

**CORREDORES BIOCEÁNICOS EN EL CONTEXTO DEL MERCOSUR :
ALCANCES Y PERSPECTIVAS
Programa de Cooperación Científica con Iberoamérica
(España, Chile y Argentina)**

Margarita Riffo Rosas (*)

IINTRODUCCION

Procesos Determinantes a escala Mundial

El sistema mundial puede ser caracterizado en la actualidad por los procesos de Globalización y Regionalización, en base a los cuales se ha estructurado un nuevo orden mundial de carácter tripolar, representado por Japón, USA y la U.E., que lideran en la actualidad las relaciones internacionales.

El proceso de Globalización

La Globalización es un fenómeno reciente que forma parte del proceso histórico de mundialización capitalista, que difiere en forma y contenido de procesos anteriores, porque está asociado a un sistema de ideas o ideología y a una concepción del mundo diferente, constituyendo en esencia un nuevo paradigma que rige las relaciones internacionales y que se implanta a escala planetaria gracias al desarrollo del transporte y de las comunicaciones y al término de la guerra fría.

Este modelo único de desarrollo (neofordismo) sustituye a los tres modelos coexistentes anteriormente, representados por el esquema fordista que dominó en los países más industrializados de occidente, el modelo socialista de planificación central de Europea Oriental y el modelo desarrollista del Tercer mundo, especialmente aplicado en América Latina.

Según el pensamiento económico neoliberal que le sirve de sustentación, el nuevo orden mundial sería la expresión de un proceso de mundialización del capital, de las inversiones, de la producción, de la tecnología y del consumo, que regido por las fuerzas del mercado y el debilitamiento del poder de los Estados nacionales, tendería a disolver las economías nacionales, las culturas y las fronteras entre países, generando con ello, profundas transformaciones estructurales que tienden a homogeneizar el planeta como un todo, incluyendo en ello la ideología del progreso.

El proceso de globalización está asociado a la búsqueda de nuevas formas de acumulación a nivel mundial, donde las innovaciones tecnológicas, la informática y la bio-tecnología entre otros factores, han permitido el incremento de la productividad del capital y como resultado han generado profundos cambios en la organización de las empresas, del trabajo y de la producción.

Surgido en el mundo periodístico, el concepto de globalización fue acuñado por el universo político e ideológico neoliberal, para referirse a la idea de un mundo sin fronteras, donde los Estados y territorios nacionales pierden importancia como coordenadas clásicas de referencia, para dar paso a una economía mundial que funciona en forma integrada e interdependiente como un sistema.

Pero el concepto alude no sólo a la esfera de la economía, sino que se extiende al campo de las políticas públicas y de la cultura, constituyendo por tanto un proceso, un paradigma y una ideología - la del progreso - con nuevos valores que son reconocidos a escala universal. (Bernal-Meza, 2000).

El actor económico protagonista en el escenario de la globalización es la Empresa Transnacional (ET) como ordenador y regulador de las actividades productivas, que a través de la inversión extranjera directa está estructurando las relaciones económicas internacionales y orientando los flujos financieros, comerciales y tecnológicos entre los países, incrementando gradualmente con ello la interdependencia entre las diferentes áreas del mundo.

(*) Departamento de Geografía
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile e-mail: mriffo@uchile.cl

Sin embargo, a pesar de la creciente vinculación económica entre países, no todos los sectores y territorios pueden ser considerados globalizados, desde el punto de vista de su inserción a un mercado mundial integrado, donde se consolidan las relaciones de interdependencia entre los distintos mercados nacionales.

Esto implica que muchas actividades y empresas tienen viabilidad sólo a escala local o nacional, lo mismo que muchos territorios que no cuentan con ventajas comparativas para insertarse en el esquema mundial a través de productos competitivos, o están alejados de las redes de transporte internacional, quedando excluidos del mundo global como áreas marginales del proceso de globalización (Riffo, 1998).

La organización territorial resultante es de tipo "insular", fragmentada o discontinua, con espacios articulados a la red de transporte de comercio internacional, constituyendo una insularidad tecnológica que deja rupturas de continuidad territorial entre las áreas integradas a la globalización y donde la distancia física que las separa pierde importancia relativa frente a la distancia-costos y la distancia-tiempo para alcanzar los mercados en forma competitiva y "justo a tiempo". Con ello, los territorios "se acercan" independientemente de su localización geográfica, siendo posible establecer un mayor vínculo productivo de largo alcance. (Martner, 1995).

La integración territorial sobre la base de las nuevas pautas de acumulación global, disuelve las estructuras regionales pre-existentes, fragmentando el espacio y construyendo nuevas áreas de especialización productiva, que modifican o refuerzan las desigualdades regionales generando nuevos ordenamientos y jerarquías territoriales.

Este contexto de cambio estructural es el que da sentido a las alteraciones visibles en la organización espacial de las actividades económicas, con la nueva distribución de "regiones ganadoras y perdedoras", según la denominación popularizada por Benko y Lipietz. Entre las primeras parecen situarse las grandes ciudades globales donde se concentran los servicios de mayor valor y rango internacional, junto a los espacios innovadores (desde las tecnópolis a ciertos distritos industriales de pequeñas empresas que operan en red), los ejes de desarrollo industrial y las áreas turísticas o de agricultura intensiva de exportación. Entre las segundas, las áreas rurales tradicionalmente deprimidas por estar dominadas por sistemas agrarios de baja productividad y con problemas de equipamiento y las áreas industriales en declive, con actividades poco dinámicas. (Méndez, 1997)

A escala mundial se reconoce entonces que existen condiciones heterogéneas entre regiones y países para integrarse al proceso globalizador. A nivel macrorregional, se ha desarrollado una estrategia para viabilizar el proceso, adecuándose en forma gradual a las nuevas exigencias mundiales, mediante la conformación de pactos multilaterales entre países geográficamente vecinos, proceso conocido como Regionalización.

