

## **Sobre corredores bioceánicos**

Marcelo E. Lascano

Publicado en el Libro Azul del transporte, 2da edición. Fundación para la Formación Profesional del Transporte. Federación Argentina de Entidades Empresas de Autotransporte de Carga FADEEAC. Buenos Aires. 2005.

### **introducción**

Durante los últimos años se han vuelto frecuentes las referencias a los corredores bioceánicos. En encuentros de especialistas, candidatos a gobernador provincial en campaña, y periodistas se refieren a la importancia de tal o cual corredor. Es positivo que se insista en la importancia de las políticas de infraestructura entre los temas de la *res pública*. También parece destacable que sea a través de un concepto cuyo alcance supera el marco estrecho de las jurisdicciones provinciales. Sin embargo cabe preguntarse hasta qué punto se han logrado implementaciones prácticas, y también si en todos los casos se trata de concepciones basadas en necesidades actuales o potenciales de infraestructura de transporte. Contestando esta dos preguntas apuntamos a hacer más eficaces las inversiones públicas en infraestructura de transporte.

### **¿Qué es un corredor?**

Un corredor es un hecho de circulación<sup>1</sup>. La palabra se utiliza para designar el espacio longitudinal de una casa que comunica dos sectores, una sucesión alineada de parques. En geopolítica importan los corredores territoriales, de una escala espacial mucho mayor. Un corredor que probablemente todos conozcamos es el Buenos Aires/Costa Atlántica. La ciudad está en un lugar. La playa en otro. Llegar a la playa implica superar los 400 km. que separan ambos ámbitos. Esa necesidad de circulación justifica el montaje de una infraestructura que facilite la superación de la distancia. Esa infraestructura no será utilizada una vez sino todos los veranos, es decir entonces que hay recurrencia de una circulación. Así queda definido un corredor: la trayectoria de una circulación recurrente entre un par de puntos del territorio, origen y destino.

La circulación y el transporte no requieren necesariamente de infraestructura. El espacio que media entre Buenos Aires y La Plata, por ejemplo, podría ser superado digamos a campo traviesa. El costo y el tiempo serán mucho mayores, pero será posible. Como no es esto lo que sucede, sino que se dispone de un equipamiento viario, el tiempo y el costo se reducen. Podría hacerse una comparación entre el desplazamiento a campotraviesa y el desplazamiento a través de una infraestructura. Tomando como índices el costo y el tiempo (que puede estandarizarse en términos monetarios también), se llegaría a dos niveles de inversión en un traslado. La energía insumida en un traslado viario es mucho menor. Esto implica

---

<sup>1</sup> En un trabajo anterior propusimos el concepto de circulación, como una forma de identificar los segmentos de demanda de transporte entre pares origen-destino, dejando en un plano secundario la asignación modal existente en un momento. . La circulación es entonces el tránsito recurrente entre dos lugares, ida y/o vuelta, carga y/o pasajeros. Aquí es muy importante la recurrencia, ya que esta es una consecuencia de la configuración del territorio, en cualquier escala. Si existe un tránsito recurrente de pasajeros entre dos ciudades, por un lado puede esperarse que este continuará en el futuro. Por otro lado es más fácil su tipificación más allá de la repartición modal que pueda reconocerse en un momento, y por lo tanto podrá ser más fácil la identificación de políticas de optimización de la asignación de la demanda global a cada modo.

- 1) la justificación del montaje de infraestructura (en relación al costo ahorrado para cada traslado particular)
- 2) Un cambio en la posición de un lugar respecto al otro. Dos puntos mediados por una traza de transporte viario se encuentran más cercanos. En cuanto al transporte, entonces, la *distancia geodésica*, expresada en km, pasa a un segundo plano (sin nunca desaparecer). La *distancia efectiva*, expresada en tiempo, costo o una combinación de ambos, es un parámetro geográfico más ajustado. En términos cualitativos, se podría formular una ecuación para el cálculo de la distancia efectiva:

$$\text{Distancia efectiva} = \text{Distancia geodésica} \times (\text{Tiempo/km} + \text{Costo/km})$$

Si existen dos localidades B y C distantes 200 km. de una localidad A, la localidad más cercana o *accesible* desde A será aquella que se encuentre a menor distancia efectiva. Habrá entonces un *accesibilidad diferencial* entre B y C respecto de A. La ponderación de los factores costo y tiempo se parametrizan de una forma para cargas y de otra para pasajeros. Para muchas cargas (graneles por ejemplo) la incidencia del tiempo es prácticamente despreciable.

