

PUERTO SEGURO

Una Estrategia de Desarrollo para la Primera Región.

Óscar Aranda Mora *

“*P*ara realizar grandes viajes, convienen barcos de pequeño calado” Así justificaba en 1768 el navegante británico Sir James Cook su elección de un barco pequeño para realizar una larga travesía de exploración. Y es que efectivamente el insigne viajero había comprendido que la agilidad y la flexibilidad son atributos de vital importancia al enfrentar empresas importantes.

Hoy, en el mundo de la economía y los negocios ocurre algo similar: Ya no es el pez grande quien se come al pez pequeño, sino que el pez rápido quien devora al lento; y para un pez pequeño, moverse rápido resulta más fácil. De la misma manera, la Primera Región de Chile, debe moverse rápido para alcanzar el desarrollo y el ansiado bienestar de sus habitantes. La flexibilidad y la innovación deben caracterizar a esta Región sólo así se logrará la ansiada prosperidad y no mediante decretos ni medidas técnico-administrativas.

El escenario geopolítico regional.

El mundo se globaliza aceleradamente. Esto provoca, entre otras cosas, un aumento explosivo del comercio internacional, comercio que en gran parte se desarrolla por vía marítima y la Primera Región de Chile se encuentra frente al océano más grande del planeta. Cuesta imaginar la importancia de las economías que alberga el océano Pacífico. Sin embargo, bastan algunas cifras para obtener una idea de la relevancia del Pacífico y de la APEC, el foro económico que reúne a las economías de los países ribereños. El 42% de la población mundial pertenece a los países APEC. El 62% de la actividad económica mundial se genera en dichos países y la mitad de las personas del mundo que están conectadas a Internet pertenecen a ellos. El 62% de la energía empleada en el mundo se utiliza en los países APEC y la APEC constituye un importador neto de energía. Lo anterior sin mencionar que los EE.UU., Rusia, Japón y la China son países del Pacífico, lo que asegura la importancia comercial de éste océano por el siglo que comienza. ¡Estamos frente al mercado del siglo XXI!, ya que la cuenca del Pacífico se está convirtiendo en el centro de gravedad de la actividad económica mundial.

Por otra parte, en la macrorregión constituida por el centro de Sudamérica se encuentran algunos núcleos de actividad económica para los que el acceso al Pacífico es relevante: Bolivia, el rico sur del Brasil y el norte de Argentina.

La situación geográfica de Bolivia la obliga a buscar rutas para acceder al mercado del Pacífico, ya que el 21% de sus exportaciones es hacia países APEC. Se trata básicamente de un exportador de alimentos y de gas, lo que resulta de vital importancia al pensar que China, el gigante económico emergente y la APEC dependen vitalmente de la importación de energía para su desarrollo, concentrando además una parte importante de la humanidad, que necesita alimentarse.

Por otra parte, actualmente Brasil obtiene una producción récord de soja. Para este año 2003, las exportaciones de soja brasileña alcanzarán un valor de 8.000 millones de dólares, un 30% superiores al del año 2002. Sin embargo, Brasil enfrenta dificultades derivadas de la congestión de sus vías de comercio, que le dificultan consolidar a China como cliente. Además, la relación económica de China con Brasil no se agota en la soja. China es el segundo destino de las exportaciones de Brasil y en los primeros cuatro meses de este año, las ventas brasileñas a China representaron mil 18 millones de dólares, lo que significó un aumento del 185 por ciento con relación al mismo período de 2002. Los principales productos exportados por Brasil, además de la soja, fueron los semi-manufacturados de

hierro-acero, el mineral de hierro, el aceite de soja y la celulosa. Además, en el mismo período, Brasil aumentó las ventas para Asia en un 87 por ciento, ya que además de China, incrementaron sus compras Taiwán en 95,3 por ciento y Hong Kong en 39,1 por ciento. La Primera Región de Chile debe constituir la puerta de salida de la ruta de comercio Brasil-Asia.

El comercio marítimo en el nuevo escenario mundial.

El mundo, después de la caída de la Unión Soviética cambió para siempre y entre otras cosas, se tornó más inestable. La amenaza de una guerra ideológica convencional disminuyó, pero paralelamente los conflictos aumentaron y las amenazas a la seguridad se diversificaron. Así, emergieron con fuerza nuevas amenazas como el terrorismo, el narcotráfico, la corrupción, la migración, la proliferación de armas de destrucción masiva y otros. Estos fenómenos pasaron a constituir lo que se denominan hoy “*nuevas amenazas*” o más correctamente “*amenazas emergentes*”, porque éstas ya existían. La expresión más evidente de la vigencia de estas amenazas la constituyeron los atentados del 11 del septiembre de 2001: el mundo contempló horrorizado como la potencia militar más importante que haya existido jamás se encontraba inermes contra la acción de un puñado de fanáticos que empleaban elementos civiles de sofisticada tecnología para cumplir sus propósitos.