El proceso de Regionalización

El concepto alude - paradójicamente - a la fragmentación de la economía global, por la formación de bloques geo-regionales de comercio internacional, que presentan estrategias y directrices específicas que son aceptadas por los Estados miembros, constituyendo por tanto, organizaciones supranacionales que actúan como eslabones intermedios entre los Estados nacionales, individualmente considerados, y la Economía mundial.

Como consecuencia, se configuran macro-espacios regionales que en base a acuerdos, movilizan fuerzas económicas, políticas y socio-culturales, generando una interdependencia mayor a dicha escala, que la que opera a nivel mundial (Bernal-Meza, 2000).

Estos bloques de comercio geo-regional (entre los que predominan la Unión Europea, el NAFTA, la APEC y el MERCOSUR), tienden a establecer Zonas de Libre Comercio entre sus componentes y Uniones Aduaneras con aranceles externos comunes para terceros países, lo cual implica barreras proteccionistas para los países no miembros.

De lo anterior se deduce que los mercados mundiales no operan en forma transparente, puesto que la existencia de proteccionismos internos (como barreras arancelarias y para-arancelarias) restringen las importaciones y encarecen artificialmente los productos de origen externo, con lo que en la práctica se neutralizan las ventajas comparativas o competitivas iniciales de los países de origen, lo cual es especialmente grave para los países en desarrollo. Ello explica que gran parte de los flujos comerciales externos se realicen entre países de un mismo bloque (aproximadamente el 50% según la OMC (1997)), destacando la Unión Europea con el 67%, la APEC con el 51% y el NAFTA con el 45%, en tanto que en el MERCOSUR el comercio intraregional alcanza el 25%.

Sin embargo, la regionalización del comercio internacional no es contradictoria al proceso de globalización, en la medida que los bloques no se orientan exclusivamente hacia adentro aislándose del resto del mundo, sino que a partir de su consolidación como grupo, negocian colectivamente con los demás bloques. El proceso de regionalización se fundamenta por tanto, en una estrategia concertada entre países geográficamente vinculados, para constituir un espacio económico ampliado, un

megamercado, para desarrollar al mismo tiempo la competitividad interna de cada bloque y la capacidad de negociación con el resto del mundo. (Gray de Cerdán, 1999).

En este sentido, las empresas transnacionales desempeñan un rol significativo como agentes de los procesos de integración regional y mundial, en la medida que sus estrategias de producción y mercado son preferentemente macroregionales, en tanto que sus estrategias a nivel tecnológico y de inversiones, son mundiales (Bernal - Meza, 2000).

El proceso de regionalización derivado de la conformación de los bloques de comercio, respondería entonces tanto a una estrategia de los países miembros para contrarrestar los problemas vinculados al proceso de globalización, como para fortalecer el poder de negociación en forma colectiva frente a los demás bloques, constituyendo al mismo tiempo un instrumento para el desarrollo regional en el contexto de la globalización, objetivo donde los Estados deben asumir funciones específicas, como asignar y movilizar recursos y establecer prioridades sectoriales de desarrollo, junto a la capacidad para revertir condiciones estructurales negativas de sus países.

EL PROCESO DE REGIONALIZACION DEL CONOSUR

El mercado común del Sur (Mercosur)

El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) constituye el cuarto organismo supranacional de comercio internacional de importancia mundial, que representa a la fecha, el proceso de integración más exitoso alcanzado entre países de América Latina.

El MERCOSUR se conformó a partir del Tratado de Asunción, suscrito en Paraguay el 26 de marzo de 1991 por los cuatro países miembros plenos (Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay), que en conjunto aglutinan aproximadamente 200 millones de personas. Actualmente se encuentran incorporados como países asociados Chile y Bolivia.

Sus objetivos iniciales fueron la ampliación de los mercados, la coordinación de políticas macroeconómicas y de los sectores económicos, el reforzamiento de la inserción internacional del grupo y el avance hacia una consolidación progresiva de la integración física y económica del conosur y de sudamérica.

En 1992 inició su política de desgravación arancelaria, conducente a la conformación de una Zona de Libre Comercio y en 1995 se constituyó como Unión Aduanera, estableciendo aranceles externos comunes para terceros países, los cuales son diferenciados, con 11 tramos tarifarios que fluctúan entre 0% y 20% y un promedio al año 2000 del 12%. Estableció además excepciones temporales al respecto para los bienes de capital, las telecomunicaciones y la informática, en los cuales cada país aplica sus propios aranceles externos.

La existencia de estos aranceles diferenciados y sus excepciones, explica la situación especial de Chile en el Mercosur, por cuanto su política arancelaria establecida en forma unilateral desde 1973, se basa en un arancel bajo y parejo que desde 1998 se reduce en un punto porcentual (8% desde enero del 2001), para llegar el 2003 al 6%, constituyéndose con ello en uno de los países más abiertos de América Latina. Esta incongruencia se resolvió con la firma de un Convenio de Complementación Económica, firmado el 25 de junio de 1996 en San Luis, Argentina, por el cual Chile se incorpora como país asociado y no pleno del MERCOSUR. (Riffo, 1996).

