

**“Corredor Bioceánico Central: Situación de la legislación y las inversiones para su concreción”**

**María Celia Martínez**

Como anticipáramos en la descripción introductoria de este trabajo, un Corredor vial constituye un instrumento para la integración física y territorial de una región, que en el caso que nos ocupa se trata de Argentina, Brasil y Chile. De ahí que sea necesario realizar un breve reseña teórica sobre el concepto de integración y, por qué no también sobre la cooperación, dado que el propósito de la construcción de dicho Corredor no es otro que la agilización de un proceso de integración en miras a la conquista de nuevos mercados.

En efecto, mientras la palabra integración alude a la acción de completar y unir las partes de un todo; cooperación significa obrar juntamente con otro u otros para lograr un mismo fin. Sin embargo, en la práctica ambos términos han sido utilizados indistintamente en la retórica política, hasta se ha concebido a la cooperación como una fase preparatoria que favorecería la integración.

Siguiendo la definición de Bela Balassa, podemos explicar la integración económica como un proceso en el cual se tiende a eliminar(inmediata o gradualmente) las discriminaciones entre mercados nacionales, para constituir una nueva entidad, distinta de los mismos pero que a su vez reúne sus características, y que sirva de base para estimular de una nueva división del trabajo entre ellos, dentro del cual los productos y factores o ambos a la vez, puedan gozar de libre movilidad, variando la profundidad y el alcance de dicho proceso(zona de libre comercio, unión aduanera, mercado común, unión monetaria, etc.)

Aún cuando el proceso de integración en el Cono Sur presente grietas; lo cierto es que el comercio de los países de la región ha aumentado en forma notoria durante la década de los noventa. Así por ejemplo, las exportaciones totales de los cuatro países del Mercosur se elevaron de 50 mil millones en 1992 a 74 mil millones en 1999; lo que representa una tasa de crecimiento anual promedio del 6%. Chile por su parte, mostró una tasa de crecimiento del 7% para el mismo periodo, pasando de 10 mil millones de dólares a 16 mil millones en 1999.

Para llevar a cabo esta obra se requieren normas que regulen su construcción, puesta en funcionamiento y mantenimiento; y también se requieren inversiones para hacerlo realidad.

Abordaremos ahora, el primero de los aspectos: el marco normativo del Corredor Bioceánico Central Coquimbo- Porto Alegre. En la formulación de este trabajo, una de las actividades consistía en la búsqueda de material normativo referente al tema. Dicha búsqueda incluía leyes, decretos, resoluciones, declaraciones del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo Nacional y Provincial, teniendo en cuenta también que el período considerado abarca los años 1995-2001.

Al realizar esta suerte de “pesquisa normativa” nos encontramos con la existencia de un vacío legal. No hay leyes nacionales ni provinciales que expresen de manera específica la necesidad de realizar las obras necesarias para constituir un Corredor Bioceánico que vincule a nuestro país con Chile y con Brasil a fin de incrementar los pasos a seguir en la integración en el Cono Sur Latinoamericano. Tampoco encontramos decretos ni declaraciones de interés Legislativo Provincial que se refieran al Corredor.

Todo lo que se ha hallado han sido Tratados bilaterales entre Chile y Argentina, que constituyen el punto de partida para la integración de estos dos países andinos. Aunque también hay que remarcar que los sectores público y privado de los dos países se han reunido en varias oportunidades para tratar la conveniencia de implementar esta obra que los beneficiaría.

Se observa entonces, que para la concreción del Corredor Bioceánico Central Porto Alegre (Brasil)- Coquimbo (Chile) el marco normativo existente es muy genérico. Además de las instancias de integración binacional, que seguidamente analizaremos, veremos también que recién en el año 2000 se elaboró en Argentina un Plan Federal de Infraestructura que incluye la realización de las obras en la ruta nacional 150 en el tramo Las Flores hasta el Límite con Chile.

Veremos en primer término y brevemente las distintas etapas dentro del Proceso de Integración entre Argentina y Chile. Dentro de este proceso encontramos las siguientes instancias de integración argentino- chilena:

**1) Tratado de Paz y Amistad:**

El tratado de Paz y Amistad suscrito entre Argentina y Chile en 1984 constituye el primer escalón en la integración de ambos países luego de la etapa de relaciones conflictivas de la década de 1970 y principios de los años ochenta. De este Tratado se

originó la Comisión Parlamentaria Binacional, denominada también de Cooperación Económica e Integración Física.

### **2)Grupo Técnico Mixto(GTM):**

Ascendiendo un escalón más en la integración argentino- chilena, en Julio de 1992se creó el Grupo Técnico Mixto cuya finalidad consiste en la elaboración de un plan maestro general de Pasos Fronterizos, que permitiera establecer programas de inversiones; prioridades y mejoramientos en las rutas que vinculan a sendos países.

