Fundación Milenio

INFORME NACIONAL DE COYUNTURA

27 de mayo de 2011 Nº 99

El Mutún con o sin polo de desarrollo

El cerro del Mutún y su riqueza en hierro fueron descubiertos en 1845 por el geólogo francés Francis Castelnau, pero hasta 1976 no atrajeron el interés de los mineros privados ni del sector público. Ese año se contrató el primer estudio con la empresa Arthur Mckee que concluyó que no era factible su explotación por razones económicas; en 1986, se encargó a la empresa brasilera Cobrapi la actualización y complementación de ese estudio lo que llevó nuevamente a conclusiones poco optimistas. Se supone que el Mutún es uno de los yacimientos de hierro más ricos del mundo con reservas que llegan a 40 mil millones de toneladas. El poco interés mostrado hasta el presente para su explotación se basa en las dificultades y costo del transporte, en la dificultad de acceder a fuentes de energía y agua y al subsidio que los grandes países productores de acero otorgan a sus industrias. Sin embargo, la nueva situación de precios mundiales debería llevar a reconsiderar la factibilidad económica de su explotación.

El año 2004, el Gobierno de Bolivia lanzó una licitación para su explotación invitando a 30 empresas, 9 empresas vinieron al país y sólo 5 compraron el pliego de especificaciones. Posteriormente, se hizo dos licitaciones más, la última data del año 2006. A ésta sólo dos empresas se presentaron, una de ellas sin intención de ganar pues la documentación que presentó estaba incompleta. Se eligió a la otra, la Jindal en circunstancias irregulares, pues: a) según la normativa vigente, debía escogerse por lo menos entre 3 empresas, b) fue el Ministerio de Producción y Pequeña Empresa y no el de minería que estuvo a cargo de las negociaciones con la Jindal, c) Se concedió 60 días de plazo a esta empresa para que complete su propuesta, d) No se tramitó previamente la licencia ambiental según establece la norma vigente. Pero lo más grave fue que Bolivia firmó el contrato con la Jindal sin disponer de un estudio económico y técnico que actualizara el último que se realizó 20 años atrás. Esto era muy importante pues las conclusiones económicas pesimistas a las que llegaron los estudios de Mckee y Cobrapi podían haber quedado obsoletas teniendo en cuenta la impresionante alza de precios de los minerales y los avances en tecnología. Las opiniones de expertos en minería que se pronuncian periódicamente sobre la riqueza del Mutún intentan superar esta falencia en forma voluntaria y voluntariosa pero no hay estudios sobre la factibilidad económica de su explotación.

El Gobierno de Bolivia decidió en abril 2010 ejecutar una boleta de garantía de 18 millones de dólares por incumplimiento de inversión. La empresa ha iniciado una querella legal contra esa decisión, pero parece estar interesada más en una campaña de prensa que en cumplir sus compromisos. Recientemente, ha anunciado que sus inversiones llegan a 145 millones de dólares pero no se sabe dónde ni en qué por lo que dicha información es poco creíble. Ha hecho conocer que ha vendido 260 mil toneladas de concentrado de hierro a un precio de 62 $US por tonelada, más no se sabe dónde ni a quién. En algunas de sus declaraciones dice haber vendido a Panamá, en otras, a la China. Cabe señalar que es imposible que haya vendido a la China por los costos de transporte.

El año 2006, la Fundación Milenio publicó en el Coloquio Económico Nº 5 una breve relación sobre el Mutún en la cual manifestaba preocupación sobre la dificultad de solucionar tres problemas para hacer posible su explotación: a) Bolivia no tenía (y al parecer no lo tendrá en el futuro) suficiente gas para alimentar las necesidades de la siderurgia (la explotación con carbón vegetal ha sido definitivamente descartada), b) No hay suficiente agua para ese mismo propósito, c) El proyecto de sacar el mineral hacia el Atlántico por la Hidrovía se enfrenta a diferentes dificultades. Se requiere inversiones importantes para lograr que las vías de acceso a las costas del Atlántico sean utilizables. Entre otras inversiones, se requiere financiar la construcción de un tren entre el Mutún y Puerto Busch, un puerto en ese lugar, y el dragado del Río Paraguay-Paraná que tiene rocas que dificultan el tránsito.