Chile persigue con esto una política de "regionalismo abierto" como estrategia en sus negociaciones económicas internacionales, lo que significa que los acuerdos suscritos con otros países o grupo de países, no deben obstaculizar o contradecir los logros alcanzados por el país en materia macroeconómica, ni limitar en términos jurídicos ni económicos, la posibilidad de ampliar su política comercial con los países que convengan a sus intereses nacionales (FLACSO, 1995).

Es justamente este argumento, el que justifica para Chile las negociaciones bilaterales re-iniciadas recientemente (diciembre 2000) con Estados Unidos, con el objeto de llegar a la firma de un Acuerdo Económico entre ambos países, lo que implicó la protesta inicial de sus socios del MERCOSUR, especialmente de Brasil.

Las Ventajas recíprocas de la integración de Chile al MERCOSUR

Para Chile, considerando su reducido mercado interno determinado por su bajo volumen poblacional (15 millones), resulta imperativo ampliar su espacio comercial para garantizar el crecimiento de su economía, comandado por el sector exportador representado por productos primarios (mineros, hortofrutícolas,

pesqueros y forestales) y desde 1990, con énfasis en el desarrollo de la producción exportable de productos con mayor valor agregado, como los derivados de la Agroindustria (Segunda fase exportadora).

En este sentido, el Mercosur con sus 200 millones de habitantes representa un mercado potencial para estos productos, al mismo tiempo que constituye el escenario natural para las inversiones chilenas directas, las que en el ámbito de la energía eléctrica y Fondos privados de pensiones han incursionado preferentemente en Argentina.

Para los países del MERCOSUR, obviamente no es el mercado chileno el aspecto que se valoriza, sino su posición geográfica como país bordero de la Cuenca del Pacífico, que lo proyecta como una puerta de entrada al gran mercado del Asia Pacífico, situación que se refuerza con el hecho de que Chile sea el único país sudamericano que forma parte del Grupo de la APEC (junto con México a nivel latinoamericano).

Con aproximadamente 2000 millones de personas, los países de la APEC conforman un conglomerado de naciones emergentes en la economía mundial con un gran potencial de crecimiento y que junto a líderes como Japón representan una región que puede llegar a comandar el Comercio mundial del siglo XXI. Desde el punto de vista geopolítico, la integración de Chile al MERCOSUR le otorga mayor fuerza del Cono Sur, lo cual es valorado especialmente por Brasil, que lidera el grupo y propicia la creación de una Asociación de Libre Comercio en Sudamérica (ALCSA), que pueda llegar a constituirse en un interlocutor válido en el marco de la Iniciativa de las Américas, contrarrestando el poder de Estados Unidos en América Latina, que a su vez propicia la creación de una Asociación de Libre comercio para toda la región (ALCA). (Flasco, 1995).

Las ventajas de Chile en Comercio Exterior

Chile ha elaborado una estrategia de desarrollo basada en una Economía de mercado abierta al comercio internacional, donde el sector exportador constituye el motor del crecimiento económico.

Con ese propósito, Chile ha propiciado una política de integración sobre la base de un "regionalismo abierto", privilegiando áreas geográficamente vecinas, como las del Conosur y áreas emergentes, como las del Sudeste Asiático.

Ambas áreas están conectadas por el Océano Pacífico, que ha pasado a ser el nuevo centro de gravedad del comercio marítimo.

Por otra parte, Chile ha logrado insertarse en los dos bloques regionales que involucran a dichas áreas, esto es, el MERCOSUR y la APEC, de manera que presenta una situación favorable al respecto, lo que se refuerza con su ventajosa posición geográfica como país bordero de la Cuenca del Pacífico, que propicia su rol como eventual puente físico y comercial entre ambos bloques.

Dicha posibilidad se potencia económicamente por el hecho de que aproximadamente el 30% de las exportaciones de Chile se orientan hacia los países de la APEC (en tanto que sólo el 12% se destina a los países del MERCOSUR), lo que le ha permitido adquirir experiencia empresarial en comercio exterior, que se ha facilitado además por el desarrollo del sector financiero y de comunicaciones, toda lo cual le permite ofrecer una adecuada plataforma de negocios al MERCOSUR.

Otra ventaja geográfica la constituye su extenso litoral (4.300 kms. de costa) con condiciones adecuadas para el desarrollo de puertos (aguas profundas y bahías abrigadas de los vientos del NW), de los cuales 11 son estatales y 10 funcionan como empresas autónomas para descentralizar la gestión en manos privadas mediante la conformación de holdings.

Complementa esta situación geográfica, su peculiar configuración territorial con una reducida amplitud en sentido este-oeste (180 kms. promedio), lo que facilita el acceso a los puertos y reduce los costos de transporte terrestre, que comparativamente son más onerosos que el marítimo, lo cual explica que el 95% de su comercio exterior se realice por vía marítima.

EL ROL DE LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS EN LA INTEGRACIÓN REGIONAL.

La conexión física es condición necesaria para la creación de espacios económicos ampliados, a través de redes y servicios de transporte eficientes y competitivos. La competitividad en este caso, constituye el atributo fundamental para el éxito de los corredores, expresado en su capacidad para captar tráfico de pasajeros y de carga, según su nivel de eficiencia en términos de disponibilidad y costos de transporte.

En el marco del creciente dinamismo comercial existente en la Cuenca del Pacífico y vinculado a la necesidad de establecer conexiones efectivas entre el Conosur americano y los países del Asia Pacífico, ha surgido el concepto de **"corredor bioceánico"**.

El concepto de **Corredores bioceánicos** fue incorporado en la nomenclatura oficial desde el inicio de la temática de Integración regional, pero actualmente está siendo gradualmente sustituido en el discurso científico por el concepto de **Corredores de Comercio**, que se ajusta mejor a lo que representan efectivamente para el Mercosur, como se explicará más adelante.

