

## COMENTARIOS

# Desafíos para los corredores bioceánicos

En América del Sur se habla dar vida a corredores bioceánicos consistente en rutas terrestres desde puertos del Atlántico para acceder a terminales marítimos del Pacífico destinado a facilitar exportaciones hasta Asia y Oceanía. Brasil es el más interesado en transportar soja, maíz y algodón utilizando puertos chilenos. Consideran que un carguero demora unos 10 días en hacer la travesía hasta el canal de Panamá para ingresar al océano Pacífico. Bajo esa premisa argumentan menor tiempo, pero no dimensionan el acceso a puertos chilenos a través del rigor de una vía sobre la cordillera de los Andes a 5 mil metros de altura.

Se estudian corredores bioceánicos en el Norte Chico identificado como "Central Latitud 30" que nace en Porto Alegre cruza Argentina y termina en el puerto de Coquimbo. En la misma región el corredor bioceánico "Atacalar" parte en el sur de Brasil, incluye Catamarca, La Rioja, Tucumán y Córdoba hasta los puertos de Caldera, Chañaral y Taltal. Finalmente, en el norte grande el Corredor Bioceánico "Capricornio" se inicia en el estado de Mato Grosso do Sul, Chaco por Paraguay, las provincias de Salta y Jujuy en Argentina, Jama y conecta con los puertos de Antofagasta (2.561 Kms.), Mejillones (2.622 Kms.), Tocopilla (2.754) e Iquique (2.985 kms.) Si incorporan a Arica la distancia aumentaría a 3.305 kms.

Arica ofrece una ruta



**Arica ofrece una ruta más directa con 1.844 kms. por Santa Cruz en Bolivia con un puerto de alto estándar”.**

**Ricardo Jorquera Dinamarca**  
Director Cámara de Turismo

más directa con 1.844 kms. por Santa Cruz en Bolivia con un puerto de alto estándar operacional pero el país altiplánico prohíbe transitar a camiones extranjeros dentro de su territorio y aumenta el valor del flete porque la carga debe ser desestibada y estibada en las fronteras.

El desafío de un corredor hacia Arica en las actuales condiciones regulatoria boliviana y las otras tres alternativas son improbables porque, además, ningún puerto chileno tiene la capacidad para atender los gigantescos volúmenes de la producción agrícola que pretende exportar Brasil y con costos de flete más altos a los existentes por las hidrovías brasileñas.