canal de

comercialización"; desde luego, estos canales de comercialización son múltiples, porque cada mercadería ha usado un específico canal de comercialización. Si se cambia uno sólo de los agentes, por ejemplo, el transportista terrestre, deberíamos hablar de un canal de comercialización distinto, porque tiene una diferente estructura de costo.

En un país determinado el haz de canales de comercialización, reunión de todos ellos, se denomina "corredor de comercio internacional".

Un corredor de comercio internacional sería, pues, ese conjunto de canales de comercialización, que hace posible el comercio exterior de un país. Existe un aspecto que es muy importante conocer, particularmente para nosotros en Valparaíso, se refiere al lugar, la ciudad en que se ubican, se domicilian, los múltiples agentes de "un corredor de comercio internacional". Sin duda, en el futuro podrán situarse en varios lugares o ciudades, por el avance de las comunicaciones, de la informática; pero aún, tradicionalmente, esos agentes de "un corredor de comercio internacional" se sitúan en una sola localidad, y sin lugar a equivocarse, los agentes del corredor de comercio internacional que sirve y posibilita el desenvolvimiento del comercio exterior chileno, están situados en su inmensa mayoría en Santiago. Los agentes que permiten el comercio exterior argentino, están situados, por su parte, en su inmensa mayoría, yo diría que en la misma abrumadora mayoría que en nuestro centralizado país, en la ciudad de Buenos Aires. Si tomamos a Brasil, vamos a ver que tiene probablemente dos centros, uno muy principal en San Pablo (el 40% del PIB brasileño se genera en San Pablo), en EE.UU. muchos, y Europa, también varios. La razón es la sinergia que produce la agrupación de los agentes, las economías de escala de los servicios necesarios al comercio exterior. De modo que, cuando estamos hablando del tema de los corredores de comercio internacional, y de los efectos positivos o negativos de un incremento de los volúmenes del comercio exterior, sobre puntos de un territorio o ciudades, como la nuestra, Valparaíso, tenemos que pensar, que estos corredores de comercio tienen fundamentalmente agentes que se agrupan en un mismo punto, porque su contacto recíproco produce las energías necesarias para aumentar los negocios, y esos agentes están casi en su totalidad radicados en Santiago. Esto es significativo porque en un operación de

transporte la mayor parte de los costos y por lo mismo de las rentas que genera, se asocian a los servicios inmateriales, radicados en Santiago y no a los materiales que ocurren en el puerto, y por el contrario las externalidades negativas (contaminaciones, atochamiento, destrucción de las vías, etc.) de las operaciones de transporte se producen en la ciudad-puerto.

*Un tercer elemento de reflexión*, es consecuencia del anterior: los corredores de transporte, esto es, las facilidades estructuradas de transporte al servicio de los corredores de comercio internacional, van a ser utilizados, preferidos por los agentes de un corredor de comercio internacional, atendiendo a su costo y a su seguridad de uso, para cumplir el cometido principal: el compromiso de exportación o importación. La decisión sobre la elección de un determinado corredor de transporte sobre otro alternativo se tomará en la ciudad donde se radican los agentes del corredor de comercio internacional concernido, así, Santiago, Buenos Aires, San Pablo, etc. Esto suele olvidarse, de ahí que a veces se piensa que hablando únicamente en Salta, por ejemplo, es posible obtener que las producciones de grano de esa localidad utilicen un corredor de transporte chileno para su proceso de exportación.



*Un cuarto elemento de reflexión*. Estamos hablando de transporte y aquí yo quisiera hacer una distinción, que es necesaria para la claridad de la conversación que yo desearía que tuviéramos.

mos entre todos. Cuando se habla del tema de transporte es absolutamente fundamental desagregar los cargas, diferenciar con claridad los distintos tipos de cargamento; hablar estadísticamente de transporte sin desagregar, no tiene ningún efecto práctico interesante, no tiene ningún sentido, ni para conocer la realidad ni mucho menos para hacer predicciones. Por eso siempre debemos considerar separadamente: a) graneles sólidos, b) graneles líquidos, c) graneles gaseosos, d) carga fraccionada, e) contenedores y f) carga refrigerada, a lo menos. Estas categorías manejadas separadamente nos evitarán desinformaciones y harán posible los intentos de proyecciones y predicciones.