### **3)Declaraciones Presidenciales:**

Para darle mayor impulso a la integración físico- territorial de un lado y otro de la Cordillera de los Andes, en agosto de 1994 los Presidentes de Argentina y Chile firman una Declaración Conjunta en la que se reafirma la decisión de concretar las obras necesarias para los doce pasos fronterizos priorizados.

### **4)Comités de Frontera:**

Asimismo, en abril de 1996 se destacó la importancia que tiene la labor bilateral en lo atinente a las interconexiones terrestres. Consecuentemente con esto, los gobiernos de ambos países se comprometieron a hacer las gestiones necesarias para un plan de inversiones de cinco años tendiente a asegurar la transitabilidad de los pasos fronterizos que el Grupo Técnico Mixto (GTM) había señalado como prioritarios.

Es por este motivo que en el seno del GTM se crearon distintos Comités de Fronteras para los pasos que conectan a Chile y Argentina. Los comités de fronteras son organismos binacionales de carácter técnico encargados de crear las condiciones favorables para acceder a la facilitación fronteriza y la integración de los dos países. Los mismos sesionan dos veces al año, alternando una reunión en Argentina y otra en Chile. En la actualidad funcionan varios comités de frontera, entre los que se encuentra el Comité del Paso Agua Negra.

A modo de información suplementaria e ilustrativa, veremos en el siguiente cuadro la diferencia de días de viaje entre los puertos de Buenos Aires y Coquimbo, donde vemos el ahorro en días de viajes on el el consecuente ahorro en términos de costo en el flete.

*Cuadro comparativo de distancias (rutas del Atlántico y del Pacífico)<sup>1</sup>*

<i>Desde</i>	<i>hasta</i>	<i>millas</i>	<i>Diferencia de millas a favor</i>	<i>Tiempo economizado en un viaje por un barco de 181/2 nudos.vel</i>
Buenos Aires	Nueva York	5871		
Coquimbo	Nueva York	4395	1475	7,4 días
Buenos Aires	Nueva Orleans	6202		
Coquimbo	Nueva Orleans	3485	2717	14 días
Buenos Aires	San Francisco	8441		

<sup>1</sup> Alonso, A. y Pérez, Raúl: "Corredor Bioceánico: un nuevo frente comercial para el milenio que viene", Cámara de Comercio Exterior de San Juan, 1999.

Coquimbo	San Francisco	4942	3499	17,5 días
Buenos Aires	Yokohama	12878		
Coquimbo	Yokohama	9450	3418	16,8 días
Buenos Aires	Sydney	7700		
Coquimbo	Sydney	6300	1400	7 días

**Marco normativo: algunos avances en las reuniones del Comité Agua Negra:**

Una vez analizadas las actas de las reuniones del Comité de Frontera y de las reuniones del GTM, se puede decir que se han dado pasos importantes en la integración argentino- chilena. Sobre todo si tenemos en cuenta que veinte años atrás las relaciones bilaterales estaban totalmente rotas. Basta con recordar el conflicto del Beagle y los demás diferendos limítrofes con Chile que han perdurado hasta mediados de la década del noventa. A esto se le agregaba la siempre persistente percepción mutua del “vecino expansionista”; aún en el plano extraoficial.

Al parecer, estas percepciones pueden dejarse de lado cuando se crean intereses comunes de un lado y del otro en materia comercial. Al menos es lo que parecen reflejar las conclusiones de las reuniones del Comité de Agua Negra cuando el empresariado demuestra cierto interés en intercambiar experiencias, promover rondas de negocios entre empresarios chilenos y argentinos, habilitar oficinas de información, y cooperar para acelerar la integración bilateral más allá de las gestiones que puedan realizar o no los gobiernos de sendos países.

Los ejemplos más claros los tenemos en la Minería y en la exportación de Fruta en Fresco. En referencia a la primera, observamos el interés de empresarios del sector y los gobiernos de la IV<sup>a</sup> Región y de San Juan en que se ratificara el Tratado de Integración Minera y en coordinar la actividad de los organismos que regulan la actividad laboral y la seguridad social, a la vez que se pretende lograr un mayor intercambio tecnológico y de información.

Con respecto a la exportación de Fruta en Fresco a través del paso de Agua Negra, se dio un paso sumamente significativo para San Juan: después de dieciséis años de prohibición (a causa de una barrera fitosanitaria) una carga de 20 000 kg. de uva primicia de la variedad Superior partió desde San Juan hacia el puerto de Coquimbo con destino final en Pennsylvania en noviembre de 1999. San Juan no podía exportar fruta vía Chile por estar incluido en el mapa de la zona afectada por la Mosca de los frutos, como tampoco podían hacerlo Mendoza ni el Alto Valle de Río Negro. Pese a ello, en virtud del acuerdo logrado entre el SENASA argentino y el SAG chileno, Argentina y particularmente

San Juan podrán acceder a otros mercados internacionales bajando costos y aumentando la rentabilidad de los productores.

