

Edmundo González: “No le tengamos miedo a perforar la cordillera”

Fuente: Portal Portuario, Sebastián Betancourt

Ante el desarrollo portuario que está impulsando Perú en algunos de los recintos marítimos situados dentro de su territorio, desde el lado chileno surgieron diversas voces de alerta, unas con mayor urgencia que otras, pero apuntando a un objetivo común: no quedarse atrás en la competencia e impulsar el crecimiento de los puertos de Chile.

Desde su despacho en Valparaíso, el almirante Edmundo González Robles, presidente de la Liga Marítima de Chile, analizó el panorama de la realidad portuaria nacional en el tablero del comercio regional y planteó una serie de jugadas estratégicas que, en base a su experiencia, podrían reposicionar a Chile en un rol protagonista dentro de las redes logísticas y marítimas por las que transitan las mercancías, visualizando las puertas que se pueden abrir para alcanzar aquel objetivo.

“No le tengamos miedo a perforar la cordillera”, es la recomendación que propuso el ex comandante en jefe de la Armada y profesor de la Academia de Guerra Naval, en referencia a la creación de conexiones internacionales que favorezcan el tránsito fluido de las cargas producidas por los países vecinos y faciliten su salida a través de terminales marítimos nacionales, un enfoque que González presentó como el indicado para fortalecer el desarrollo de los puertos chilenos. La receta también necesita una unión administrativa en la que los recintos se complementen dentro de su territorio y logren, en conjunto, configurar hubs logísticos.

Perú sigue avanzando en el desarrollo de sus puertos. En el

Callao, los concesionarios se comprometieron a invertir en los terminales que operan, mientras que en Tacna, por ejemplo, ya son visibles acciones más concretas por establecer un recinto portuario. **¿Cómo podría afectar a Chile ese avance del país vecino en la materia? ¿Es ese progreso un peligro para el país?**

Sin duda nos afecta, no solamente el desarrollo que están proyectando los peruanos para Tacna, sino que también lo que están haciendo en Callao y en el Puerto de Chancay, que es un tremendo mega puerto en el proyecto definitivo. Los puertos se clasifican en feeder, los más chiquititos, que son los que reciben de otros y mandan a otros; y los gateway, que son los puertos intermedios que no tienen las características de un hub, pero que tienen los rasgos más potentes de un feeder; yo diría que San Antonio o Valparaíso podrían estar entre la categoría feeder y gateway, pero más tirados a gateway. El resto de los puertos nuestros son todos feeder. Entonces, lo que está desarrollando Perú, a lo cual hay que felicitarlos, porque la verdad es que nosotros no deberíamos molestarnos, ellos lo están haciendo bien, nosotros lo estamos haciendo mal, porque nos estamos quedando atrás. La competencia es cruel y no perdona, en eso Perú a hecho una excelente labor. Yo, al contrario, felicito a los peruanos con las cosas que están haciendo que, a la larga, nos van a afectar, porque van a someter a nuestros puertos a ser exactamente puertos feeder y ellos van a tener los hubs.

¿Qué ventajas tienen los puertos peruanos por sobre los chilenos?



Geográficamente, ambos países tienen potencialidades y debilidades. La potencialidad de ellos es que están mejor orientados a los mercados de Asia, los puertos de Perú están mejor localizados, porque tienen menor distancia hacia los puertos de China y, en general, del Asia. Nosotros estamos a una distancia un poquito mayor, pero es uno o dos días de diferencia, no es tan notable. La gracia que tiene Chile es que, al ser un país angosto y largo, que tiene muchas complicaciones en lo que es seguridad y defensa, en lo que es comercio tiene ventajas. Hacer comercio y tener puertos de buenas aguas profundas como tenemos en Chile a lo largo de estos 4.000 kilómetros es una bendición, porque nos permite no solamente sacar nuestros productos, sino que también tenemos vecinos importantes al otro lado de la cordillera, eso es lo importante. Ahí es donde va mi punto central, porque la culpa no es de Perú, la culpa es nuestra. Tenemos que abrir los ojos y ponernos las pilas para poder ser efectivamente competitivos y transformar las decenas de puertos que tenemos, los diez estatales más otros particulares, la veintena de puertos importantes que podamos tener en Chile, en lugar de ser feeders, transformarlos en gateways y, ojalá, en hubs.