Obviamente, el mundo occidental y particularmente los Estados Unidos reaccionaron a la nueva amenaza. Hoy el tráfico mundial de personas y mercancías está sometido a nuevas exigencias y se han establecido medidas con plazos definidos para asegurar que el comercio no constituya una vulnerabilidad. La escena de los aviones impactando las Torres Gemelas fue terrible, pero un barco mercante entrando a Nueva York con un contenedor que esconda en su interior una bomba nuclear o bacteriológica ¡es miles de veces peor!. Por eso actualmente los países trabajan en iniciativas que pretenden hacer más seguro el comercio marítimo. Así, a nivel mundial, se aprobó el código P.B.I.P. (Protección de Buques, Instalaciones y Puertos, I.S.P.S. por sus siglas en inglés), mientras que en el ámbito de la APEC se lanzó la iniciativa STAR (comercio seguro en la región APEC, por sus siglas en inglés). EE.UU., la potencia que se siente más amenazada por las *amenazas emergentes*, ha prometido incluso tramitaciones más expeditas a las mercaderías que provengan de “puertos seguros”, esto es de puertos que cumplan la nueva normativa de seguridad.

¿Rutas Bioceánicas o Vías de Comercio?

A menudo se escucha hablar de las denominadas “*Rutas Bioceánicas*” como una alternativa de desarrollo regional. Primero es necesario precisar que una *ruta bioceánica* -tal como su nombre lo indica- une dos océanos. Estas rutas generalmente corresponden a sistemas de transporte organizados que cruzan un continente de un océano a otro. Por ejemplo, para transportar carga de una costa a otra de los Estados Unidos, evitando el rodeo que significa utilizar el canal de Panamá, existen rutas de ferrocarril que permiten embarcar la carga en un puerto de la costa del Pacífico, San Francisco por ejemplo y trasladarla a Nueva Orleans u otro puerto en la costa del Atlántico, uniéndose efectivamente dos océanos.

Pero el concepto de “*Vías de Comercio*” es distinto. Se trata del camino que siguen las mercancías desde su origen hasta acceder a algún mercado. Y generalmente las mercancías no toman el camino más corto, sino aquel más simple y barato. Imagínese que usted es un productor Boliviano que desea exportar a Asia. ¿Por dónde sacará sus productos?, ¿Por Chile, por Argentina o por Brasil?. Obviamente la decisión, más que de la distancia total recorrida por los productos en su camino a Asia dependerá de dos factores: De los costos involucrados y de las facilidades otorgadas para coordinar el envío.

La oportunidad de la Primera Región de Chile no reside en la creación de una “*Ruta Bioceánica*” entre la ciudad y el Atlántico, que sólo poseería una utilidad económica marginal; sino que

en convertirse en el puerto de acceso al Pacífico de *Vías de Comercio* para los productos de Bolivia, del norte de Argentina y del sur de Brasil.

Para esto, la Primera Región de Chile ya posee algunas ventajas comparativas. Según un boletín de la CEPAL, publicado en Julio de 2003, los camiones que intentan cruzar de Brasil a Argentina por el paso de los Libres/Uruguiana demoran entre 30 y 36 horas, lo que recarga el costo de los productos aproximadamente 8,25 dólares por tonelada, mientras que en el mismo informe es citado el tránsito entre la Arica y La Paz como uno de “*los pasos menos conflictivos*”. Sin embargo el Perú también espera convertirse en la puerta de salida de Brasil y Bolivia. Para esto espera explotar las ventajas competitivas obtenidas de la existencia de las vías fluviales amazónicas.

Nuevas exigencias, un desafío y una oportunidad.

La imposición de nuevos estándares de seguridad para el comercio marítimo representa un desafío para el que la Primera Región de Chile posee ventajas competitivas. Primero, porque Chile, en forma unilateral ha adoptado ya medidas de seguridad que en muchos aspectos excedían la normativa anteriormente vigente y que se ajustan a aquellas que ahora pasan a ser obligatorias. Segundo, porque se trata de una región con puertos relativamente pequeños, ¿recuerdan a Sir James Cook? Tercero, porque Chile posee una banca moderna,¹ comunicaciones eficientes y los niveles más bajos de corrupción de la región.