Ya vistas algunas nociones implicadas en la idea de corredor podemos cambiar de escala espacial. Un ejemplo de corredor a escala nacional es Buenos Aires-Mendoza, existente desde el siglo XVII.

Es muy importante distinguir la infraestructura física del corredor mismo. Entre B.A. y Mendoza o entre B.A. y Tucumán primero hubo una huella, luego un ferrocarril, y más tarde se sumó el transporte por ruta pavimentada. Varió la infraestructura disponible pero no varió lo esencial: la recurrencia en la circulación, B.A.-Mendoza, Mendoza-B.A. Es decir que la infraestructura está precedida de *funciones que se alojan en el territorio*. Mendoza es sede de una determinada producción y Buenos Aires destino (para consumo o trasbordo). Si no existe generación o atracción de viajes, por lo menos en un estado latente, la infraestructura no necesariamente crea flujos de pasajeros o de carga. Por último puede notarse que un corredor de transporte puede darse en diferentes escalas territoriales : Buenos Aires-La Plata y Buenos Aires-Mendoza.

Una huella de carretas implica mayor distancia efectiva que un ferrocarril. Sin embargo un sistema viario de huellas, aislado, no implica accesibilidad diferencial. En un territorio mayormente llano como el nuestro la diferenciación para una red de infraestructura compuesta por un solo tipo de solución técnica se limitaría, ahora sí, a la distancia geodésica. Pero esta no es la realidad, sino que el territorio argentino presenta distintas coberturas de infraestructura y/o de servicios ferroviaria/os, caminera, aérea/os y fluvial/es. El equilibrio en la accesibilidad diferencial es el objetivo de la planificación del transporte. Pero la planificación del transporte sólo puede definirse espacialmente cuando existe una perspectiva a largo plazo del manejo de las funciones del territorio, básicamente la producción, y en segunda instancia el sistema de asentamientos.

Hay dos tipos básicos de circulación: cargas y pasajeros. El ejemplo B.A.-Costa Atlántica es un caso de pasajeros, y además fuertemente estacional. B.A.-Mendoza es mixto y sin variaciones bruscas de volumen a lo largo del año. No hay corredores en los que predomine la carga, sino corredores de grandes volúmenes de carga que acompañan los flujos de pasajeros. En esta ocasión tratamos los casos similares al corredor B.A.-Mendoza, con énfasis en su incidencia en el comercio exterior.

Los ejemplos mencionados son corredores comprendidos en su totalidad en un solo territorio nacional. Este es un primer rol de los corredores: la reducción de la accesibilidad diferencial entre las distintas partes del país. Esta reducción tendrá un efecto concreto en cada tipo de producción económica, pero el efecto global se manifiesta sobre la dinámica general de la economía de un lugar, siendo entonces el efecto de un corredor básicamente territorial.

Al mismo tiempo, si se toma una producción de exportación como ejemplo, se verá que la distancia efectiva hasta el mercado comprador tiene dos componentes: uno terrestre y otro marítimo. Los costos de los fletes marítimos no responden linealmente a la distancia geodésica y no existe hacia el interior del sector una competencia basada en la velocidad (tiempo). Es decir que respecto a muchos competidores comerciales de la Argentina, por ejemplo en el rubro alimentos, puede no considerarse inmediatamente como ventaja o desventaja las distancias marítimas. Entonces, las diferencias entre los costos de transporte de producciones similares a la de nuestro país están también, y en buena parte, en las inversiones que requieren los desplazamientos por tierra. Es decir que hacia el interior de un país, un corredor tiene la función de acercar las zonas más alejadas al resto del territorio, y también, de mantener la competitividad de la producción exportable.

En esta ocasión haremos referencia a varios corredores que se suelen mencionar. Son corredores que además de estar pensados para favorecer la cohesión interna, se extenderían por sobre los países limítrofes. Son corredores internacionales, lo cual implicaría que los tráficos recurrentes crucen un límite internacional, o dos, y utilicen el espacio de territorios diferentes a los de su origen. Este es el punto central en la implementación de un corredor internacional. Por un **principio de reciprocidad**, dos o más estados se comprometen a flexibilizar el paso por su territorio de los tráficos originados en los otros, a cambio de obtener igual prestación de las otras partes. Además del principio de reciprocidad, hay un segundo elemento que unifica un corredor a lo largo de diferentes países: la **complementariedad de su traza**.