Los corredores de comercio internacional suelen especializarse por productos o tipos de cargamento, los corredores de transporte tienen exigencias distintas según los tipos de cargamentos y naturalmente los servicios portuarios y de transporte marítimo son netamente distintos en uno y otro caso, por ende la distinción señalada no puede nunca dejarse de lado al referirse a lo que se ha dado en llamar corredores bioceánicos. No pensemos nunca sobre la base de estadísticas que no desagreguen los tipos de carga.

*Un quinto elemento de reflexión.* Cuando estamos hablando de esos llamados corredores bioceánicos, de megapuertos, de beneficiarse con los servicios que pueden prestarse a la carga que fluya por esos corredores bioceánicos se debería estar hablando fundamentalmente de carga en contenedores, porque la carga a granel, ni sólida ni líquida, ni gaseosa, requiere de megapuertos, sino de instalaciones especializadas de muy distinta naturaleza a un megapuerto. Tampoco dejan grandes beneficios en su tránsito, pensemos que cada vez más utilizarán ductos para vencer la distancia espacial hacia los puertos. Tanto el continente europeo como los EE.UU., están atravesados por ductos de transporte de distintos líquidos, en todas direcciones. En Chile ya un mineral llega a su puerto de embarque desde la mina en un ducto, aprovechando la diferencia de altura. En Arica termina un ducto boliviano. Hoy está de actualidad el gasoducto transandino por la localidad de San Alfonso, en Santiago.

De modo que si queremos centrar y precisar el tema debemos hablar separadamente de la carga en contenedores. No quiero decir que no exista interés o posibilidades en el tránsito de graneles, el caso de Arica y Antofagasta es muy decidor, sólo expreso que el tema de mayor trascendencia es

el de los contenedores y que debemos abordarlo separadamente del cualquier otro.

Cuando desde la perspectiva del interés de Chile analizamos el asunto bajo comentario, obviamente estamos pensando en los aspectos de conveniencia que para el país pudiese tener un desarrollo de este esquema de corredores transversales y ahí, es muy importante hacer la separación de carga que indicaba, porque la única que genera realmente externalidades positivas, efectos que signifiquen negocios de magnitud importante para los países, es la carga en contenedores o la carga fraccionada, porque necesita servicios que puedan significar gran actividad económica y aumento del producto interno bruto de la zona involucrada.

La carga en contenedores o fraccionada es transportada normalmente por líneas navieras de servicio regular, que tienen itinerario y tarifas fijas, y el nivel de esas tarifas es función, entre otros conceptos, de los volúmenes de carga y por eso resultaría de gran interés para Chile aumentar esos volúmenes con carga de allende los Andes, que bajarían las tarifas promedio por unidad de carga y aumentarían la competitividad de la economía chilena. Este fenómeno no está asociado naturalmente con los cargamentos de graneles, dado que se transportan en buques completos sin un servicio regular.

Aquí cabe un comentario marginal. Se habla de un megapuerto en Mejillones, si se concreta es porque grandes volúmenes de carga general, en contenedores o fraccionada, es movilizada desde allende los Andes a ese puerto. En ese evento los grandes navíos de línea, de servicio regular tendrán como terminal en esta ruta dicho puerto, obligando al comercio exterior de Chile (cuya bases productivas se encuentran al sur del paralelo de Valparaíso) que utilice esos servicios a un tramo en cabotaje y a un trasbordo en Mejillones. Consideremos que también las bases productivas de Argentina están al Sur del paralelo de Valparaíso. Pienso que cuando se habla de un megapuerto en esa zona no se ha reflexionado suficientemente en el interés de Chile.