Sin embargo, aún cuando se planteó la decisión de gestionar ante las autoridades nacionales de los dos países para que incluyeran al Paso de Agua Negra como una de las prioridades en cuanto a inversiones en obras públicas, el cronograma de inversiones no se ejecutó como se había estipulado: en el presupuesto nacional argentino de 1999 sólo se destinaron U\$S 60 000 para la pavimentación del paso fronterizo. A esto se le suma el esfuerzo que también tiene que hacer Coquimbo para concientizar al gobierno central chileno sobre la importancia de hacer los arreglos necesarios a la “Ruta Gabriela Mistral” o ruta 41-Ch. Es decir que tanto a San Juan como a Coquimbo les cuesta mucho lograr tener eco ante los centros de decisión de sus respectivos países. Parece todo un desafío para estas regiones que Buenos Aires y Santiago se comprometan a destinar las partidas presupuestarias necesarias para atender las demandas de estas regiones, y que dejen de lado la visión de que las obras para los pasos fronterizos son un gasto más que una inversión para el crecimiento regional.

Por último, notamos que los parlamentos de Argentina y Chile no habían hecho nada en cuanto a la legislación sino hasta fines del 2000; o por lo menos no habían demostrado el interés suficiente como para que el tema de una vía interoceánica que conecte a Coquimbo en el Pacífico chileno con la ciudad de Paso de los Libres en Argentina para desde ahí llegar a Porto Alegre en el Atlántico brasileño, estuviera incluido en sus agendas parlamentarias y no sea más que un mero deseo de las provincias involucradas.

El Plan Federal de Infraestructura de Argentina constituye un gran paso hacia la terminación, del lado argentino, de las obras del Corredor. Pero conseguir del Congreso Nacional la aprobación de este Plan, no fue una tarea sencilla para el Gobierno Nacional. Tuvo que implementarlo primero por decreto.

Entre otras cosas, una de las tareas del gobierno argentino será negociar con su par chileno para tratar de que éste último introduzca los cambios necesarios para incluir el túnel binacional en sus planes.

Se realizaron entrevistas abiertas y semi- estructuradas a representantes de distintos sectores; tanto en el ámbito público como en el privado que podrían estar interesados y vinculados al Corredor Bioceánico Central Porto Alegre- Coquimbo. Para ello se seleccionaron a diferentes informantes “clave” a través de los cuales se pudiera vislumbrar si existe interés o la voluntad y la decisión de la clase dirigente sanjuanina y del sector privado (exportador principalmente) en que se concrete de la obra.

También se tuvo en cuenta algunos aspectos técnicos, sin ahondar demasiado en ello puesto que no constituye el objetivo de este trabajo. Se lo tomó en cuenta a fin de ilustrar qué obras se han realizado en distintos tramos de la ruta nacional 150 (que es la ruta del Corredor que atraviesa la Provincia de San Juan) y si es técnicamente factible realizar un túnel binacional.

Para descubrir cuál es la visión de diferentes sectores de la economía sanjuanina se entrevistó a representantes de algunos de ellos, como por ejemplo al Presidente de la Cámara Minera de San Juan; al Presidente de la Federación Económica sanjuanina; al presidente de la Cámara de Comercio Exterior de San Juan. Si bien no son todos los sectores de la economía de San Juan, se escogió aquellos que quizá estén más estrechamente relacionados con la necesidad de la existencia del Corredor.

### **PLANES PÚBLICOS DE INVERSIÓN. PRESUPUESTO.**

Con respecto a la situación del financiamiento de la obra hasta el año 2001, se buscó información<sup>2</sup> sobre inversiones realizadas y a realizar por diferentes entes públicos nacionales y provinciales argentinos para la mejora del Paso de Agua Negra, como así también se analiza el accionar de la contrapartida chilena en lo que atañe a este paso fronterizo. Básicamente se pretendió verificar la existencia de una planificación de las inversiones requeridas para esta obra pública y cómo se financiarían las mismas.

Como se dijo anteriormente, para que el Corredor Coquimbo- Porto Alegre se materialice, se necesitan instrumentos legales y financieros traducidos en créditos, licitaciones, creación de fondos especiales, etcétera que constituyan una muestra clara de que los gobiernos de Chile y Argentina se han comprometido realmente a realizar los esfuerzos necesarios para las obras que significará un mayor acercamiento en la integración regional.

LADO CHILENO:  
Inversiones realizadas en obras para el Paso de Agua Negra (en millones de dólares)\*

---

<sup>2</sup> La información del lado chileno se obtuvo gracias a la colaboración de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la IVª Región chilena para la parte correspondiente a las inversiones de ese país. También de los datos brindados por la delegación chilena en la última reunión del GTM en mayo de 2001.

