

Corredor Bioceánico: arteria vial de América Latina

Este ambicioso proyecto nace con el objetivo de unir el corazón productivo de Sudamérica con carreteras, ferrovías, aeropuertos y puertos que conecten desde la costa de Brasil, cruzando por los territorios de Paraguay y Argentina hasta alcanzar los puertos del norte de Chile. Con esta infraestructura, y la agilización de trámites aduaneros, se busca facilitar el tránsito transfronterizo, logrando una alta eficiencia logística, mayor competitividad económica y una integración regional más efectiva.

El 21 de diciembre de 2015, los gobiernos de Brasil, Chile, Argentina y Paraguay firmaron la ‘Declaración de Asunción’, punto de partida de un gran proyecto vial llamado ‘Corredor Bioceánico’. En este primer acuerdo, las cuatro regiones pactaron potenciar las grandes infraestructuras interterritoriales (carreteras, puentes, ferrovías y túneles), coordinando además medidas que faciliten el tránsito de personas y bienes. Estos objetivos se formalizaron con la creación de un grupo de trabajo en busca del beneficio de facilidades recíprocas que permitan mejorar la competitividad de los productos de la región en los mercados de Asia Pacífico y Europa. “En general, las instrucciones se cumplieron, como quedó constancia en la ‘Declaración de Brasilia’ de 2017, aunque en algunos casos no se ha avanzado lo suficiente. Por ejemplo, se inició, pero no se ha completado, el plan piloto para agilizar los controles en las fronteras de los cuatro países, ni tampoco se ha completado la informatización integrada [con sistemas de datos y formularios uniformes] y se está avanzando en estudios conjuntos con el sector privado para evaluar el funcionamiento de los modos de infraestructura y transporte”, explica Herman Cortés, investigador del Instituto de Economía Aplicada Regional (IDEAR).

Entre los hitos logrados en estos siete años, el experto destaca los avances en la infraestructura pendiente -muchas carreteras estaban ya construidas y operativas- y “la decisión, con financiación, de construir el puente sobre el río Paraguay, que unirá las localidades fronterizas de Porto Murtinho y Carmelo Peralta”, conectando esta región con Brasil. “Falta solo la conexión final entre Campo Grande y Porto Murtinho, en el Estado de Mato Grosso do Sul, y pavimentar algunos kilómetros en territorio argentino, desde el límite con Paraguay (Misión La Paz), así como finalizar la Ruta 51 desde Salta al Paso de Sico, en la frontera con Chile”, apunta.

Ubicación e impacto en las regiones

El Corredor Bioceánico se sitúa en torno al Trópico de Capricornio y atraviesa el corazón de ZICOSUR (Zona de Integración del Centro Oeste Suramericano), integrado por provincias de Argentina, estados de Brasil, departamentos de Bolivia y Paraguay, regiones de Chile y Perú y

Municipios de Uruguay. A pesar de su denominación tiene un trazado cuyo objetivo central, según nos explica el profesor Cortés, “es, más que unir el Pacífico con el Atlántico, servir a los intercambios comerciales y turísticos de las áreas mediterráneas que componen el centro-oeste sudamericano, además de ofrecer a sus empresarios salidas directas a puertos del Pacífico”, foco de las principales demandas comerciales de Asia.

Infografía de Jorge Cortés G., socio de ‘Gráfica Interactiva’

Aunque existía una disposición común de participación interregional, las infraestructuras viales han supuesto históricamente una barrera para los flujos de comercio entre los distintos países del corredor. “La falta de caminos adecuados ha sido el principal obstáculo entre el noroeste argentino y el Chaco paraguayo, al igual que de ambas regiones con el sudoeste brasileño, con el agregado -en este último caso- de la inexistencia de un puente que permitiera cruzar el río Paraguay”, asegura el experto. Si se llevan a cabo las reformas proyectadas en el acuerdo, será posible incrementar tanto los negocios entre estas regiones como las importaciones desde el mercado asiático. “Esto último, más algunas exportaciones internas, podría generar más carga de retorno y evitar que camiones o trenes regresen vacíos desde los puertos chilenos. Este factor es uno de los que más encarecen el costo del transporte, lo que ha sido una de las mayores dificultades para el comercio sudamericano hacia y desde el Pacífico”, asevera.

Los estudios que se han hecho hasta ahora sobre el posible efecto en los mercados adjuntos han obtenido prometedores resultados. En Brasil se podrían transformar varias localizaciones de Campo Grande en centros logísticos para exportaciones a Asia, “así como de acopio y distribución de importaciones provenientes de ese y otros mercados”. En Argentina “se ha demostrado interés en habilitar *hubs* en las provincias de Jujuy y Salta, mientras que en Chile el mayor provecho está en aprovechar el tránsito de mercancías, impulsado por una organización público-privada biprovincial, que aspira a diversificar la producción en el área, hasta el momento básicamente minera”, reclama Cortés.