*Un sexto elemento de reflexión* es la geografía del Cono Sur de América, cruzado por la Cordillera de los Andes que se sitúa cerca del borde occidental e implica un costo significativo el superarla, y que lo divide en dos porciones, dejando en su lado oriental una gran planicie cruzada por ríos navegables que se interconectan entre sí y ofrecen vías de comunicación acuáticas de gran



importancia futura y de las cuales Chile es el único país de América del Sur que se encuentra desvinculado.

Me parece que de lo expuesto podemos deducir algunas ideas básicas para inducir el diálogo y el análisis de ustedes:

*La primera idea* es que se debe partir de los corredores de comercio internacional y no de unos imposibles corredores bioceánicos.

*La segunda idea* es que lo más significativo es producir la localización del mayor número posible de agentes del corredor de comercio internacional en la ciudad de que se trate, porque de ello depende la mayor captación de renta y de actividad económica (en esto tiene mucho que decir las facilidades del sistema legal y económico, las comunicaciones y la calidad de vida material y cultural);

*La tercera idea* es que los corredores transversales de transporte van a ser seleccionados por su menor costo y seguridad de uso para los procesos de exportaciones o importaciones y por lo mismo es una inconsecuencia pretender ser preferidos y plantear situaciones que aumenten los costos de un determinado corredor de transporte.

*La cuarta idea* es que son los flujos de contenedores y carga fraccionada los que verdaderamente generan riqueza en las zonas de tránsito, las demás cargas producen naturalmente alguna actividad, por ella es de menor envergadura

(para Valparaíso, por ejemplo, sería una locura pretender captar minerales o granos, porque las consecuencias serían negativas, para otras localidades menores sería sin duda interesante).

*Una quinta idea.* Se habla mucho de los volúmenes de soja o de granos, del Noroeste argentino, de la zona del Mato Grosso Norte y Sur del Brasil, que podrían utilizar puertos del Norte de Chile. Efectivamente, el Cono Sur producen alrededor de 400 millones de toneladas de grano, de los cuales la mitad es la azúcar brasileña, bastaría una pequeña parte de esos volúmenes para saturar nuestra capacidad actual y la de un horizonte de mediano plazo. Esas grandes cantidades las comercializan los corredores de comercio internacional de San Pablo y Buenos Aires y allí se toman las decisiones de utilizar un determinado esquema de corredores de transporte y no en Salta o Tucumán, aunque sea fruto de un centralismo lamentable. Una empresa norteamericana, Cargill, es responsable de grandes volúmenes de esos granos, pues bien ella tiene instalaciones propias en la hidrovía Paraguay-Paraná y en Buenos Aires, de modo que se debe hablar con Cargill más que con las autoridades administrativas de las zonas en que se producen los granos, si se quiere obtener resultados y antes se debe disponer de un esquema de transporte efectivamente competitivo.

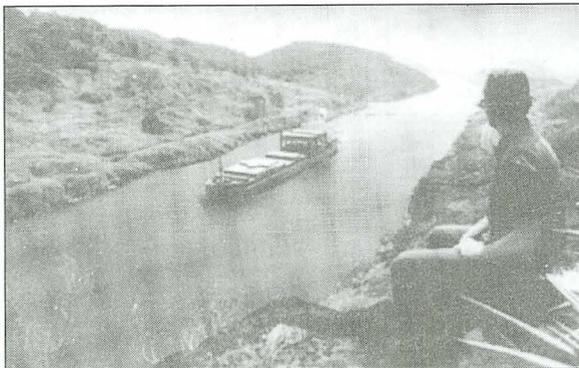
*Una sexta idea.* Hay otro elemento de consideración y se relaciona con los agentes de comercio. Resulta que por tradición (dan la debida importancia a las diferencias culturales) los países del Asia Pacífico, tanto Japón, Corea, Singapur o Malasia, etc., tienen la práctica de operar a través de "Traders" o agentes comerciales de sus nacionalidades que se instalan en cada uno de los distintos países de América del Sur, de este modo los grandes agentes de comercio de Japón, de China, de Singapur, de Malasia, etc. están instalados, los que comercian en Chile, en Santiago; los que comercian con Argentina, en Buenos Aires; los que comercian en Brasil, en San Pablo; y ellos obviamente utilizan para las importaciones y exportaciones de su responsabilidad los corredores de transportes del país donde están radicados. Cabe considerar que en Bolivia, Paraguay y Brasil descendientes de japoneses controlan una parte importante de la producción de soja y granos. De modo que es muy difícil, conseguir que esas cargas opten por la ruta chilena, si el "Trader" reside en Buenos Aires o San Pablo.

