

MENDOZA Y LA SALIDA ARGENTINA AL PACIFICO

Agustín Colombo Sierra '

Introducción

Recientemente autoridades y empresarios de Mendoza llegaron a un acuerdo con la empresa chilena Chilgener para tener preferencia a partir del año próximo en el uso de instalaciones portuarias en Ventanas.

Este puerto está situado al Norte de Valparaíso sobre la Bahía de Quintero, a sólo 335 Km de Mendoza. Este desenlace es el corolario lógico de años de aproximación entre los empresarios argentinos y chilenos y las autoridades de Mendoza y de la V Región. En efecto numerosos acuerdos interregionales han sido impulsados en los últimos años y el propio Gobernador Gabrielli es el mismo que siendo Ministro de Economía del Gobernador Bordón en 1988 presidió delegaciones empresarias con el fin de avanzar en todo lo referido a la conveniencia para la producción mendocina de obtener su propia salida al Pacífico.

I. Integración con Chile. Distancias

Es palpable la diferencia a favor de los despachos vía puertos chilenos de productos argentinos destinados a los mercados del Pacífico. En efecto, para la producción de la mitad Este de nuestro país, los despachos vía Buenos Aires u otro puerto de la Cuenca Atlántica/del Plata convierten sus productos en carísimos considerando el recargo por flete interno. Para productos cuyanos veamos los números que son más elocuentes que cualquier palabra.

Buenos Aires - San Francisco vía Panamá significa 8440 millas, mientras que Valparaíso - San Francisco tan sólo 5000. Buenos Aires - Yokohama por ruta atlántica insume 13000 millas contra 9300 si el mismo barco partiera de Coquimbo/La Serena, puerto chileno ubicado a la altura de San Juan en la República Argentina.

Este par de cifras solamente para ilustrar que los intereses históricos del comercio y la producción de las provincias andinas estarán permanentemente ligados a la integración con Chile y la salida de su producción por el Pacífico.

En los años que estamos viviendo es tan normal que capitales chilenos participen de la compra de la central energética de SEGBA en Buenos Aires como que empresarios mendocinos compren un puerto cerca de Valparaíso. Lejos de todo chauvinismo * Doctor en Derecho Internacional - Director de la Fundación Andina trasnochado estas realidades ilustran claramente que cuanto más nos acercamos al fin del siglo más realista tendrá que ser nuestra concepción de los procesos de integración. Estos procesos están orientados a generar mayor desarrollo económico, más producción, consumo, comunicaciones y bienestar para la población.

II) La atracción de Oriente

La nueva realidad internacional nos exhibe tres centros de decisión político- económica: la Comunidad Económica Europea, Estados Unidos y sus eventuales socios del NAFTA, y el área Asia-Pacífico, con una semi-preeminencia de Japón. Consolidado el proceso reformista iniciado en 1978 y con la recuperación de Hong-Kong y Formosa, luego del 2000, China devendrá por peso histórico y económico el líder natural de la región. La Cuenca del Pacífico como tal constituye un centro de atracción tanto para ubicar exportaciones como para gestionar la radicación de sus capitales en nuestra región.

En ese sentido, es fundamental revertir nuestro perfil exportador, basado tradicionalmente en productos primarios; cereales, oleaginosas y legumbres: es necesario avanzar en la diversificación. Ya existen pasos en esa dirección, como se ejemplifica en la organización por parte de la Cancillería Argentina de seminarios para exportaciones, o la firma con la JETRO (Japan External Trade Organization) de un convenio para la promoción de las exportaciones argentinas, en especial las de mayor valor agregado. Es interesante señalar que el gobierno nipón ofrece 600.000 dólares a modo de apoyo financiero orientados a tres productos: jugos concentrados (manzana, pera, uva y limón) y conservas de frutas. Además, también se promoverá la participación argentina en la FOODEX'94 tendrá lugar en Tokio. Todo estos elementos sirven para enmarcar correctamente la importancia que adquieren los puertos del Pacífico para la Argentina. Para la estratégica región mendocina, la salida más cercana es la del puerto de Ventanas. Dicho puerto opera la empresa Chilgener (de capital chileno), que necesitará inversiones por 30 millones de dólares, desagregados en infraestructura portuaria, de ingeniería y de servicios (telefonía entre otros) Existen al momento convenios firmados entre el gobierno mendocino y la V Región chilena, con el fin de asegurarle a la provincia cuyana el acceso al Pacífico. El sistema posterior que regule la operación, ya sea arriendo, leasing, u otro, se establecerá en los próximos meses. El acuerdo final será también provechoso para otras provincias argentinas, ya que Mendoza cuenta con certificados aprobatorios por parte de la FAO, ya que ha erradicado algunos males endémicos de los productos agroindustriales, como por ejemplo la mosca del Mediterráneo.

III) De nuestra presencia en Asia

El arribo de una empresa argentina al escenario asiático requiere decisión: un caso exitoso es el del holding Pescarmona (de origen mendocino). Su primer asentamiento fue en Pekin, con una estrategia de penetrar en los mercados asiáticos de mano de empresarios locales, conocedores de la cultura y las necesidades de los eventuales clientes. IMPSA posee al momento 5 oficinas comerciales en la zona: además de China, está radicada en Hong-Kong, Malasia, Indonesia y Tailandia. Participa en la construcción de centrales hidroeléctricas y en la fabricación de equipamiento para procesos petroquímicos. Esta empresa realizó en aquellos países negocios por más de 80 millones de dólares. En Malasia piensa construir una planta complementaria de la de Mendoza para favorecer la integración local. Desde allí buscarán suministrar equipos al resto del continente asiático. Otras empresas mendocinas aceitan su relación comercial con los llamados NIC'S (Newly Industrialized Countries) de la Cuenca del Pacífico. En efecto, los excedentes financieros y el vertiginoso desarrollo económico de Corea, Filipinas, Malasia, Singapur y Taiwan generan intereses comunes con la producción de bienes y servicios de las provincias andinas.

Conclusión

Esta importante iniciativa del gobierno y del empresariado mendocino es la consecuencia lógica derivada de la decisión política de convertir a Cuyo en un gran centro exportador e importador, pivotando sobre la experiencia y proyección de los sectores públicos y privado de Mendoza. El "corredor andino" engloba tanto el transporte carretero como la utilización del ferrocarril trasandino con estación final en el Puerto de Ventanas y la implementación en el mediano plazo del túnel a baja altura entre Los Horcones (Argentina) y Arroyo Juncal (Chile). El General Perón presagió en los cincuenta que el año 2000 nos encontrará unidos o dominados. Podemos estar tendiendo a la unidad con nuestros vecinos armando bloques económicos que nos permitan negociar mejor con los grandes del Norte. De no impulsar acciones tendientes a la unión corremos el riesgo de quedar dominados, tanto por la ocupación económica como por los prejuicios, la ignorancia y el atraso. Mendoza acaba de dar un gran paso en pos de la unión y la integración. Ejemplo a imitar.