Además del crecimiento interno, el corredor podría generar importantes cadenas de valor entre estos cuatro países, como algunos casos de producción minera entre el noroeste argentino con regiones chilenas de Tarapacá y Antofagasta. “De hecho, ya hay una importante complementación para la producción de litio, algunos de cuyos insumos son importados a través de puertos antofagastinos. Son transportados a la cordillera en el lado argentino y luego exportados a mercados en el Pacífico a través de los mismos diques. Se anticipa que algo similar ocurrirá con sustanciales yacimientos de cobre, próximos a entrar en explotación en la provincia de Salta”, pronostica el experto.

Otro encadenamiento -no productivo, sino de servicios- se dará en el sector turístico, “por la complementariedad que tienen entre sí las distintas regiones de los cuatro países por las que transcurre este corredor. Esto se dará tanto entre países limítrofes, como entre los participantes. Ejemplo de esto será el circuito entre el desierto más árido del mundo (Desierto de Atacama) con la región más húmeda del planeta (o, al menos, de América), como lo es el Pantanal, contrastantes hitos que se podrán recorrer en menos de una semana, pasando además por otros

atractivos internacionales en el noroeste argentino y del Paraguay”, señala.

Desafíos y próximos pasos

Aunque como se indica en la ‘Declaración de Asunción’ el corredor es un proyecto multinacional, acordado y respaldado de inicio por las administraciones de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, lo cierto es que, como explica Herman Cortés, “las regiones por donde discurre han tenido, hasta el momento, poca participación en su gobernanza”. Desde 2021 se han activado esfuerzos de los gobiernos subnacionales y de algunas universidades locales, que han respondido a la llamada de cooperación. “En cambio, ha sido escasa la participación del empresariado. Lo que, unido a los efectos de la pandemia, ha hecho que se avance poco en acuerdos comerciales y turísticos”, lo que podría ser “el mecanismo más importante para la efectiva participación de todas las regiones involucradas, en especial de su pequeña y mediana empresa”.

Pese a que los avances en infraestructura se están dando según lo previsto, Cortés asegura que “se va a requerir en lo posible un trámite único, con controles fronterizos por medios electrónicos y aplicando modernas tecnologías, para lo cual se requiere no sólo acuerdos entre los respectivos servicios de Aduana, de controles fitosanitarios (para la prevención y control de las enfermedades de las plantas), zoonosanitarios y de migración, sino también infraestructuras de telecomunicaciones adecuadas en esos puntos fronterizos, que actualmente no la disponen. Sin esa agilización seguirán manteniéndose las actuales dificultades, que demoran excesivamente los controles y hacen aún más caros los servicios de transporte por esas horas perdidas en las fronteras”.

Los próximos pasos en materia de construcción están, sin embargo, bastante despejados. En cuanto a infraestructuras viales, el proyecto más relevante es el inicio de la construcción del puente sobre el río Paraguay, así como la culminación de la carretera en el Chaco Paraguayo. Además, los cuatro países deberán “asegurar la dotación de cableado de fibra óptica u otro medio seguro de conexión a Internet, y todos los sistemas telco a lo largo del Corredor Bioceánico en sus respectivos departamentos”.

Otro factor que se tiene muy en cuenta en el avance del proyecto es el respeto a las comunidades originarias que habitan los territorios por los que pasa el corredor, “para evitar cualquier dificultad al momento de iniciarse el esperado incremento de tránsito que pudiera generar alguna externalidad negativa si no se toman oportunamente las medidas adecuadas”, concluye Herman Cortés.

Ha colaborado en este artículo...

Herman Cortés se tituló como Periodista en la Universidad del Norte. Desde 2018 coordina los Proyectos de integración del Instituto de Economía Aplicada Regional (IDEAR), de la Universidad Católica del Norte, donde fue nombrado Profesor Adjunto del cuerpo académico e Investigador en la Facultad de Economía y Administración de la UCN.

Fue Encargado de la Unidad Regional de Asuntos Internacionales del Gobierno Regional de Antofagasta (2014-2018) y se desempeñó como secretario Pro Tempore de la Zona de Integración del Centro Oeste Suramericano (ZICOSUR) entre 2014 y 2016, en cuya génesis

participó en 1997. Mientras vivió 5 años en Salta – Argentina, fue el primer secretario ejecutivo del Grupo Empresarial Interregional del Centro Oeste Sudamericano (GEICOS), entre 1975 – 1978. Ha participado en la mayor parte de las reuniones del Comité Fronterizo (luego Comité de Integración) entre el Norte Grande de Chile y el Noroeste Argentino.

Actualmente tiene intensa relación y contactos internacionales con el Corredor Bioceánico Vial, que impulsan los Gobiernos Nacionales de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, para el acceso del centro oeste sudamericano a los mercados del Pacífico, a través de nuestros pasos fronterizos, caminos, ferrocarriles y puertos internacionales. Fue Coordinador del Proyecto FIC-R Corredor Bioceánico que ejecutó el IDEAR, de la UCN, y que finalizó el 30 de junio de 2021.