Cuando se les define como **"puentes terrestres que unen dos océanos a través del continente, cuya finalidad es trasladar carga y pasajeros entre los puertos**, su connotación está orientada a lo que es un Corredor bioceánico (tipo Canal de Panamá).

Cuando el concepto alude a **"ejes carreteros de circulación e intercambio comercial, que conectan localidades geográficas situadas al interior de un continente, con puertos marítimos cercanos"** correspondería a la definición de lo que es en esencia un Corredor comercial (Sahli, 1995).

La primera definición privilegia el corredor como eje de comunicación terrestre entre dos océanos a través del continente, sin considerar que por razones de mayor costo del transporte terrestre ello no ocurra efectivamente, por cuanto para áreas cercanas a uno de los puertos, se opte por la vía marítima y no por la vía corredor para alcanzar el puerto situado en el otro extremo del continente o los puertos de ultramar.

En la segunda definición, el énfasis de corredor está puesto en la conexión de áreas interiores con algún puerto oceánico del continente, lo que implica revitalizar dichas áreas que al ganar accesibilidad hacia mercados externos, puedan dinamizar sus recursos productivos transformando sus estructuras económicas.

El corredor en este caso, debe considerar necesariamente el desarrollo de las vías secundarias de transporte terrestre, que lo conecten con los espacios interiores del continente, que conformarán sus áreas de influencia.

En ambos casos, los corredores conectan con puertos oceánicos, sea como punto de origen, destino final o punto de quiebre del transporte terrestre, para desde allí continuar por vía marítima hacia otros puertos de ultramar.

En este último caso, el sistema debe incorporar la ruta o trazado marítimo y la distancia costo y tiempo, para definir la opción de transporte más ventajosa, según niveles de competitividad; el sistema corredor en sentido amplio, considera no sólo las rutas terrestres viales (principal y secundarias), sino que además el transporte ferroviario, fluvial o mixto que cruza transversalmente el continente sudamericano en dirección. Este-Oeste, y el transporte marítimo para conectar con los mercados de ultramar.

Los niveles de competencia de transporte se establecen en función de factores geográficos, políticos o tecnológicos, considerando diferentes alternativas :

- Competencia entre distintas vías de transporte (terrestre, marítima, aérea)
- Competencia entre puertos de áreas marítimas distintas (puertos del Pacífico y del Atlántico)
- Competencia entre puertos de una misma área marítima (entre puertos chilenos y peruanos o entre puertos brasileros y argentinos).
- Competencia entre puertos de una misma región o área (Valparaíso v/s San Antonio en Chile).
- Competencia entre Empresas de Transporte al interior de un mismo puerto (diversa, escasa, nula).

Las cadenas integradas de transporte tienden a reducir la competencia, pero el sistema Intermodal reduce a su vez el poder de las cadenas (Clarcke, 1995).

Los corredores en el contexto del MERCOSUR

En la normativa oficial que regula el proceso de Integración económica del Mercosur, el concepto utilizado es el de corredores bioceánicos, a los cuales se les atribuye un rol clave para facilitar la conexión física de la región.

En tal sentido, en el acuerdo de Complementación económica firmado entre Chile y los países del MERCOSUR, (Junio de 1996), se establece en su artículo I "promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de **interconexiones bioceánicas**".

El artículo 33 agrega que "la República de Chile y los Estados partes del MERCOSUR, cuando corresponda, asumen el compromiso de perfeccionar su infraestructura nacional, a fin de desarrollar

interconexiones de tránsito bioceánico. Para ello se comprometen a mejorar y diversificar las vías de comunicaciones terrestres y estimular obras que se orienten al incremento de las capacidades portuarias, garantizando la libre utilización de los mismos. Para tal efecto, la República de Chile y los Estados partes del MERCOSUR, promoverán las inversiones, tanto de carácter público como privado y se comprometen a destinar los recursos presupuestarios que se aprueben para contribuir a esos objetivos. (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1996).

Considerando la barrera geográfica de la Cordillera de Los Andes como limitante para la integración física de los países del Cono Sur, la inversión en pasos fronterizos constituye una necesidad ligada a la materialización de los corredores.

Concordante con este propósito, los Presidentes Patricio Aylwin y Carlos Menem firmaron en 1996 el Acuerdo por el que ambos países se comprometen a financiar la habilitación de 12 pasos fronterizos, para lo cual se asigna un presupuesto compartido de 321 millones de dólares. (Plan Maestro 1996-2000).

APENDICE DEL PROTOCOLO SOBRE INTEGRACION FISICA MERCOSUR - CHILE

Programa sobre montos básicos a invertir por la República de Chile y la República de Argentina en conexiones viales por los pasos fronterizos durante el período 1996- 2000.

INVERSIONES PROGRAMADAS SEGÚN PLAN MAESTRO (en millones de dólares)

Pasos Fronterizos	Inversiones Argentinas en su Territorio	Inversiones Chilenas en su Territorio
JAMA	45.00	* 54.00
SICO	8.00	* 1.00
SAN FRANCISCO	24.00	14.00
AGUAS NEGRAS	10.00	10.00
CRISTO REDENTOR *	15.00	* 15.00
PEHUENCHE	15.00	10.70
PINO HACHADO	2.00	20.00
CARDENAL SAMORE	12.00	* 10.00
COIHAIQUE	7.00	1.00
HUEMULES	6.00	0.30
INTEGRACION AUSTRAL	15.00	10.00
SAN SABASTIAN	6.00	10.00
TOTALES	165.00	156.00

* Pasos priorizados por Chile por constituir interconexiones bioceánicas.

