

### *Puertos chilenos son más próximos a sus rutas comerciales*

El 80% de la importación boliviana se mueve por puertos chilenos, mientras que el 61% de las exportaciones salen por la misma ruta. Expertos en temas portuarios y de comercio exterior afirman que es inviable trasladar todo este comercio a puertos peruanos como anunció el Gobierno de Bolivia al informar sobre su estrategia de recuperar una salida soberana al océano Pacífico.

Las razones van desde temas geográficos, económicos y técnicos hasta la soberanía de administrar un puerto. El primer problema es que ningún país, incluido Perú, otorgó un puerto soberano a Bolivia; en el caso de Ilo, el protocolo señala que se otorga una zona franca industrial a Bolivia. “Es como que nosotros vayamos allá a tener operaciones al lado del puerto, es decir, tener empresas que produzcan sin impuestos, tiendas que puedan vender sin impuestos y luego nos dan la otra parte que es Boliviamar, la parte turística, el puerto no está incluido”, explica el experto en temas portuarios Daniel Agramont.

Ese hecho en sí mismo impide que el Gobierno boliviano pueda hacer inversiones para construir un puerto en territorio que no es suyo, en todo caso tendría que hacerlo Perú. En promedio, construir un puerto marítimo costaría 1.000 millones de dólares.

Otro aspecto fundamental es el geográfico. Al respecto, el excónsul de Bolivia en Chile Roberto Finot explica que “el puerto natural histórico desde la época de la Colonia para Bolivia fue el puerto de Arica y eso está determinado por la geografía, no está determinado por la voluntad política de nadie”.

### **Puerto histórico**

El gerente general del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez, considera que es “prácticamente imposible pensar que en el futuro se pueda trasladar todo el comercio de exportación e importación boliviano de los puertos chilenos a los puertos peruanos”.

Por ejemplo, la variable geográfica es determinante para que los minerales extraídos en Potosí y Oruro -por la menor distancia y la logística ya existente- sigan utilizando los puertos de Antofagasta y Arica.

Finot acota que “históricamente ese es el puerto (Arica) por el cual fluyeron todas las exportaciones de la plata mientras Potosí fue parte del Virreinato de La Plata”. Ese panorama se mantuvo hasta ahora; según datos del IBCE, el 81% del valor de las exportaciones bolivianas sale por puertos de Chile.

Otras variables que impedirían utilizar solo puertos peruanos para el comercio boliviano son la frecuencia naviera, los volúmenes de carga y la especialidad de los puertos.

El vicepresidente de la Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia (Caneb), Guillermo Pou Mont señala que “lo más importante para un puerto es la frecuencia de barcos que va a tener ese puerto, de nada sirve tener un puerto nuevo, grande, cerca si no hay barcos que llegan para recoger y dejar tu mercadería, en este momento los puertos de Arica e Iquique tienen mucha frecuencia de barcos que llegan y salen a distintos países, entonces además de crear nuevos puertos se tiene que crear la frecuencia y la frecuencia se da con el volumen de mercadería que también se mueve a través de sus puertos”.

Según datos de la Empresa Portuaria de Iquique, este puerto “se levanta como una importante alternativa para la carga boliviana por varios factores, entre ellos, la distancia que separa a los principales centros productivos del país con el puerto de Iquique, la conectividad que se ve impulsada además por el corredor bioceánico que está por inaugurarse” y, principalmente, por “la alta frecuencia de naves, de 1,5 naves diarias, que recalcan en el puerto de Iquique y viajan con destino a los principales mercados del Asia por el Pacífico”.

### **Puerto histórico**

Según Agramont, al puerto de Arica llegan las tres más grandes navieras del mundo.

No obstante, en los puertos peruanos de Ilo y Matarani “no hay navieras grandes, las frecuencias son bajas, no son naves grandes (las que llegan), no son las que a nosotros nos interesan por los mercados”.

En esa perspectiva pensar en trasladar todo el comercio que se mueve por Chile a Perú sería imposible, “solamente una prohibición de uso podría lograrlo, pero eso ocasionaría un grave problema: pasar a depender de una sola oferta, de los puertos peruanos, sabiendo que estos no estarían en condiciones de atender toda la demanda boliviana por temas de calado, capacidad de manipuleo, almacenamiento, etc”, concluye Rodríguez.

### **Características de los puertos** □ □ □

#### **Arica**

Está ubicado en Chile, decimoquinta región Arica Parinacota. Desde el año 2004 se adjudicó la concesión a la Terminal Puerto Arica S.A. Tiene áreas cubiertas de almacenamiento de 28.248 mt<sup>2</sup>. (de los cuales se almacena 1.972 mt<sup>2</sup> para carga boliviana con periodo libre de almacenamiento de 365 días para carga de importación y 60 días para exportación, excepto para carga peligrosa). Allí operan siete agencias navieras.

### **Antofagasta**

Ubicado en la II región de Antofagasta de Chile. Consta de dos terminales, con seis sitios de atraque efectivo: en el Terminal N° 1 o Multioperado funciona un almacén dedicado a atender carga de Bolivia. Este puerto cuenta con cuatro almacenes cerrados de 28.000 m<sup>2</sup>. Operan tres agencias navieras.

### **Ilo**

Se ubica en el sur del Perú, región Moquegua. Cuenta con un muelle multipropósito para naves de alto bordo, con una capacidad de atender barcos de hasta 35.000 DWT (toneladas métricas). No se menciona las agencias navieras que operan.

### **Matarani**

Situado en la zona sur del litoral peruano, considerándose la ruta interoceánica alternativa a la que se realiza actualmente a través del Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes. Cuenta con cinco almacenes con un total de 15.525m<sup>2</sup>. No se mencionan las agencias navieras que operan.

### **Villeta**

Ubicado en el distrito del departamento Central, a 35 km de Asunción, hacia el sur sobre el río Paraguay, está preparada para la recepción, almacenamiento y expedición de mercancías desde y hacia Bolivia. Asentada sobre una superficie de 13,5 hectáreas.

### **Rosario**

Es un puerto fluvial en Argentina con acceso desde el océano Atlántico, localizado en la Ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe. Es una zona alargada pero muy estrecha para asentamientos u operaciones de magnitud. Presenta, además, el inconveniente de su accesibilidad. No se especifica las agencias.

### **Nueva Palmira**

Ubicado en Uruguay en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay. Moviliza carga proveniente del centro del continente a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay. Su localización es estratégica y se ocupa sobre todo para almacenamiento de granos, como soya y maíz.

Cinco países dieron acceso preferencial a Bolivia en océanos pacífico y atlántico. Brasil, Perú, Argentina, Uruguay, Paraguay y Chile otorgaron a Bolivia terrenos cerca de puertos y/o libre tránsito para que tenga facilidades de acceso a los océanos Pacífico y Atlántico. De siete salidas que están habilitadas solo se usan tres, dos en Chile y una en Perú.

Fuente: El Deber, Bolivia, a través de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl), revisado el 18-03-13