Del lado argentino, la información se obtuvo de la búsqueda en los presupuestos provinciales desde el año 1997 al 2000 y basándonos en las conclusiones de las actas de las reuniones del Comité de Agua Negra. No obstante se buscó también en el diario local algún dato referente al tema y contrastar, mediante la difusión de la prensa, si las inversiones estipuladas que se acordaban en las reuniones del Comité de Frontera se iban cumpliendo.

Así como contamos con los datos de la delegación trasandina brindada en la última reunión del GTM, contamos también con los datos correspondientes a nuestro país. Esta información fue facilitada por el Ministerio de Obras Públicas de San Juan.

\* \* Balance final de inversiones consolidadas en el periodo 1996-2000 presentado por las delegaciones argentina y chilena ante el GTM, al 22 de mayo de 2001.

Total 1996- 2000	1996	1997	1998	1999	2000
10.2	0.6	5.3	2.1	1.0	1.2
Sobre un total para todos los pasos de 206.3	31.5	50.8	59.9	32.6	31.5

Cronograma tentativo de inversiones mínimas a ser realizadas entre 2000-2005  
(en millones de dólares)

Total 2001-2005	2001	2002	2003	2004	2005
9.45	0.34	1.20	2.75	2.58	2.58
Sobre un total para todos los pasos de 132.82	15.00	31.28	33.09	31.66	21.79

**LADO ARGENTINO:**

Inversiones realizadas en obras para el Paso de Agua Negra (en millones de dólares)

Total 1996-2000	1996	1997	1998	1999	2000
4.5	0.5	0.5	2.5	0.5	0.5
Sobre un total para todos los pasos de 220.7	31.7	35.2	43.0	50.9	59.9

Cronograma tentativo de inversiones mínimas a ser realizadas entre 2000-2005  
(en millones de dólares)

Total 2001-2005	2001	2002	2003	2004	2005
6.5	0.2	2.0	3.0	0.5	0.8
Sobre un total para todos los pasos de 206.0	52.2	55.8	44.7	26.5	26.8

Analizando los totales de los cuadros precedentes, se advierte que curiosamente, si comparamos lo invertido por Chile y por Argentina expresado en porcentajes, de todo lo que Chile invirtió en obras en pasos fronterizos, destinó el 4,94% de las inversiones a Agua Negra; mientras que Argentina por su parte, invirtió sólo 2,04 % de las inversiones al mismo paso. ¿a qué se debe esto? Probablemente, una de las razones sea que del lado argentino el paso estaba en mejores condiciones que del lado chileno y no requería tantos montos a invertir. Quizá otra de las causas sea que Argentina no dispuso del dinero suficiente a la hora de invertir, como sabemos que ocurrió en más de una oportunidad.

Para el quinquenio 2001-2005 Chile prevé destinar el 7,11 % de las inversiones a distribuir entre los pasos fronterizos priorizados en cinco años. Argentina destinará a Agua Negra el 3,15% del total de las inversiones a realizar durante el mismo periodo. Comparativamente con el quinquenio anterior, nuestro país aumentó su apuesta por Agua Negra en un 1,11% más para estos cinco años a contar a partir del 2001.

Datos suministrados por la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la IV<sup>a</sup> Región chilena:

**INVERSIONES RUTA 41-Ch.**

**1) Inversiones en conservación año 2000.**

Reapertura Paso Agua Negra (temporada 2000-2001) sector Huanta-Límite (Km. 106.5-230.0)

<b>C O N T R A T O</b>	<b>I N V E R S I O N M \$</b>
Conservación Global	3 5 0 0 0 0
Conservación periódica sector Km (25.0-80.0)	1 3 9 0 0 0
<b>T O T A L</b>	<b>1 7 4 0 0 0</b>

total inversiones reapertura  
y conservación año 2000 **US\$ 688.000**

**2) Inversiones en conservación año 2001**

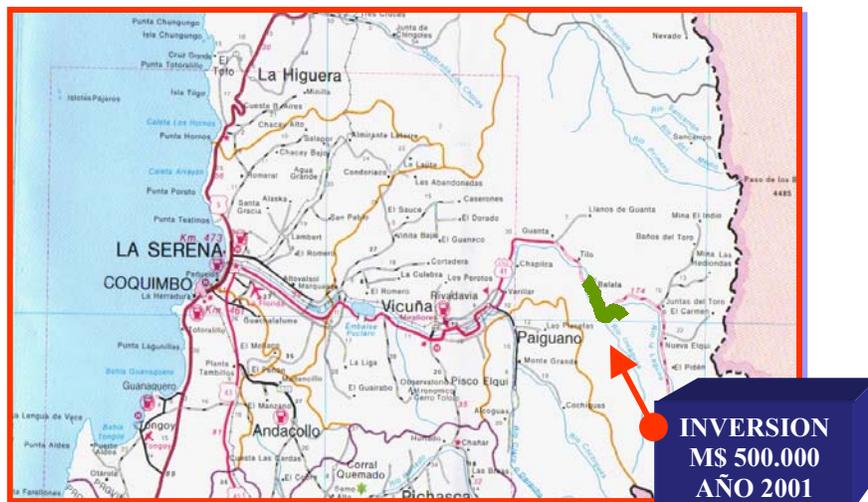
total inversiones reapertura  
y conservación año 2001 **millones us\$ 1.745**