ALCANCES Y PERSPECTIVAS DE LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS

El concepto de Corredor bioceánico ha estado presente en reuniones de Ministros de Transporte de países del Cono Sur. En ese contexto, los corredores bioceánicos surgieron de acuerdos importantes como son la Red Fundamental de Transportes del Conosur, el Transporte Multimodal y los Corredores Interregionales de Transporte, siendo de estos últimos que el concepto fue acuñado por consultores de la ALADI en 1992.

Como consecuencia de las gestiones realizadas por Brasil y Chile en 1995 en Arica, se constituyó oficialmente el Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores bioceánicos, el que en la actualidad congrega a siete países : Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Chile, Bolivia y Perú.

La labor del grupo se ha concentrado en dos ámbitos : infraestructura y simplificación de normas de tránsito.

La concreción de los corredores que conecten a los países signatarios del Mercosur, es factible desde la perspectiva de la infraestructura que se requiere, por cuanto las inversiones deben orientarse a completar o mejorar redes actualmente existentes al interior de los países y en especial, habilitar los pasos fronterizos que los conectan y que al situarse a gran altura demandan mayores inversiones; en esencia entonces, "no se parte de cero en el propósito de la integración física del conosur, porque lo que falta es mucho menos que lo que ya existe" (Illanes, 1995).

Para la materialización de los corredores, lo más problemático está relacionado con la eficacia y rapidez operativa del Transporte y de la Transferencia de carga, así como con la oferta eficiente y competitiva de servicios de apoyo, tanto terrestre como portuarios.

Esta condición es básica en el cruce de fronteras, porque implica un cambio en las normativas (de tránsito, migración, ambientales) además de las detenciones obligadas en los puestos de control; cuando el propósito es establecer un espacio sin fronteras para la libre circulación de productos y personas, la eliminación de estas barreras resulta imperativo, por cuanto ello expresa el nivel de competitividad que ofrece cada corredor en relación con otros corredores u otras vías de transporte, como la marítima y que los agentes económicos y usuarios en general deben percibir como señales claras.

Los corredores en el contexto del Mercosur se orientan al logro de los siguientes objetivos: apoyar la activación de las áreas interiores del continente, mejorar su accesibilidad hacia los puertos, afianzar el comercio interregional y conectar a los países del Mercosur con la Cuenca del Pacífico y los mercados asiáticos más dinámicos.

Chile participa de cuatro corredores bioceánicos :

- Corredor Norte: Arica - Santos

Conecta en el interior del continente, a través del paso cordillerano de Tambo Quemado, a las localidades de La Paz y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), Cuiaba y Corumbá (Brasil) con los puertos de Arica en el Pacífico y Santos en el Atlántico.

- Corredor Capricornio : Antofagasta - Santos

Vincula a través de los pasos Sico y Jama, las áreas interiores de Salta y Jujuy (noroeste Argentino) y Asunción (Paraguay)), con los puertos de Antofagasta en el Pacífico y Santos en el Atlántico.

- Corredor Centro : Valparaíso - Buenos Aires

Relaciona a través del paso Cristo Redentor por el interior a Santiago, Los Andes y San Felipe (Chile) con Mendoza y San Luis en Argentina, con los puertos de Valparaíso en el Pacífico y Buenos Aires en el Atlántico, siendo extensible la conexión al puerto de Montevideo.

- Corredor Sur : Puerto Montt - Bahía Blanca

Une a través del paso Cardenal Samoré a Osorno (Chile) con Neuquén y San Antonio Este (Argentina) y los puertos de Puerto Montt en el Pacífico y Bahía Blanca en el Atlántico.

De acuerdo a las estimaciones del Ministerio de Obras Públicas de Chile, el corredor bioceánico de mayor importancia comercial actual para el Mercosur, es el Corredor Central, que además de conectar los puertos de Valparaíso y Buenos Aires con alcance a Montevideo, permite el tráfico al interior del continente entre Chile, Argentina y Brasil, movilizand o el 80% de la carga terrestre de los tres países.

Sin embargo, su mayor problema al respecto lo constituyen las paralizaciones (promedio 44 días/año) que se producen por efecto de nevadas y derrumbes en la cordillera en el período invernal, en tanto que las congestiones por mayor afluencia de carga y pasajeros se producen en el período estival. Esta problemática obliga que sea utilizado el Corredor Sur como alternativa en invierno, lo cual implica un incremento de los costos de transporte por el desvío involucrado y que se analice la factibilidad de habilitar otro paso alternativo en verano, para descongestionar el de Cristo Redentor (como Las Leñas en la VI Región).

Finalmente, otro problema que debiera ser subsanado para la materialización del corredor en el contexto Mercosur, es la congestión que se genera a nivel portuario en Valparaíso en el período de verano, situación que no se produce en los otros puertos chilenos.

