



Jaime Olivares

TURISMO BIOCEANICO

Allá por los años noventa, entre tantas vueltas y revueltas, terminé de gerente, de una planta maderera, en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. La empresa tenía grandes concesiones en la selva, casi en la frontera con Brasil. Exportábamos maderas finas a Japón y otros países asiáticos

A poco andar, inicié los estudios, para embarcar nuestros productos, por el puerto de Iquique. De hecho fui a puerto Suárez, en la frontera con Brasil, para conocer la famosa hidrovía

La operación tenía dos fases. En la primera, de unos, 650 kms, la madera viajaba en tren desde Santa Cruz, hasta Puerto Busch, en la frontera con Brasil y desde allí viajaba en Barcazas hasta Santa Fé y otras veces, hasta el puerto de Rosario en el río Paraná

La operación era muy simple. Un ramal de la vía férrea, que conecta Corumba, con Santa Cruz, permitía que vagones de carga entraran directamente a los patios de la fábrica, en la localidad de Warnes - al lado de Santa Cruz - cargaban los containers, para luego continuar viaje hasta puerto Busch, donde los containers eran subidos a grandes barcazas, que recorrían la hidrovía hasta llegar al puerto de Santa Fé en Argentina a 1.900 Kms.

Para graficar la situación, valga agregar, que una barcaza del tipo Mississippi, de sesenta metros de eslora, por once de manga podía transportar 1.600 toneladas, equivalentes a cuarenta vagones de ferrocarril o ciento ochenta camiones.

Los datos eran demoledores v.gr. con un litro de combustible Diesel, se recorren 251 kms en barcaza - de hecho se pueden recorrer con el motor apagado, solo con la fuerza del río que va de bajada - ciento un kms en ferrocarril y apenas 29 Kms en carretera. Cuando terminé el estudio, concluí que el transporte vía la hidrovía era mucho más rápido, eficiente y de menor costo, que cualquier otro medio de transporte.

En resumen, para transferir una tonelada de carga, por mil kilómetros, una barcaza consume 3,74 litros de Diesel frente a 8,26 litros que requiere el ferrocarril y 32,25 litros que

utiliza el camión

Nada que hacer ¡! Me habrían cancelado por inepto, si hubiera presentado la idea ante el Directorio de la empresa. Hay que aceptarlo, es puro humo, la historia de tanto corredor. Lo cierto es, que no hay manera que las cargas de cereales, especialmente soya, pueda ser derivada hacia nuestro puerto, simplemente los números no dan. Además debe considerarse que toda la zona granelera, especialmente la de Campo Grande, está al lado de la hidrovía.

Tal como están las cosas, debemos enfocarnos en mantener expedita la ruta Iquique Colchane, dado que los Bolivianos mantienen perfectamente la parte que a ellos les corresponde. Además debemos ampliar el complejo fronterizo, a fin de que más funcionarios de la PDI puedan atender el creciente flujo en ese punto fronterizo y finalmente ejercer mayor control, a fin de optimizar la transparencia, que sufre de una fragilidad extrema, que afecta gravemente a nuestros compradores Bolivianos.

En resumen, nuestro corredor bioceánico, el que usan intensivamente nuestros clientes bolivianos y que une Iquique, La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, funciona perfectamente desde hace veinte años y en tanto no exista un ferrocarril, que baje todos los costos de transporte, para la ruta Campo Grande - Iquique es pura ilusión tanto corredor. Dicho todo esto, con motivo de estas vacaciones, el turismo bioceánico, es una belleza, sobre todo, nuestro propio corredor, que cruza el desierto, el altiplano, la cordillera, se adentra en la selva del Chapare a la altura de Cochabamba, luego continúa por las verdes praderas de Santa Cruz, para cruzar la Chiquitania con el encanto de tanto pueblo lleno de tradiciones. Realmente es una belleza

Ya en Brasil, al lado de Puerto Suárez, está Corumba, una ciudad super moderna, con su famoso pantanal, que no hay que perderse por ningún motivo.

Resumiendo, hay como ocho corredores bioceánico, pero no hay que engañarse ¡ ninguno nos sirve ¡... de manera que debemos cuidar y mantener en buen estado, el que usan intensivamente nuestros compradores bolivianos