Siendo que en el cono sur la Argentina es un país de tránsito, en el plano diplomático será de utilidad contar con una definición de corredor que se ajuste a los intereses del país. Recordemos que contar con una posición de paso implica una renta diferencial. La exportación de servicios de transporte cuenta con posibilidades que merecen consensuar una política de estado al respecto. No sólo se trataría de vender algo distinto a las materias primas, sino también de una actividad generadora de divisas localizada fuera de Buenos Aires.

El auge de la utilización de la noción de corredor internacional es consecuencia exclusiva del nuevo papel del comercio internacional en la relación entre las naciones. Según el éxito que se alcance en los acuerdos comerciales irá efectivizándose la implementación de corredores. Simultáneamente la búsqueda de la cohesión territorial es un principio de geopolítica interna que sigue vigente. Si el intercambio de bienes y servicios se desenvuelve con menores restricciones, y este cambio queda resaltado por oposición a las sistemas proteccionistas previos a la segunda guerra mundial, no quiere decir que los demás aspectos de las vidas de las naciones sigan una tendencia similar.

A lo largo de un corredor pueden estar presentes tres tipos de tránsito

-Tránsito país origen/país destino: tránsitos binacionales. La Argentina es el país con mayor cantidad de corredores de tránsito binacional consolidados en Sudamérica. Se trata de un grupo de tránsito de gran escala.

-Tránsito país origen/país de paso/país destino: tránsitos que incluyen el paso por un país que no es ni origen ni destino, lo que plantea la cuestión de la utilización de la infraestructura. Aún no se conoce con precisión esta dinámica del transporte en el territorio argentino. En este grupo se incluyen las posibilidades de exportar servicios de transporte, en el cual podría jugar un rol central la infraestructura ferroviaria. También es un tipo de tránsito de gran escala.

-Tráficos internos (nacionales) : tienen que ver con la estructura funcional del territorio. En el análisis de la infraestructura de corredores internacionales deben ser tendidos en cuenta los tramos en que el tránsito internacional se superpone a la dinámica interna del transporte.

En las negociaciones con países limítrofes la identificación de grupos de circulación a partir de esta clasificación mejoraría el alcance de acuerdos sobre tránsito internacional de cargas. Esta es una tarea que se puede realizar con los registros de movimiento caminero que realiza la DNV y algunas vialidades provinciales. No se trata de acotar estadísticas a algo que parece obvio y que podemos reconocer en cualquier mapa. Más bien hay que identificar y monitorear en forma sistemática las corrientes recurrentes de tránsito lo cual incluye composición, volumen, estacionalidad, superposición con otros tipos de tránsito y trazas de desplazamiento. Es un análisis que debe ser efectuado por geógrafos profesionales.

### **Los corredores más frecuentemente célebres**

Muchas veces se habla de los corredores con gran entusiasmo, sobre todo de los bioceánicos. En este breve texto hemos querido llamar a la cautela al respecto. Para hablar de un corredor bioceánico este debe o existir o constituir un plan que suma un número de infraestructuras dispersas a lo largo de su traza. Aquí sugeriremos algunos elementos para una definición preliminar de corredor territorial de transporte.

- Si se verifica una traza de tránsito de cargas relativamente intenso, cuyo volumen se compone principalmente de la demanda generada por los extremos (B.A. y Mendoza) entonces habremos identificado un corredor de transporte de cargas.

- Si se verifican los tres tipos de tránsito recién definidos entonces el corredor es internacional.

- Si los extremos no constituyen centros de consumo, sino más bien puntos de trasbordo hacia el transporte marítimo, se trata de un corredor bioceánico. Nuestra experiencia en temas territoriales nos sugiere que este último tipo no se está dando en el cono sur. Si existirían corredores con un extremo portuario que se vincula mediante un corredor con un hinterland no adyacente. La idea de un corredor entre Bahía Blanca y Talcahuano/Concepción tendría sentido no tanto para enlazar carga que busca sortear la península sudamericana, sino para facilitar la proyección del comercio exterior de la siempre creciente comarca de Neuquen-Grl Roca.

Pueden tomarse como ejemplos los casos mencionados al comienzo, aunque no incluyen tránsito internacional. Tomando en cuenta el concepto de escala territorial y de función territorial (aplicada a los extremos y puntos intermedios) podría lograrse un mayor entendimiento de la noción de corredor. Creemos que vale la pena rescatar su significado por que:

- Mejora la adecuación de las inversiones públicas en infraestructura a las necesidades de los usuarios (Los transportistas como usuarios materiales y el sector productivo como usuario real).

- Posibilita ahorros en el gasto del dinero de los contribuyentes, ya que se optimiza el resultado de transporte por unidad de inversión.