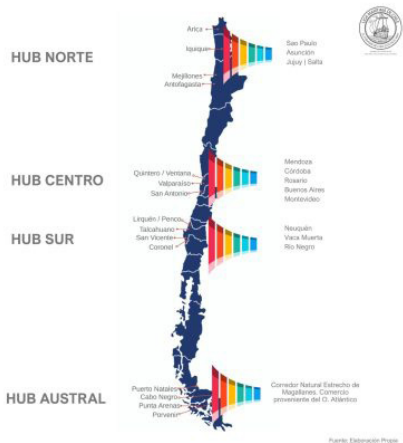
¿Cuál es el potencial del país para formar los hubs

que menciona?

Yo postulo que, en Chile, perfectamente podríamos tener cuatro hubs a lo largo del país: un hub norte, un hub centro, un hub sur y un hub austral. ¿Cuál es la gracia que tiene esto? Que nosotros prescindimos de lo que esté haciendo Perú. Perú tiene su problema, está exportando e importando desde China y lo que quiere China es lograr que los puertos que está explotando en Perú se conviertan en instalaciones hub para repartir a Sudamérica. Nosotros tenemos que evitar eso, si queremos ser competencia leal o comercial. Entonces, lo que nosotros tenemos que hacer, en ese caso puntual, es desarrollar el hub norte.

¿En qué consistiría este hub norte?

El hub norte consiste en juntar los puertos de Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta bajo una sola administración, que puede ser una figura estatal y concesionada a particulares, juntar esos cuatro puertos y concesionarlos a privados, de tal suerte que tengan una sola administración y no haya competencia entre ellos, sea el Puerto de Arica el que mejor exporte o importe determinadas especies; en Mejillones, sea la minería; en Iquique, la Zona Franca; en Antofagasta, otros materiales. Entonces, la gracia que tiene al ser una sola administración es



que uno puede equilibrar mejor el sistema de la competencia interportuaria y, en lugar de tener puros puertos feeder, la sinergia que provocan estos cuatro puertos va a lograr al final hacer un puerto hub.

En esta idea, ¿cómo se podría configurar un sólo hub a partir de los cuatro que señala?

Conectándolos con carreteras y vías férreas por la costa. Hay que hacerlo, de manera que sea mucho más eficiente que lo que es la Ruta 5, de tal suerte que puedan tener transferencias internas de carga sin ningún problema a través de camiones y a través del ferrocarril. Lo que tenemos que hacer para crear ese hub norte y también lograr tener un hub centro, un hub sur y un hub austral, es perforar la cordillera. Esa es mi postura, porque, de lo contrario, es una complicación para el comercio. No es lógico subir una de las montañas más altas del mundo para poder trasportar cargas hacia Argentina, hacia Brasil, etcétera. Entonces, ¿cuál es la postura mía? Perforar la cordillera en el norte, en el centro y en el sur.

¿Y en el hub austral?

El hub austral es natural, que es el estrecho de Magallanes, por lo tanto, ese hub, que une a los puertos de Punta Arenas, Porvenir, Puerto Natales, Cabo Negro, es un trasvase natural entre océanos y ya está perforado. Ese hub va a tomar mucha fuerza en el futuro, porque lo más probable es que el hidrógeno verde, el famoso H2V, va a convertir al estrecho de Magallanes y sus puertos en un hub que va a repartir hidrógeno verde en la forma de amoníaco o en la forma que sea más segura transportarla, no sólo por el Pacífico, sino que además por el Atlántico. Lo que hay que hacer ahora, es buscar el hidrógeno verde, producir este combustible del futuro y lograr que este asunto salga a los mercados de Europa, África, Asia por el Pacífico o por el Atlántico. **En el caso de la zona norte, ¿cómo funcionaría la idea de perforar la cordillera?**