CORREDOR BIOCEANICO VALPARAISO - BUENOS AIRES

Distancias entre puntos centrales

VALPARAISO	—————>	LOS ANDES	145 Kms.
LOS ANDES	—————>	LIMITE	65 Kms.
LIMITE	—————>	MENDOZA	199 Kms.
MENDOZA	—————>	LOS ANDES	264 Kms.
MENDOZA	—————>	BUENOS AIRES	1099 Kms.
MENDOZA	—————>	VALPARAISO	409 Kms (-690)

Principales Problemas del Corredor Central

(Tramo Los Andes - Límite)

SECTORES	Kms.	PROBLEMAS	PROYECTOS
Los Andes-Guardia Vieja	36.5	Avalanchas Crecidas de Río	Cobertizos Defensas
Guardia Vieja - Juncal	13.5	Avalanchas, Nevazones	Cobertizos
Juncal - Portillo	9.5	Curvas (28) Pendientes/nieve	Nuevo trazado (12.6 km)
Portillo - Túnel	5.5	Avalanchas Vientos/Nieve	Túnel (2.8 km)
Túnel Cristo Redentor	0	Sistema de Ventilación Congestión (máx. TMDA 4000)	Túnel de Baja Altura (Juan Pablo II)

Fuente : Ministerio de Obras Públicas, Chile 1996

La Viabilidad de los Corredores Bioceánicos en el Comercio del Mercosur

El comercio exterior de los países del Mercosur tenderá a expandirse gradualmente, lo cual incidirá en una mayor demanda por infraestructura de transporte y servicios asociados (comunicaciones, finanzas, etc.).

En relación a la infraestructura, el Sistema corredor comprende no sólo las redes viales, ferroviarias e hidrográficas sino también los puertos en que "desembocan" los corredores terrestres, lo cual implicará fuertes inversiones futuras para su ampliación, de acuerdo a las demandas que se producirán.

Si se considera el comercio de ultramar orientado hacia los países asiáticos, o europeos, resulta discutible afirmar que los corredores terrestres bioceánicos sean las vías más recomendables para realizarlo, esto es, trasladar cargas de uno a otro extremo del continente (por el interior), para alcanzar los puertos del Pacífico o del Atlántico e iniciar desde allí el transporte por vía marítima hacia los puertos de destino. Para efectuar una evaluación global de las opciones de transporte al respecto, el intercambio comercial entre los países del Mercosur y los del Asia Pacífico, se deben incorporar las variables distancia, tiempo y costos de transporte (incluyendo el terrestre como el marítimo).

La distancia física a los puertos asiático, vía Océano Pacífico, es similar a la existente desde el Atlántico, con la salvedad que si bien el tramo oceánico en el Pacífico es algo menor, el tramo terrestre a recorrer y su costo asociado, no hacen atractiva dicha alternativa (tabla distancias).

TABLA DE DISTANCIAS (millas marinas)

Puertos	Singapur	Hong Kong	Corea del Sur (Pusán)	Japón (Tokio)
Antofagasta	10.524	10.532	9.598	9.172
Valparaíso	9.945	10.218	9.828	9.298
Buenos Aires	9.301	10.587	10.977 (E)	10.665 (E)
Santos	9.035	10.321	11.205	11.354 (E)

Fuente: Asociación Nacional de Armadores de Chile.

E : Vía Estrecho de Magallanes

TABLA DE TIEMPO Y COSTO DEL FLETE

Desde Taiwán a B.Aires vía :	Valparaíso	Buenos Aires
Tiempo de viaje (días)		
Etapa Marítima	30	32
Etapa Terrestre	6	1
Tiempo total	36	33

Costo del Flete (US\$ Contenedor)		
Flete Marítimo	1.500	1.500
Flete Terrestre	1.500	100
Otros	50	200
Costo total	3.050	1.800

Fuente : Asociación Nacional de Armadores de Chile.

Se observa en la Tabla de tiempo de viaje, que en la travesía marítima desde Valparaíso a Taiwán hay una diferencia de solo 2 días menos con respecto a la travesía desde Buenos Aires, mientras que en la fase terrestre la distancia desde Valparaíso es de 5 días más que desde Buenos Aires al mismo destino, lo que al sumar ambas etapas, da como resultado que el tiempo total de viaje es mayor en 3 días desde Valparaíso.

Si se analiza el costo del flete, se observa que el marítimo es igual desde ambos puntos hacia Taiwán, pero el flete terrestre es significativamente mayor por Valparaíso, en tanto que desde Buenos Aires este es mínimo, lo que da como resultado que el costo total para ambas fases es mucho más elevado desde Valparaíso, mientras que desde Buenos Aires corresponde sólo al 59% de éste.

De lo anterior, se desprende que utilizar los corredores bioceánicos para el transporte de carga desde los puertos del Atlántico al Pacífico (y viceversa), a través del continente (esto es, por vía terrestre) sea como punto terminal o con destino al Asia, es antieconómico, dada la estructura de costos existentes, y corrobora que el transporte marítimo para grandes distancias, es más conveniente que el transporte terrestre (Teoría de Hoover).

Los corredores sin embargo, pueden favorecer la integración de áreas interiores de baja o nula accesibilidad, para permitirles desarrollar el comercio interno o externo a la región, conectándolas con el puerto más cercano, minimizando así los costos de transporte terrestre que resultan ser más onerosos comparativamente.

A través del concepto "líneas de isocostos" se puede dimensionar a su vez, las eventuales áreas de influencia espacial a nivel continental que presente cada puerto, línea que se desplazaría hacia el Este o hacia el Oeste, según las ventajas que los puertos del Atlántico o del Pacífico respectivamente ofrezcan a las áreas interiores para comercializar sus productos.

Un ejemplo de ello puede ser la situación de accesibilidad de Mendoza, que debiera gravitar hacia el Pacífico (Valparaíso) y no hacia el Atlántico (Buenos Aires). En efecto, la distancia de Japón (Tokio) a Valparaíso es de 1367 millas marinas menos que a Buenos Aires (como se mostró en la Tabla de distancias); a su vez el tiempo de viaje por Valparaíso es también menor (5 días), pero el costo total de flete marítimo es similar.

A estos costos marítimos, sin embargo, hay que agregar el tramo terrestre, que desde Mendoza a Valparaíso es de US\$ 700 y a Buenos Aires de US\$ 800, con lo que finalmente resulta más económico el tráfico por Valparaíso.