<b>I N T E R V E N C I O N</b>	<b>I N V E R S I O N M \$</b>
Reapertura paso Agua Negra - Sector Huanta-Límite (Km . 106.5 - 230.0 ) temporada 2000-2001	2 3 0 0 0 0
Contratos de Conservación Sector La Serena - Huanta ( Km .0 .0 -106.5 ).	
- Conservación Periódica sector San Carlos - Varillar ( Km . 52.0 - 80.0 ).	3 6 5 0 0 0
- Reposición de pavimento sector Las Rojas - Quebrada de Talca ( Km . 20.4 -24.6 ).	3 6 5 0 0 0
- Conservación Global, obras rutinarias sector La Serena-Huanta ( Km . 0 .0 -106.5 )	3 5 0 0 0
<b>T O T A L</b>	<b>9 9 5 0 0 0</b>

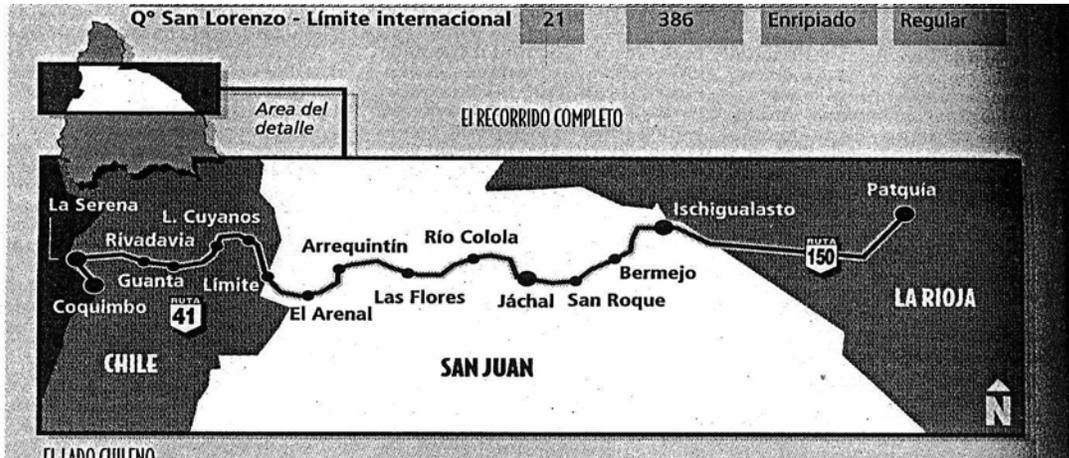
**3) Inversiones en pavimentación ruta 41- Ch año 2001**

**INVERSION EN PAVIMENTACION RUTA 41-Ch AÑO 2001**

Para el año 2001 se tiene contemplado hacer un mejoramiento de la Ruta 41-Ch Sector Huanta- Juntas del Toro km 106.5 –147.4



En el siguiente mapa de San Juan, podemos ver el recorrido de la Ruta Nacional argentina 150. El tramo que aún falta arreglar es, como ya se dijo, el comprendido entre la



localidad de Las Flores, Departamento Iglesia, hasta el límite con Chile.

Podemos ver que se avanzaba a paso lento en materia de inversiones hasta poco tiempo antes del agravamiento de la crisis económica argentina. En lo que respecta al lado argentino, según lo estipulado en el Plan Federal de Infraestructura, para el año 2001 en total para todo el país se iban a invertir dos mil millones, hecho que por razones ya mencionadas no se cumplió. Tampoco las inversiones privadas existen, y al parecer no se contará con ellas hasta que Argentina de señales de mayor estabilidad y seguridad jurídica y pueda recuperar la confianza y la credibilidad de los inversores; aún cuando se haya creado un Fondo Fiduciario como garantía en el citado Plan.

Años anteriores, desde 1996 a 1999 se dio un proceso de marchas y contramarchas en el plano nacional. Ciertamente, que Buenos Aires se hiciera eco de las demandas una pequeña provincia situada a 1200km, costó mucho a San Juan. Así lo demuestran varios artículos del diario sanjuanino que datan desde 1998 a 1999.