*Una séptima idea*, es un recuerdo que también formulara en otra oportunidad en esta Academia, se refiere a la necesidad de considerar que la tierra es redonda y se puede llegar al Asia Pacífico navegando por el Pacífico desde puertos chilenos y, también, navegando por el Atlántico desde puertos argentinos y brasileños. Y ocurre que la distancia entre Buenos Aires y Singapur, por ejemplo, es menor en cuatro días de navegación de la que existe a ese puerto desde Valparaíso. Los puertos japoneses están mas cerca de Valparaíso.

Pero hay otro elemento adicional, que nos llama a la moderación en cualquier análisis sobre el tema de los "corredores bioceánicos", no sólo el mundo es redondo, no sólo los argentinos pueden llegar al Asia por el Atlántico y a veces con menos días de navegación, si no que además en el transporte hay una realidad que es el costo económico del sistema, pues se dice que además de una distancia física, hay una distancia económica en el transporte. En el tema de transporte es de absoluta importancia el concepto de economía de escala, esta economía de escala, puede ser considerable, pueden bajar los fletes o los costos totales por unidad a un tercio o menos de un tercio, entre una ruta u otra. Debemos pensar que cuando hablamos de Argentina en términos de producto interno bruto, tenemos que multiplicar por tres el nuestro, y si hablamos de Brasil por ocho, entonces nosotros podemos rápidamente calcular que las economías de escalas favorecen, fundamentalmente, la distancia económica de los puertos del Atlántico y no la distancia económica de los puertos del Pacífico, porque ahí tenemos dos grandes países que son Argentina y Brasil, que suman sus cargamentos en las rutas que sirven su comercio.

Pero además de eso, si nosotros observamos el número de puertos que ellos manejan, ellos en sus rutas usan fundamentalmente dos puertos, Santos y Buenos Aires, y nosotros tenemos que recalar en Valparaíso, Antofagasta, Iquique, Arica, Callao, Guayaquil, Buenaventura, entonces hay en esto otra diferencia de costos que favorecen ampliamente a los puertos del Atlántico.

Otro alcance dentro de esta idea, cuando empezaron a operar los auténticos corredores bioceánicos, esos puentes terrestres, como el que une los Angeles y Nueva York, se produjeron simultáneamente cambios fundamentales en el tipo y magnitud de las naves, en las tecnologías de los



Canal de Panamá.

puertos, en las comunicaciones, etc., que se potenciaron y cocausaron unos a otros. En efecto, se masificó el contenedor, y la informática acompañó al proceso para poder manejar millones de contenedores y saber exactamente en qué ruta se encontraba cada uno, en qué momento y en qué lugar estaba. La posibilidad de planeación de las operaciones es formidabile.

Los buques que antes tenían que usar los pasos oceánicos, como el canal de Panamá tenían, por el hecho del paso oceánico, un tamaño máximo posible, para el caso de Panamá sólo buques Panamax, de 60 o 70 mil toneladas en graneles y poco más de dos mil contenedores. Se produjo así, el fenómeno que ya no había límites para que creciera el tamaño y la capacidad de los buques. Hoy día los buques pueden crecer teniendo, yo diría, básicamente, como limitación: la capacidad de los mercados para absorber la carga y el costo de financiación de los cargamentos.