TIEMPOS Y COSTOS DESDE MENDOZA A JAPON

Desde Mendoza a Tokio vía :	Valparaíso	Buenos Aires
Tiempos de Tránsito : (días)		
Etapa Marítima	27	31
Etapa Terrestre	2	2
Tiempo Total	29	33
Costo total del flete		
Flete Marítimo	1.500	1.500
Flete Terrestre	700	800
Costo Total	2.200	2.300

Esta ventaja económica de la vía Valparaíso sin embargo, se ve restringida parcialmente cuando el tránsito por el paso cordillerano de Cristo Redentor queda suspendido en invierno por razones climáticas, como ya se señaló anteriormente, y en verano se producen retardos en los embarques o desembarques, por razones de atochamiento de los puertos chilenos de Valparaíso y San Antonio, situación que no se produce en ninguno de los dos casos hacia Buenos Aires, agregando el hecho de que el volumen de carga y la frecuencia de barcos derivado de ello, es mayor por los puertos del Atlántico.

Este problema Chile debe considerarlo especialmente, si a través de los corredores quiere competir con los puertos del atlántico, en el sentido de resolver las obstrucciones del tránsito a través de la cordillera o de su principal puerto de comercio exterior, lo que implica planificación e inversiones al respecto.

Hay que considerar además, que de acuerdo al desarrollo de economías de escala en transporte marítimo, los costos de operación se reducen con el aumento del tamaño de las naves y que las naves más grandes demandan menos recaladas y por lo tanto, seleccionan los puertos de atraque en función de la carga a movilizar.

Esto significa que a futuro los puertos de pequeña cobertura o bajo nivel de movimiento, tenderán a quedar excluidos del tráfico marítimo por los grandes operadores de comercio exterior, escenario que Chile debe considerar como amenaza o como oportunidad, dependiendo de las decisiones políticas que en comercio exterior decida tomar en términos de infraestructura de transporte.

Chile al respecto, tiene la ventaja de haber desarrollado una Política de Transportes en que la estructura de precios es transparente, es decir, refleja los costos reales sin apoyo de subsidios del Estado, como sucede en otros países, cubriendo los costos de producción de los servicios y generando utilidades para la capitalización de los operadores de transportes, que en Chile son privados. (Hohmann, 1995)

CONCLUSIONES

Grandes transformaciones han ocurrido a nivel mundial, generadas a partir de la década del 70 y consolidadas desde los 90, con el fin de la guerra fría que puso fin a la división ideológica Este-Oeste.

Estos cambios se enmarcan en el denominado fenómeno de la globalización, que alude a un mundo sin fronteras, por la mundialización del capital, de la tecnología, la organización de las Empresas y el trabajo y los patrones de consumo y de las ideas en general, constituyendo por tanto este fenómeno un proceso, un paradigma y una ideología, que lo hace diferente de otros fenómenos ocurridos a escala mundial anteriormente.

La pérdida de importancia relativa de los mercados y de los Estados nacionales como actores de la Economía y de las relaciones internacionales, en función de la consolidación de mercados mundiales y de las Empresas transnacionales como nuevos protagonistas, da origen a nuevos parámetros de funcionamiento de la economía mundial, a los cuales se tienen que adaptar los países, las regiones, las Empresas y los trabajadores, con el consiguiente costo político y especialmente social que ello implica. La estrategia seguida por los distintos países para insertarse en la nueva economía mundial, ha sido la conformación de grupos o bloques de comercio, con el objeto de favorecer entre los países miembros, generalmente unidos por vínculos geográficos y culturales, la especialización exportadora de acuerdo a sus ventajas comparativas o competitivas, y con ello elevar su nivel de eficiencia productiva y competitividad a escala mundial.

Este proceso denominado Regionalización es complementario entonces al de la Globalización, por cuanto prepara las condiciones internas de cada bloque mundial a partir de la negociación colectiva con otros bloques de comercio. Las diferentes políticas y estrategias de comercio establecidas al interior de cada bloque, dan como resultado mercados mundiales distorsionados, por la existencia de barreras proteccionistas que dificultan el ingreso de productos procedentes de terceros países.

Esta situación es especialmente problemática para los países del Tercer Mundo, generalmente exportadores de productos primarios, que en los mercados mundiales presentan fuertes fluctuaciones en la demanda y/o precios, de manera que su inserción en el proceso globalizador está determinado por su capacidad de negociación individual, bastante reducida, o por las negociaciones establecidas en el bloque del cual forman parte.

Entre los Bloques de comercio se encuentra el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que agrupa a cuatro países miembros y dos asociados, entre ellos Chile, el que por diferencias en su política arancelaria con respecto a la establecida en el Mercosur, ha optado por adherirse al bloque en dicha condición.

La adscripción de Chile al Mercosur a su vez, no ha estado exenta de problemas, fundamentalmente sectoriales, ya que a diferencia de la hortofruticultura, silvicultura, minería, pesca y agroindustria, que presentan buenas perspectivas tanto a nivel regional como mundial, la agricultura tradicional es el sector de la Economía que resultaría más perjudicado por su falta de competitividad externa.

Esto implica que en la medida que los desgravámenes pactados en el Mercosur se vayan materializando, dicho sector deberá enfrentar problemas al respecto, lo cual se traducirá a su vez en impactos sociales, que afectarán a la fuerza de trabajo rural.