Ya en septiembre de 1998 peligraban las obras de pavimentación de uno de los tramos de la Ruta Nacional 150, concretamente el tramo Ischigualasto- Río Bermejo (15km). El problema era que la empresa contratista, Mapal S.A. no recibía la transferencia de dinero por las certificaciones de la obra terminada. Dicha transferencia debía hacerla Vialidad Nacional, y habían demorado hasta entonces siete meses, adeudando dos millones y medio de dólares. Finalmente las obras se reanudaron, pero

este retroceso significó una demora, tiempo que se pierde en la puesta en marcha del Corredor.

Es más, si comparamos lo que realmente se invirtió, con lo que se tenía previsto invertir en el año 1999, (por tomar un año solamente), veremos que según las actas de la Vª reunión del Comité de Frontera Agua Negra Argentina tenía el siguiente plan de Inversión y obras futuras:

-Tramo Las Flores- Límite con Chile: obra a licitarse en el año 1999 y comenzar en el 2000. Monto: U\$S 49 000 000.

-Tramo Ischigualasto- Río Bermejo: obra nueva a licitarse en 1999. Construcción: 1999-2001. Monto: U\$S 35 600 000.

-Tramo: Río Bermejo- empalme Ruta Nacional 40: estudio y proyecto. Monto: U\$S 460 000.

Si se hubieran realizado todas estas obras, el total invertido ascendería a U\$S 85 060 000, pero como vimos en los cuadros anteriores la realidad de las obras dista mucho de esta cifra. Especialmente porque la economía de Argentina sufrió más duramente que la chilena los embates de las crisis financieras internacionales; a lo que se suma la devaluación brasileña, afectando seriamente la entrada de divisas a nuestro país.

En contraste con lo planificado por Argentina, Chile tenía previsto, para la misma fecha, el siguiente plan de Inversión y obras futuras:

-Tramo Juntas del Toro- Límite con Argentina: estudio y proyecto licitado y en proceso de adjudicación en aquel momento. Monto: U\$S 650 000. Apertura y mantenimiento del tramo. Monto: U\$S 280 000

-Tramo Huanta-La Serena: Mantenimiento y conservación. Monto: U\$S 200 000

Comparando estas cifras con las de los cuadros presentados ante el GTM, vemos que el país trasandino si bien tenía un plan más modesto de inversión, lo cumplió como lo tenía previsto.

### **CONCLUSIONES:**

Luego de haber realizado entrevistas a distintas personalidades del ámbito público y del ámbito privado de San Juan; de haber tomado los puntos más relevantes de las reuniones del Comité Agua Negra; de analizar las inversiones que tanto Argentina y Chile han realizado y piensan realizar; y de rastrear a través del diario local quiénes son los actores que aparecen como interesados en la temática del Corredor Bioceánico Central arribamos a las siguientes conclusiones, detectando los obstáculos que ha tenido y aún tiene la materialización del Corredor Bioceánico Coquimbo- Porto Alegre:

En primer lugar, los actores que demandan una Política Pública por parte del Estado son generalmente empresarios exportadores. Ellos son los principales interesados en que el Corredor Porto Alegre- Coquimbo se materialice. Y esto se debe a que se constituiría como una vía comercial que facilitaría sacar sus productos hacia los mercados del Pacífico (en el caso de los productores argentinos y brasileños) y del Atlántico (en el caso de los productores chilenos que se interesen el mercado brasileño). Prueba de ello, son los Foros de debate sobre el Corredor que se constituyeron por iniciativa de las fuerzas vivas de las provincias argentinas con participación de empresarios chilenos, y desde hace algunos años con algunos brasileños en torno a un interés común.

En segundo lugar, este sector empresario sólo logra que se hagan eco del tema los gobiernos locales. El camino hacia las esferas más altas de decisión se hizo bastante largo y cuesta arriba, los gobiernos nacionales que centralizan la decisión, aún cuando en el caso de nuestro país tengamos un sistema Federal, al tratarse de un asunto binacional, la competencia en el mismo la tienen las Cancillerías. De ahí entonces que no ha habido un a planificación a Mediano y a Largo Plazo por parte de las autoridades nacionales con respecto a este tema. El plan de inversiones que se estipulaba y se presentaba ante el GTM no se respetaba, se hacían recortes importantes en las partidas a destinar para las obras necesarias, frenando así la realización de esta vía interoceánica.

Si bien se avanzó en otros aspectos de la integración, como lo fue la cooperación entre SENASA y el Servicio Agrícola Ganadero chileno(SAG) que permitieron el primer embarque de uva en fresco desde San Juan hacia el puerto chileno de Coquimbo, se dilató mucho la discusión en otros aspectos centrales, concretamente sobre la conveniencia de hacer o no hacer una vía interoceánica. Si bien es necesario el debate, el intercambio de ideas para arribar a una puesta en común, este proceso demoró mucho en empezar, y luego se dilató quizás en demasía. De no haber sido así, y si se hubiera tenido una visión más geoestratégica, probablemente se hubiera podido avanzar en favor de una planificación conjunta.