Entonces las naves que vienen a Chile van a tener un tamaño adecuado a la satisfacción del mercado chileno, las naves que van a los Angeles van a tener un tamaño adecuado al mercado que genera, lo mismo ocurre con Buenos Aires y Santos. También tienen un tamaño vinculado a esa realidad y como los volúmenes de carga del Atlántico son muy superiores a los volúmenes de carga del Pacífico en América del Sur, entonces los buques que van hacia el Atlántico son de mayor capacidad, eso significa menores tarifas por unidades de contenedores, y eso determina que la distancia económica desde Buenos Aires a Europa, o desde Buenos Aires al Asia sea muy inferior a la distancia económica entre Valparaíso y Europa o entre Valparaíso y Asia.

De modo que eso también nos lleva a demandar un cierto realismo en el análisis de estos

corredores bioceánicos, o mejor corredores transversales de transporte, y con mejor marco de análisis, mejorar las acciones que nuestro interés aconsejaría.

*Una octava idea.* Cuando hablamos de corredores transversales no sólo enfrentamos el tema de los puertos y el transporte marítimo, sino que fundamentalmente el tema de los pasos cordilleranos; de esa inmensa cordillera que es un factor de protección y de restricción, y que como todas las cosas del mundo, tiene factores positivos y factores negativos.

Desde el punto de vista de los factores de restricción al transporte, tenemos su altura y los costos que se asocian a la infraestructura necesaria para vencerla, en relación a las potencialidades de comercio que puedan pasar a través de esa infraestructura y en consecuencia financiarla. Si analizamos los distintos corredores en su realidad histórica y en su proyección, nos damos cuenta que tenemos que empezar a separar en este análisis algunas cosas si aspiramos a la seriedad y profundidad que debiera requerirse para tan delicado tema.

Debemos separar el turismo, en cuanto a viajes de personas, de lo propiamente comercial. Nos daremos cuenta, si lo hacemos, que más o menos un 75% de los viajes y del tránsito de vehículos se explica por el turismo y no por el comercio. Y las posibilidades de crecimiento del turismo parecen en el corto plazo más promisorias que las del comercio. No entregar información desagregada es uno de los problemas de las correspondientes estadísticas.

Después, cuando analizamos el flujo de carga, nos damos cuenta que salvo en el caso del paso Tambo Quemado en Arica, en donde el grueso del mismo es tránsito internacional, en todos los demás básicamente se trata de carga del comercio recíproco entre Chile y Argentina y no tránsito internacional.

En consecuencia debemos separar con mucha nitidez, cuanto de la utilización actual y futura de los pasos cordilleranos se debe al turismo, cuanto se debe al comercio recíproco y cuanto al tránsito internacional, ya sea de exportación o importación argentina, boliviana, uruguaya, paraguaya o brasileña.

*Una novena idea.* Cuando a partir de los elementos anteriores intentamos algunas proyecciones, nos aparecen otros fenómenos que son interesantes y que se deben considerar. Se trata del futuro de la globalización mundial de los mercados

frente a los mercados de los bloques continentales. Pareciera ser que la década del '80 fue la década de la gran globalización mundial de los mercados y la década del '90 la de los mercados internos de los bloques y los intercambios conducidos por acuerdos entre bloques de comercio.

Entonces nosotros tenemos que analizar cómo se va a comportar el país en estos intercambios bilaterales y en estos intercambios entre bloques de comercio, qué efectos podría tener para Chile el MERCOSUR, el acuerdo con la Unión Europea, el APEC y el posible ingreso al NAFTA.

Antes acotamos que una de las características de la formación de bloques es que se produce lo que se llama la "desviación de comercio", esto es, que lo que antes se compraba en aquel lugar, al bajar los aranceles, lo paso a comprar al interior del bloque económico, aún cuando la mercadería sea de inferior calidad que aquella otra, pero que resulta más barata al tener menor arancel. La otra característica es la generación de comercio mas allá de la mera desviación, consecuencia del aumento de la escala de los mercados y las inversiones que alienta la nueva dimensión de los mercados.