Junto con esta problemática, Chile debe adecuar su Infraestructura de Transportes y Comunicaciones a las necesidades de la integración de los países del Mercosur, la que en la medida que el comercio intraregional se incrementa, se verá sometida a mayores demandas, lo que simultáneamente va asociado a mayores riesgos de tipo ambiental por el tráfico por su territorio de mercaderías y pasajeros de países regidos por distintas normas al respecto, además de los riesgos propios de una infraestructura vial que presenta sectores de alta vulnerabilidad a fenómenos naturales de tipo catastrófico (sismos, derrumbes, inundaciones, etc.).

Sin embargo, dicha potencial demanda de comercio intraregional está proyectada sobre la base de que los corredores operen como puentes terrestres entre dos océanos (corredores bioceánicos) y en la expectativa de atraer hacia los puertos chilenos la carga proveniente no sólo de las áreas interiores del continente, sino también la de áreas borderas del atlántico que orienten sus exportaciones hacia la Cuenca del Pacífico.

De acuerdo a las variables de distancia-tiempo y la estructura actual de costos de transporte, resulta discutible afirmar que la producción de las áreas situadas al oriente del continente en el Cono Sur, (Argentina, Brasil, Uruguay), sea transportada por los "corredores bioceánicos" para "desembocar" en los puertos chilenos, puesto que la racionalidad económica la orientaría hacia los puertos más cercanos en el Atlántico, para desde allí utilizar la vía marítima, que resulta más económica para grandes distancias, como la que implica llegar a los países del Sudeste Asiático.

Esto significa que el rol de los corredores debería proyectarse a la integración de las áreas interiores del continente y su accesibilidad a los puertos más cercanos, - sean del Pacífico o del Atlántico- de acuerdo a estudios de líneas de isocosto.

En este sentido, la competencia portuaria se traduciría en ofertar una eficiente y competitiva infraestructura de transportes y comunicación y de servicios conexos, de manera que el sistema corredor de comercio debe necesariamente considerar la infraestructura portuaria y planificar al respecto en forma integrada.

Considerar a los corredores en este rol, es decir, como ejes de comercio para las áreas interiores y no como corredores bioceánicos, no implica que Chile deje de ser atractivo para el Mercosur, por cuanto existen amplias áreas interiores del continente que presentan un alto potencial de recursos naturales, (como la región del Matto Grosso brasilero y la región del Nuevo Cuyo en Argentina), donde la materialización de los Corredores de comercio podría permitir activarlos y de acuerdo a las líneas de isocostos podrían gravitar hacia los puertos chilenos.

Por otra parte, para la Geografía se presenta un nuevo campo de interés, por cuanto si se consideran los corredores en general como ejes potenciales de desarrollo, es posible que los cambios que la dinámica interna genere, se expresen en modificaciones del Sistema Urbano Regional, en nuevas funciones de los asentamientos humanos y de las áreas rurales del interior del continente, junto con nuevos flujos de la mano de obra, además de las interacciones entre nodos y áreas y el probable impacto cultural que ello puede generar.

La otrora desfavorable situación geográfica de Chile como país alejado y aislado de los grandes centros de comercio mundial, tiene ahora la posibilidad de revertirse aprovechando aquellas barreras anteriores de comunicación - Cordillera de Los Andes y Océano Pacífico - para establecer precisamente a través de ellos, las conexiones terrestres y marítimas que permitan vincular al país, tanto hacia el Este en su relación como los países del Mercosur, como hacia el Oeste en su relación con los países del sudeste Asiático, con todas las proyecciones que ello implía

BIBLIOGRAFIA

Bernal - Meza, Raúl (2000)

Sistema Mundial y Mercosur : Globalización, Regionalismo y Políticas Exteriores Comparadas.
Universidad Nacional del Centro
Buenos Aires, Argentina.

Clarke, Alvaro (1995) Ministerio de Hacienda

Los Corredores bioceánicos y la Hacienda Pública
(en Corredores bioceánicos en un contexto de País Puerto)
Santiago, Chile.

FLACSO (1995) Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales

Chile - Mercosur. Taller de Análisis Latinoamericano
Santiago, Chile.

Gray de Cerdán, Nelly (1999)

Integración en América Latina : ¿hacia un solo espacio económico?
Revista Corporación Internacional. Volumen 2
Buenos Aires, Argentina.

Hohmann, Claudio (1995) Ministerio de Transportes

Capacidad del Sistema de Transporte Terrestre para absorber el tráfico bioceánico.
(En Corredores bioceánicos en un contexto de País Puerto)
Santiago, Chile.

Illanes, Javier (1995) Dirección Nac. de Fronteras y Límites del Estado

Los Corredores bioceánicos : Oportunidades y desafíos a la Política Exterior de Chile.
(En Corredores bioceánicos en un Contexto de País Puerto)
Santiago, Chile.

Martner, Carlos (1995)

Innovación Tecnológica y Fragmentación Territorial
Revista EURE, N° 63.
Santiago, Chile.

Mendez, Ricardo (1997)

Geografía Económica : La lógica espacial del Capitalismo Global
Editorial Ariel
Barcelona, España

Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (1996)

Acuerdo de Complementación Económica Chile-Mercosur
Santiago, Chile.

Riffo, Margarita (1996)

La Integración Chile - Mercosur en el contexto de la Globalización de la Economía.
Anales Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas
Santiago, Chile.

Riffo, Margarita (1998)

Globalización de la Economía e Impacto espacial en las Areas Rurales de la Zona Central de Chile.
Revista Chilena de Historia y Geografía, N° 164.
Santiago, Chile.

Sahli, Francisco (1995) Asociación Nacional de Armadores de Chile

Visión Sectorial : el Transporte Marítimo
(En corredores bioceánicos es un contexto de País Puerto)
Santiago, Chile.