A través de la búsqueda en periódicos locales, vemos que el tema del Corredor Bioceánico tuvo más resonancia pública en el gobierno provincial de 1995-1999, que en el actual, especialmente en 1998, el año previo a las elecciones en las que se renovaban las autoridades provinciales, municipales y nacionales. Si bien hoy el tema no se ha descartado de la agenda pública, y hay una cierta continuidad, no tiene la misma resonancia pública en los medios que en la etapa anterior. No es que no hayan existido acciones concretas; las hubo, como por ejemplo: la decisión de incluir en el Plan Federal

de Infraestructura como obra prioritaria para San Juan, el tramo Las Flores – Límite con Chile de la ruta 150. Sin embargo, es curioso que las mismas no tomen estado público en la misma dimensión que durante el período citado.

Por otra parte, quizás el más apremiante de los obstáculos que impiden que el Corredor Bioceánico Central se materialice sea cómo financiar las obras de infraestructura básica. El déficit presupuestario de nuestro país, sumado a los constantes ajustes a los que se somete al Gasto Público dificultan la tarea de un modo más que significativo. Además, la coyuntura económica actual dificulta aún más la toma préstamos de entidades crediticias internacionales. Hoy Argentina no genera la suficiente confianza en los potenciales inversores extranjeros que posibilitarían la puesta en marcha de esta Obra Pública. El nivel de endeudamiento de nuestro país ha alcanzado un techo muy difícil de bajar en el Corto Plazo.

Otro nudo, no menos importante, ha sido el hecho de poder crear intereses comunes con Chile y que el vecino país visualice como provechoso para sí la concreción de un corredor bioceánico. Es sabido que para que un proceso de integración avance, deben existir intereses de las partes, buscar la complementariedad, establecer flujos de intercambio, crear instancias de cooperación en distintos campos, como el cultural, el educativo, en materia de información<sup>3</sup>. La IV<sup>a</sup> Región chilena está hoy interesada en el Corredor, pero el gobierno central de Chile no parecía muy convencido al respecto; aunque sabemos por medios periodísticos que el actual Presidente chileno, Ricardo Lagos, se comprometió con los habitantes de esa región a hacer las gestiones necesarias para los arreglos del paso fronterizo. A tal punto es así, que existe una planificación en materia de inversiones a realizar en el quinquenio 2000-2005; pero en la misma no se contempla la construcción del túnel fronterizo que uniría a la IV<sup>a</sup> Región con Argentina.

Para finalizar este diagnóstico de la situación normativa y de inversiones del Corredor, se ensayan a continuación algunos lineamientos de acción que, según entendemos, deberían ser tenidos en cuenta para concretar esta obra pública:

- A. Interconectar los pasos fronterizos, especialmente Agua Negra con Los Libertadores para que sea además un paso complementario del paso mendocino y pueda suplirlo cuando éste se encuentre saturado o clausurado por cuestiones climáticas(especialmente en invierno). Se crearía así una red entre los pasos fronterizos. Esto a su vez, permitiría reemplazar el esquema de desarrollo radial con

vértice en Buenos Aires por otro esquema configurado como una red sin vértices y más integradora de las provincias entre sí, y tal vez esta sea una forma de amorigerar las disparidades regionales que tiene Argentina, ocasionadas por la concentración de actividades económicas en la zona de la Pampa húmeda y el cinturón industrial del Gran Buenos Aires, las que testimonian la implementación de modelos de desarrollo como el Primario Exportador y la Industrialización Sustitutiva de Importaciones de la década del '30.

- B. Sería necesario que Argentina negocie con Chile la inclusión en su planificación la construcción del túnel binacional. Para ello ambas Cancillerías tendrían que coordinar los estudios referentes a este tema y no que cada país haga su estudio por separado. En este punto la diplomacia desempeñaría un papel importante. Sería deseable que ambos países desarrollen una planificación conjunta, de manera que así se pueda avanzar más hacia la integración física del Cono Sur latinoamericano.
- C. Considerar la inversión en obras de infraestructura básica como una herramienta primordial para el desarrollo.

Respecto al Plan Federal de infraestructura, podemos afirmar por primera vez en muchos años, se hizo una planificación de obra pública para dotar al país de las obras de infraestructura básica de las que carece. Sin embargo, el estado actual de las cuentas públicas no permite realizarlo en su totalidad. Esta situación de carencia provoca un costo adicional en el transporte de mercancías, repercutiendo negativamente en el precio FOB de las exportaciones. A la producción exportable de San Juan este tema lo afecta bastante, principalmente por la diferencia de distancias que tiene con respecto al puerto de Coquimbo (400Km.) y al Puerto de Buenos Aires (1200km.) desde San Juan

El fomento de la inversión en obras públicas se debería hacer para estimular la demanda interna, de la cual dependen la mayor parte de las empresas y el empleo. Esta situación es crucial, también, para la suerte de las cuentas públicas, que tienen un pronunciado desequilibrio debido a que la baja actividad se traduce en una escasa recaudación impositiva.