En el caso del MERCOSUR, se ha predicho que aumentaría el comercio entre Chile y Argentina por los pasos cordilleranos, pero la apuesta, también es que en el caso de un aumento muy significativo del comercio entre Chile y Brasil, producto del MERCOSUR, ese flujo de mercancía no iría por tierra sino por mar, porque se espera que en esa época ya deberían estar solucionadas las restricciones portuarias que tiene Chile, a través de la modernización del sistema portuario y, fundamentalmente, las restricciones más fuertes que tienen hoy día los puertos brasileños. De modo que en ese minuto el transporte terrestre no podría competir con el transporte marítimo, -estamos pensando en grandes cifras-, y en que el costo del transporte terrestre con respecto al transporte marítimo por tonelada/kilómetro, puedan ser más menos entre diez y veinte veces más, más próximo a veinte veces en el caso de América del Sur, por el costo de vencer la cordillera.

De modo que ahí tenemos, otro elemento para introducir al realismo el análisis de los corredores bioceánicos. Es ver qué proyecciones reales de intercambios de flujos de comercio se van a producir hacia el futuro. Nosotros pensamos que las realidades apuntan primeramente a un aumento interesante del intercambio comer-

cial con Argentina, Bolivia y Perú, bastante menor con Paraguay y Uruguay, y también muy interesante con Brasil, pero probablemente a través de rutas marítimas y no terrestres.

*Una última idea.* La experiencia de la integración europea muestra que los beneficios no son iguales para todo el territorio o los países que se integran. Los europeos hablan de una "Banana Azul" conformada por el norte de Italia, Alemania en su parte occidental, Holanda, Bélgica y el norte de Francia, la cual concentra el grueso de los beneficios de la integración, permaneciendo el resto en condición periférica. Ahora bien, en el MERCOSUR se ha producido claramente un efecto Banana Azul -acá podría llamarse verde- que ha creado una zona corazón entre San Pablo y Buenos Aires, quedando el resto del espacio menos favorecido. La gran interrogante es cómo se asegura que Chile integrará la banana del desarrollo del MERCOSUR. Se requeriría conectar los agentes de comercio de Santiago con los de Buenos Aires y San Pablo. Para esto las flexibilidades bancarias, tributarias, etc. son fundamentales y, también, creando un corredor de transporte de alta calidad entre la Zona Central de Chile y Buenos Aires, que de paso potencie las provincias de Cuyo y Córdoba. Esta es una consideración que no he visto figurar en la gran cobertura noticiosa sobre estos temas y más aún veo al Ministerio de Obras Públicas favoreciendo las inversiones en los corredores transversales del extremo norte del país.

Existen y están a disposición de ustedes diver-

sos estudios que acumulan gran cantidad de cifras respecto de los intercambios actuales, de las producciones de las distintas zonas del Cono Sur, información respecto a los pasos cordilleranos en cuanto a altura, longitudes de caminos, tráfico actual, que son de gran utilidad para empezar a mirar con más realismo este tema sobre el que existe demasiada opinión y bastante menos reflexión.

En definitiva se trata de aproximar al máximo la realidad del tema para poder seleccionar y materializar las acciones que el interés del país requiere. En general pienso que el tránsito internacional es una potencialidad interesante, menor que los aumentos de flujos del turismo y del intercambio entre Chile y el resto del Cono Sur, y que no se producirá espontáneamente, sino que se necesita de una política nacional y de acciones efectivas para atraerlo. El tránsito internacional desde y hacia terceros países puede ser un nuevo rubro de actividades valioso para la zonas norte y centro del país y esas regiones deben con realismo intentar captarlo, porque no se darán naturalmente las condiciones para el mismo. Por último la responsabilidad del Estado es eliminar restricciones que no se justifican y favorecer la actuación de los verdaderos actores del comercio y del tránsito internacional que son los empresarios.

Por último, es que un correcto marco de análisis del tema es indispensable para adoptar decisiones correctas desde la perspectiva del interés de Chile.