Suele mencionarse una gran cantidad de corredores, bioceánicos o no. Desde Comodoro Rivadavia-Puerto Aysen hasta aquél que parte de Antofagasta, al norte de Chile, y cruzando el puente sobre el Pilcomayo en La Paz alcanza el Brasil a través de Pedro J. Caballero. Es cierto que se ha tendido a restringir el tema a tres casos “consagrados por repetición”: un corredor norte (que generalmente incluye al tramo Resistencia-Salta), uno central (que generalmente incluye parte o toda la ruta 7) y uno sur (que suele incluir el Alto Valle del río Negro. Pero también en estos casos existe una gama infinita de combinaciones, de puertos pacíficos y atlánticos, y de trazas de paso. ¿Por qué no alentar al señor lector a proponer su propio corredor? Esta profusión de casos nos hace pensar que los corredores alegados son anheos, y no tanto entidades geográficas. Tampoco conocemos que sean objeto de políticas de concreción, es decir que tampoco son corredores-plan. Un corredor es básicamente territorial, por lo que supuestamente el manejo de los modos que incluye debería partir de criterios comunes. ¿Puede afirmarse que esto sea así en alguno de los tres casos “consagrados”? Y por último creemos oportuno preguntar ¿en algún momento se declaró cerrada la discusión sobre la necesidad o utilidad de estos corredores? ¿en algún momento tuvo lugar? En todo caso ¿tal discusión tendría relación con alguna necesidad prioritaria de la demanda del transporte de carga?

### **El acceso al pacífico y los pasos cordilleranos: potencial y dificultades**

Uno de los componentes más importantes del auge conceptual de los corredores es su correspondiente “paso cordillerano”. Es particularmente llamativa la relevancia que este tema tiene a nivel público en las provincias. Contar con un paso a Chile parece constituir un hecho que “jerarquizaría” a la provincia. Hay una componente de orgullo, porque un paso por la cordillera ¿conecta? por sí solo la provincia con otro país. Poner en duda los “beneficios del paso X” (siempre asociado a un corredor dibujado en un mapa) equivaldría a oponerse al progreso de “zonas postergadas” (¿postergadas de qué?). El paso por Las Cuevas da acceso al mercado de Santiago de Chile y su entorno, con 7 millones de habitantes. La pregunta que ha de hacerse para otros pasos es ¿a qué mercado llevo?. En la elaboración de la respuesta deben considerarse zonas de consumo de bienes o zonas de generación de carga. Un paso cordillerano, con infraestructura de tránsito jerarquizada o no, no es ninguna garantía de progreso. Sostener lo contrario es lisa y llanamente mentir. Sobran los ejemplos.

Podemos elegir, sólo para provocar el debate, el paso de Jama al norte del país. En primer lugar pueden plantearse dudas sobre la importancia como mercado del área de Chile a la que da acceso. En este plano aún más difícil es encontrar respuestas para los pasos de San Francisco y para el faraónico proyecto de un Paso en Pircas Negras (La Rioja), de dudoso carácter prioritario. En cambio resulta más clara la utilidad de Pino Achado (Neuquén). En segundo lugar en cuanto al Paso de jama, y está es la mayor incongruencia, se puede preguntar ¿para qué se invirtieron millones de pesos de los impuestos de los argentinos en el paso de Jama existiendo el C-14 de la red de trocha métrica? Aún estamos a tiempo de asignar los sacrificados aportes de todos nosotros a verdaderas prioridades de infraestructura. Para finalizar convendrá abordar la idea de un paso cordillerano como la “puerta al pacífico”.

El aumento imparable de la escala de la industria naviera durante los últimos 30 años plantea el reacomodamiento de la infraestructura portuaria (articuladora de flujos terrestres y marítimos). En tanto esta tendencia a la gran escala se origina en el volumen del intercambio entre los grandes jugadores del comercio internacional, la generación de cargas de exportación de la Argentina (equivalente a la demanda de transporte oceánico) debe quedar integrada a la oferta de los armadores internacionales (hasta tanto no se organice una marina mercante endógena). Esto quiere decir que la escala de demanda debe alcanzar la escala de la oferta, lo cual contradice en primera instancia la lógica mercantil de la adquisición de bienes y servicios. Esto plantea una dificultad, ya que es bien conocido que el volumen de nuestro comercio exterior no alcanza aún el rango del volumen de exportación de los países europeos, por ejemplo. También son conocidas las dificultades que producen las fluctuaciones de las importaciones sobre la disponibilidad de bodega. Esto genera un problema variable en la accesibilidad diferencial de la producción argentina al resto de los mercados del mundo. Hacia el futuro podría agravarse aun más. En una Argentina que sufre los males de la concentración territorial (Lascano,2002), no es fácil presentar el problema de la necesidad de contar con un terminal concentradora del movimiento de contenedores (Lascano,2004).