En ese contexto, no se conocen las razones que motivaron a la Jindal a firmar este contrato con Bolivia, pues queda claro que en las circunstancias actuales es imposible avanzar con este proyecto. Esa es la pregunta fundamental en el tema del Mutún y la Jindal. Lo que está haciendo ahora, exportar mineral con muy poco valor agregado lo hacía antes Sidersa y Comibol y actualmente intenta hacerlo la ESM. No tiene mayor interés para el país.

La dificultad para explotar el Mutún proviene de una visión estrecha que considera al Mutún simplemente como un cerro de donde se puede extraer mineral sin consideraciones relativas a su entorno. El problema del

transporte es una dificultad enorme, su resolución es onerosa con relación a sus posibles beneficios, pero esta apreciación puede cambiar si se toma en cuenta los otros posibles usos de una vía de comunicación hacía y desde esta región y sus posibles externalidades. La idea que siempre ha estado latente en la provincia Germán Busch ha sido la de crear un polo de desarrollo con importantes inversiones en transporte financiadas con la producción del Mutún, buscando dar a Bolivia una salida al Atlántico. A la luz de los avances recientes, la idea es más ambiciosa aún: colocar a Bolivia como un engranaje imprescindible de las comunicaciones entre los dos océanos.

Al respecto, hay varios proyectos alternativos. Por una parte, está la salida hacia el Atlántico por la Hidrovia, construyendo un ferrocarril desde Puerto Suárez hasta el Pacífico con un ramal de Motacucito al Mutún y a Puerto Bush. Habilitando la navegación en el río Paraguay-Paraná, Bolivia uniría los dos océanos. Esta alternativa se enfrenta a la dificultad de proveer energía para el tren y al alto costo de la infraestructura requerida. El otro proyecto es un ramal del ambicioso proyecto continental IIRSA que prevé la comunicación entre los dos océanos vía carretera desde Puerto Santos, en el Brasil, pasando por Puerto Suárez, Santa Cruz, Cochabamba, Oruro e Iquique. En la actualidad, es posible recorrer esta ruta en una movilidad, mas aún no es utilizada en el transporte de carga por dos razones fundamentales: por una parte, se requiere hacer trabajos de reforzamiento de la infraestructura en el tramo boliviano, por otra, se necesita consensuar acuerdos multilaterales que están durmiendo el sueño de los justos. En lo que al Mutún se refiere, no se tiene conocimiento de la existencia de estudios que muestren la factibilidad del uso de esta carretera para llevar el mineral hacia el Pacífico o hacia el Atlántico.

La pregunta aún irresuelta es si para crear un polo de desarrollo de interés continental alrededor del Puerto Suárez habría otras fuentes de financiamiento que el Mutún, pues para su explotación se tiene también que resolver los otros dos obstáculos: la falta de gas y de agua. Por algún tiempo, el futuro del Mutún es exportar, como se hacía antes, concentrado de hierro al Brasil, Argentina y Paraguay por tierra.

La inserción del Mutún en un proyecto más amplio de desarrollo de la región quizás lo haga viable. Hace un par de años, Bolivia pidió a la Armada Boliviana construir una "flotilla" (comboys) para establecer un servicio de transporte fluvial desde Puerto Busch hasta Puerto Palmira en la Argentina. No se ha hablado mucho al respecto, pero esa inversión puede hacer parte naturalmente de un proyecto más ambicioso. Por otra parte, Venezuela acaba de firmar un importante acuerdo con la Argentina para la construcción de 10 barcazas de alto tonelaje para navegar las aguas del río Paraguay-Paraná llegando hasta Puerto Quijarro donde está Gravetal. No se tiene información sobre si este proyecto es o no competitivo con el de la Armada Boliviana, si está o no consensuado con Bolivia o si se trata de un intento venezolano unilateral de poner un pie en esta posible vía continental. Por su parte, la empresa china Shandung Luneng ha hecho conocer su intención de invertir 10 mil millones de dólares para construir un Mega Puerto en Tacna y 300 millones para la ferrovía hasta La Paz. Anteriormente, señaló que podía construir un tren desde el Mutún hasta La Paz. Con esto, los chinos también tendrán un pie en el continente. Las ofertas de esta empresa no son formales, pero, juntándola con las demás, pone de relieve la preocupación internacional sobre la factibilidad de las vías interoceánicas, algo que puede apoyar la idea de la formación de un polo de desarrollo.