El desafío mismo consiste en alcanzar rápidamente los estándares de seguridad modernos, para lo que se requiere un esfuerzo multisectorial, que comprometa no sólo a los puertos, sino que también a todas los actores estatales y privados que estén involucrados en la actividad marítima. Lo anterior, porque para que un puerto sea seguro y a la vez eficiente, se requiere un entorno seguro, comunicaciones expeditas, trámites ágiles, un sistema bancario moderno, niveles mínimos de corrupción, una buena infraestructura hotelera, etc.

La oportunidad estriba en que los productos poseerán un nuevo valor agregado: “*la seguridad*”. Ya no va a ser lo mismo que un producto provenga de un puerto certificado como “seguro” o de otro puerto. Es más, a los productos se les exigirá “trazabilidad”, esto es un historial de seguridad, ya que incluso un refrigerador podría representar una amenaza si ha sido producido en un lugar “inseguro”, aunque haya sido embarcado en un puerto certificado. La Primera Región de Chile podría constituirse como el *puerto seguro* de la macrorregión.

Una estrategia de Desarrollo.

Una *estrategia* ha sido definida como una relación entre fines y medios, tratándose dichos fines de metas más bien lejanas, que requieren de etapas sucesivas y esfuerzos coordinados para su logro. Si el fin es el desarrollo de una región, la *estrategia* formulada debe conciliar el accionar de los agentes económicos y gubernamentales existentes, para que actúen coordinadamente y se consigan las metas sucesivas que asegurarán el desarrollo. Porque una región no puede basar su desarrollo en un sólo factor. El conocido profesor de Harvard Michel E. Porter, en su análisis sobre los factores de competitividad, indica que el origen de la competitividad, más que en la existencia de un factor único, se basa en la interacción sinérgica de varias circunstancias positivas. Una estrategia de desarrollo, entonces, debe identificar una meta y formular las condiciones para que se produzca esta interacción virtuosa.

Tal como el Profesor Porter escribe, no basta el puerto seguro. La región requiere de agencias marítimas eficientes, de una banca moderna, de un entorno seguro, de comunicaciones ágiles con el resto del mundo, de buenos accesos y capacidad de bodegaje, de servicios estatales rápidos e intachables, de buenos alojamientos, etc., sólo así se ofrecerá al productor una *vía de comercio* atractiva, esto es barata y fácil de utilizar.

La estrategia de desarrollo para la Primera Región de Chile debiera considerar como primera meta, obtener para sus puertos el reconocimiento de “puertos seguros”, desarrollando así una ventaja comparativa con los otros puertos de la macroregión. Luego, debiera propenderse a constituir una puerta de salida eficiente hacia el Pacífico, mediante el logro del efecto sinérgico entre el sector marítimo, las comunicaciones, la banca, los servicios estatales y las capacidades logísticas. Por último, logrado lo anterior, estas “comunidades de servicios” podrían comenzar a agregar valor a los productos que transitan hacia las economías APEC, aprovechando las facilidades para hacer negocios obtenidas anteriormente, la existencia de zonas de excepción tributaria y la reconocida capacidad empresarial nacional.

El desafío está planteado, la Primera Región de Chile posee innegables ventajas comparativas. Según el citado informe de la CEPAL, el inconveniente de mayor importancia para los países mediterráneos reside en “*la dependencia de los servicios de infraestructura y la institucionalidad de los países de tránsito para el transporte de su comercio exterior*” y la Primera Región de Chile debiera liderar en ambos temas para imponerse como el puerto de entrada al Pacífico de las regiones mediterráneas de la macroregión del centro de América del Sur. Falta zarpar a la aventura del desarrollo, lo que se requiere de la voluntad para lograr la concertación de los agentes regionales relevantes para iniciar la navegación al futuro y también de un Plan de Desarrollo Regional, que incorpore la idea de Comunidades-Puerto para la Primera Región de Chile, constituyéndose en la viga maestra de la Estrategia de Desarrollo Regional.

Una advertencia: Es preciso zarpar pronto en este viaje, la oportunidad es única y será advertida por otros. De hecho, la Primera Región de Chile compete en este aspecto con puertos Peruanos y dicho país goza de la ventaja competitiva que le otorga su enlace fluvial amazónico con Brasil. Quien no se haga pronto a la mar podría ver como alguna otra región se adelanta y arrebatara esta oportunidad surgida de la actual coyuntura.

* * *

* Capitán de Fragata. Oficial de Estado Mayor. Aviador Naval Graduado del Collège Interarmées de Défense de Paris. Preclaro Colaborador, desde 2002.

¹ Aunque todavía es necesario mejorar la aptitud de la Banca nacional para el comercio internacional.