Volvamos al punto central. ¿Cómo evitamos que nos pase esto que nos está pasando con Perú? Muy fácil, desarrollemos el hub norte. El hub norte es unir los puertos de Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta, perforar la cordillera en el lugar que sea más conveniente para conectar, fundamentalmente, Paraguay, que tiene su mercado; el sur de Brasil, a través de Sao Paulo y todos los alrededores, que tienen más del 50% de la producción industrial del Brasil y eso está frente a nuestro hub norte, no está frente a Perú. Por eso, nosotros estamos mejor posicionados para ellos. Ellos están mejor posicionados para recibir cosas de China, nosotros estamos mejor ubicados para sacar los productos de las potencias industriales que tenemos en el Atlántico como Brasil, Argentina y, en menor escala, Paraguay y Uruguay. Esa tiene que ser nuestra tarea, no es sacar los productos que haga Chile, que son insignificantes los productos que hace Chile, respecto a la competencia que tenemos que generar con China. Lo que hay que sacar, es la producción industrial del sur de Brasil, que es la más potente; del norte de Argentina, que son granos y otros tipos de cosas que pueden salir por este hub del norte.

¿El desarrollo de los corredores bioceánicos contribuye, en parte, al planeamiento de mejorar las conexiones con los mercados de países vecinos?

Es que hace mucho tiempo que venimos hablando de los corredores bioceánicos. Quiero hacer un reconocimiento al antiguo alcalde de Iquique, Jorge Soria, que posteriormente fue senador de la República. Él fue el primero que partió hablando del corredor bioceánico en el norte y esto es con una idea tomada de él un poco, porque fue bastante perseverante en ese tema. A mi me lo habrá explicado unas dos o tres veces, lo cual se lo agradezco mucho,

porque quedé muy metido y creo que es la solución nuestra. Eso hay que replicarlo en el centro y en el sur, ya está hecho en el sur austral. Entonces, la solución nuestra no es enojarnos con Perú, es competir con Perú; la solución nuestra no es recibir mercancías de China, es exportar lo que producen grandes países como Brasil, que saca todos los productos industriales del sur y todo lo granelero desde el norte de Argentina. Esa tiene que ser nuestra fuente de comercio exterior, junto con el Paraguay, que no es menor.

Regresando a la idea de formar hubs, ¿cómo se desenvuelve la propuesta en la zona central?

Hay que establecer un hub central uniendo a los puertos de Valparaíso, San Antonio y, si se quiere, también el complejo de Quintero – Ventanas, pero hablemos de Valparaíso y San Antonio, fundamentalmente. Por eso es que a mí, como presidente de la Liga Marítima, me molesta mucho cuando hablan de la competencia portuaria de San Antonio con Valparaíso; no debería existir. Valparaíso y San Antonio deberían estar bajo una sola administración, concesionando a privados los muelles, pero la administración estatal tiene que ser centralizada, porque es esa la que verá si Valparaíso es mejor para recibir cruceros, a lo mejor para exportar contenedores es más fácil hacerlo a través de ambos puertos o para exportar graneles y carga general es mejor San Antonio. Entonces, para eso se necesita una sola administración y no competencia. Después concesionan los muelles privados como corresponde. **¿Qué gracia tendría eso?** Hay que fijarse en todas las cosas que conectaría mirando un mapa: Mendoza, Córdoba, Rosario, Buenos Aires y Montevideo. Se estaría duplicando, en el fondo, la población de Chile con esos mercados y ahí tiene que estar nuestro punto de enfoque, no tiene que ser China. China es un gran socio comercial de nuestro país, ya basta con lo que nos llega de eso. Lo que nosotros tenemos que hacer para agilizar nuestro comercio exterior, es sacar los productos que se generan en la costa atlántica por el Pacífico hacia Asia. Ese tiene que ser nuestro punto.

En términos de infraestructura, ¿cómo se puede lograr una mejor conexión de la zona central con Argentina?