Volviendo a la interrogante sobre la motivación de Jindal para entrar a un negocio que, por lo menos en el corto plazo, no tiene probabilidad de realización, conviene preguntarse si el Gobierno o los capitalistas privados de la India no estarían buscando situarse en una zona que a futuro puede ser importante en los flujos de comercio internacional, al igual que chinos, venezolanos, brasileros y argentinos.

INDICADORES ECONÓMICOS

	2010 Al 20 de Mayo	2011 Al 20 de Abril	2011 Al 20 de Mayo	Var. Anual (%)	Var. Mensual (%)
TIPOS DE CAMBIO					
BS / US$	7.07	6.99	6.99	(1.13)	0.00
Bs / Euro	8.62	9.88	9.86	14.29	(0.22)
Peso /US$ (CHILE)	549.17	473.82	468.78	(14.64)	(1.06)
Nuevo Sol /US$ (PERÚ)	2.85	2.83	2.77*	(2.59)	(1.85)
Peso /US$(ARGENTINA)	3.91	4.08	4.09	4.60	0.20
Real /US$(BRASIL)	1.87	1.57	1.62	(13.43)	2.84
COTIZACIONES INTERNACIONALES					
Dow Jones (INDU)	10,068.01	12,453.54	12,512.04	24.28	0.47
Euro / US$	0.81	0.70	0.70	(13.51)	0.22
PRECIOS DE MATERIAS PRIMAS					
Petróleo (WTI,US$/bl)	68.01	110.89	98.44*	44.74	(11.23)
Soya (US$ /TM)	275.60	354.60	360.60	30.84	1.69
Oro (US$ /O.T.)	1,187.25	1,505.00	1,502.75	26.57	(0.15)
Plata (US$ /O.T.)	17.93	44.79	34.80	94.09	(22.30)
Estaño (US$ /L.F.)	7.76	14.88	12.76	64.51	(14.21)
Zinc (US$ /L.F.)	0.82	1.06	0.97	17.60	(8.40)

* Dato correspondiente al 19 de mayo del año indicado.

INDICADORES MONETARIOS (MM US$)

	2010 Al 20 de Mayo	2011 Al 20 de Abril	2011 Al 20 de Mayo	Var. Anual (%)	Var. Mensual (%)
Reservas Internacionales Netas	8,454.2	10,674.2	10,671.1	26.2	(0.0)
Transferencias del exterior al Sistema Financiero[1]	2.0	0.0	0.0	n.a.	n.a.
Transferencias del Sistema Financiero al exterior[1]	5.0	0.0	0.0	n.a.	n.a.
Emisión Monetaria (MM Bs.)	18,530.3	23,584.2	23,776.3	28.3	0.8
Omas (Netas)	2,252.0	2,854.9	2,883.2	28.0	1.0
Depósitos bancarios	7,034.4	7,525.3	7,422.7	5.5	(1.4)
Cartera bancaria	4,881.9	5,841.3	6,053.3	24.0	3.6
Deuda interna consolidada (SPNF y BCB)	4,396.3	5,075.7	5,107.5	16.2	0.6

Fuente: Banco Central de Bolivia,Ministerio de Mineria y Metalurgia, Bancos Centrales de Latinoamérica.
1: A través del Banco Central de Bolivia.
n.a. = no se aplica; n.d. = no disponible.