En esta perspectiva, puede darse completa dimensión a la cuestión del acceso a los puertos Chilenos. Para Chile, Asia ha constituido una política de largo plazo, que la Argentina aún no ha emprendido (si tal cosa debiera emprenderse). En caso de hacerlo, habrá un volumen nuevo de comercio para el cual se podría plantear y analizar la utilización de los puertos del pacífico. Este desarrollo a largo plazo debe preceder, debe ser conocido, a la hora de planificar la infraestructura de corredores que faciliten el acceso al pacífico, en caso de concluirse que es mejor alternativa que el Atlántico. Y en este punto podemos proponer un quiebre en los términos que se utilizan en el debate de este problema. Nótese que la expresión “acceso al pacífico” es una licencia literaria, ya que en verdad se quiere hacer referencia a una facilitación del acceso a los mercados asiáticos. Hablar literalmente de un “acceso al pacífico” sugiere más bien ganas de ir a la playa, y no tanto un acceso a la oferta de fletes marítimos sobre el pacífico hacia Asia. Un paso verdaderamente “playero” es el de Agua Negra, en San Juan, que facilita la llegada a La Serena, Chile. Si se deja afuera la metáfora puede advertirse la cuestión de la oferta de fletes marítimos regulares en estos puertos, actual o potencial. Si en Antofagasta y Talcahuano no existen servicios fijos y si la utilización por parte de mercaderías argentinas no es estructural, no debe hablarse de los puertos chilenos como un trampolín hacia Asia sino en términos potenciales. Más complejo se vuelve el tema en cuanto a los graneles, y no haremos referencia a este segmento de demanda aquí.

Finalmente es interesante advertir que el tema de los pasos internacionales parece tener que ver sólo con Chile. Aquí podemos llamar la atención sobre la importancia del paso Mazza-Yacuiba. Si bien cuenta con infraestructura jerarquizada, la importancia que está teniendo el desarrollo territorial del oriente boliviano justifica una evaluación entorno a su adecuación. Creemos que, considerando las grandes distancias, la red ferroviaria de trocha métrica puede comenzar a jugar un rol central en la circulación de cargas. Este corredor, que muestra signos de consolidación cada vez mayores, podría alcanzar un nivel de diversificación de cargas y de bidireccionalidad similar al que posee su par Bueno Aires-Santiago. Todo el entorno de Santa Cruz de la Sierra podrá contar con una mejor alternativa en el transporte ferroviario hacia el Paraná Plata a través del paso Mazza-Yacuiba, continuando a lo largo de los diferentes ramales de la red de trocha métrica que cruzan las planicies argentinas. Sobre todo ante las dificultades que aún plantea la navegación del alto río Paraguay. Por un lado el carácter marginal de Puerto Suárez y la

ausencia de un puerto y accesos en Puerto Busch. Por otro lado por la renuencia, histórica y doctrinalmente fijada, de los Brasileños a facilitar la navegación en la alta cuenca del Plata.

## **Conclusión**

El análisis de los corredores del tránsito de cargas, internos como internacionales, puede mejorarse aprovechando diversos registros estadísticos de flujos en rutas, ferrocarriles y río navegables. La identificación de circulaciones crecientes o en vías de diversificación permitirá mejorar la identificación de prioridades de inversión. Esta indagación permitirá también aprovechar las capacidades ociosas de algunos tramos de infraestructura en cada corredor, mediante la reasignación modal conforme al crecimiento de la producción. El concepto de corredor enriquece la elaboración de un diagnóstico y de propuestas. Es una oportunidad para aprovechar los registros estadísticos del transporte.

## **Referencias**

- Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. Estudios de Tránsito 2001. (Estadísticas de TMDA en rutas nacionales entre 1992 y 2001). Buenos Aires. 2001.
- Lascano, M. Buenos Aires en la integración territorial de la Argentina. Boletín del Grupo de Reflexión Geopolítica nº 1. Escuela Nacional de Defensa. Buenos Aires. 2002
- Lascano, M. Proyección estratégica del puerto de Buenos Aires. Boletín del Grupo de Reflexión Geopolítica nº 4. Escuela Nacional de Defensa. Buenos Aires. 2004.