Desarrollando una mejor infraestructura. Este proyecto, por ejemplo, del túnel Cristo Redentor existe hace muchos años. De hecho, si no me equivoco, yo vi una maqueta hace tiempo atrás en la embajada chilena en Argentina, en Buenos Aires. Ese túnel, sin duda, debiera tener pista para vehículos, pista para camiones, vías para trenes, sin tener que subir hasta el Cristo Redentor, haciendo estas largas colas de camiones, pasando por un burocrático control aduanero, sino que cruzando por un túnel con TAG, con elementos automáticos y modernos.

En la zona sur, ¿cómo se configura la propuesta de crear un hub en ese territorio?

Un hub en el sur tiene que ser la unión entre Talcahuano, San Vicente, Coronel y

todos los complejos portuarios que hay en el área, bajo una sola administración, concesionando a privados sin ni un problema, conectando perfectamente con Neuquén y sus hidrocarburos, entre un montón de otros productos; Vaca Muerta, que es el futuro centro de hidrocarburos de Argentina; y Río Negro. Ahí, nuevamente tenemos que perforar la cordillera, no le tengamos miedo a perforar la cordillera. Juntémonos a hacer comercio con los argentinos, juntémonos a hacer comercio con los uruguayos, juntémonos a hacer comercio con los paraguayos y los brasileros. Ese es nuestro mercado, no hay que mirar hacia Perú diciendo la envidia que nos da, porque está agrandando sus puertos y desarrollando una infraestructura portuaria maravillosa. Seamos competencia y la forma de hacer competencia, es perforando la cordillera.

Justamente, existe el proyecto para construir un corredor ferroviario que conecte a Neuquén con Chile y permita llegar a la zona del Bio Bio.

Yo creo que el minuto para hacerlo es ahora. El tren es sumamente eficiente como complemento al transporte marítimo para el caso de Chile en los ejes oeste-este, al igual que lo es el rodoviario. El buque, incluyendo comercio internacional y cabotaje, es eficiente en el eje norte-sur, no satura las carreteras, mueve todo por mar, es más eficiente. Eso es lo que tenemos que desarrollar mucho mejor, no puede ser que el comercio norte-sur de Chile lo hagan solamente los camiones, es poco eficiente eso. No puede ser que los trenes no muevan cargas oeste-este o, incluso, transferencias pequeñas norte-sur. La distancia de Valparaíso a San Antonio, si yo pongo el odómetro en cero, son 100 kilómetros. Si uno la costa en un camino son 50 kilómetros, la mitad. Hay que hacer ese camino por la costa para autos, para camiones y para trenes y se acaba el problema, eso es lo que tenemos que hacer. El minuto es ahora, porque ya estamos atrasados. Es por eso que la Liga Marítima de Chile ha tomado esta batuta de los puertos, porque nos va ayudar a salir del empujamiento de crecimiento que tenemos y la única forma es el comercio exterior, esa es la única manera que tenemos de desarrollar estos verdaderos hub.

Son muchos los actores involucrados dentro de la cadena, ¿qué se requiere para generar las sinergias necesarias y que la idea fluya con mayor rapidez?

Primero, habría que modernizar la Ley de Puertos, que fue una buena Ley cuando se crearon los diez puertos estatales, pero ya quedó atrás, porque hoy día la competencia exige hubs, no exige feeders y la única forma de tener hubs aquí y rápido es unir puertos, que se puede perfectamente. El paradigma también hay que cambiarlo y perforemos la cordillera de una vez por todas, si no pasa nada. Yo, que soy experto en seguridad y defensa, digo que perforando la cordillera no pasa nada. No hay nada más fácil para controlar que un túnel, olvídense de que sería un peligro para la seguridad nacional y esos miedos de aquellos que siempre andan viendo demonios en todos lados. Al contrario, vamos a tener la posibilidad de ir por el día a Mendoza a comer un bonito bife de chorizo y un buen vino. Eso es lo que tenemos que hacer.