La inversión en obra pública creará demanda en forma casi inmediata sobre una amplia franja de actividades, muchas de ellas, grandes demandantes de mano obra. Es importante que se cumpla con un plan de esta envergadura, sin apelar al recorte presupuestario con la finalidad de achicar el Gasto Público. El problema del gasto Público

---

<sup>3</sup> En este aspecto se están dando pasos importantes, dado que se inauguró en el verano del 2001 la Casa de San Juan en Coquimbo y se prevé inaugurar la Casa de Coquimbo en San Juan. La finalidad de estas

debería centrarse más bien en cómo se gastan los ingresos del Estado, más que en qué se gasta.

D. Llevar a cabo las obras correspondientes al Corredor con nuevas modalidades de financiamiento, como por ejemplo: implementar para el financiamiento de los 47 millones de dólares el sistema B.O.T. que consiste en llamar a licitación pública para la obra; pero con la condición de que la empresa que obtenga la licitación se encargue de conseguir el financiamiento de la obra. Luego, el Estado pagaría a la empresa mediante el cobro de un peaje a los usuarios del camino; aunque el mismo no debería ser muy alto para no desalentar su uso ni para encarecer los costos de transporte de la oferta exportable argentina (puesto que ese es uno de los objetivos para concretar el Corredor). No hay que olvidar, además, que los planes de obras públicas han sufrido, en numerosas ocasiones, graves distorsiones de varios tipos, que incluyen pagos de sobre precios por obras realizadas, faltas de control en la calidad de los materiales empleados, desvío de fondos de las asignaciones establecidas o pago de sobornos. Por eso, para evitar malas asignaciones de fondos públicos o generar nuevas decepciones en la ciudadanía, es fundamental que el programa se ejecute respetando las normas más estrictas de transparencia y control público.

E. Realizar una planificación de largo plazo, que contemple el tendido de vías férreas a lo largo del Corredor Biocéntrico Central como complemento de la red carretera vial y de este modo trabajar con un sistema de transporte multimodal. En los países más desarrollados la disminución de los costos de transporte está estrechamente relacionada con la dotación de una infraestructura básica de transporte, hecho que podemos comprobar tanto en la teoría<sup>4</sup> como en la práctica(basta con apreciar las redes ferroviarias y carreteras europeas).

La infraestructura de transporte de la Argentina actual es insuficiente, mucho más aún después de la privatización de Ferrocarriles Argentinos, que trajo aparejada la desaparición de ramales y junto a ellos también la desaparición de pequeños poblados que surgieron en el pasado gracias a encontrarse a la vera del ferrocarril. Además el diseño del tendido de vías férreas, no debería ser en forma de abanico, como se hizo en el pasado, durante la vigencia del Modelo de Desarrollo Primario Exportador, ya que repetir esta experiencia significaría cometer los mismos errores del pasado y acentuar las

---

oficinas es brindar información sobre ambas ciudades

<sup>4</sup> Bela Balassa: "Teoría de la integración Económica", Ed. Uteha, México, 1979.

disparidades en el desarrollo de las economías regionales. De ahí pues, que este trazado debería asemejarse a una trama cuadrículada que interconecte distintos puntos y no deje de cubrir espacios en los que la producción exportable y el consumo de bienes que se importen requieran también de estos servicios de transporte. De este modo, se contribuiría con la generación y distribución de ingresos en áreas del país actualmente aisladas y desconectadas entre sí.

### **BIBLIOGRAFÍA:**

- 📖 Alonso, A. y Pérez, Raúl: "Corredor Bioceánico Porto Alegre- Coquimbo. Un nuevo frente comercial para el milenio que viene.", Cámara de comercio Exterior de San Juan, 1999.
- 📖 Bela Balassa, "Teoría de la Integración Económica". Ed. Uteha, México, 1979.
- 📖 Diario de Cuyo: Notas en varios ejemplares desde 1996 a 2001.
- 📖 French-Davis, Richard (1989), "Distribución de los beneficios y eficiencia en la integración económica" en Germánico Salgado, P. (comp.), Integración Económica- Lecturas seleccionadas, Buenos Aires, INTAL-BID.
- 📖 Gago, Alberto D: "Teoría de la Base de Exportación",
- 📖 Ledesma, Carlos (1993), Principios de Comercio Internacional, 4 edic. , Buenos Aires, Ed.Macchi
- 📖 Meny, Yves y Thoenig, Jean Claude: "Las Políticas Públicas", Ed. Ariel, Barcelona, 1992.
- 📖 Moneta, Juan Carlos: "Comercio e integración intraindustrial en Asia- Pacífico. Perspectivas para América Latina". Instituto del Servicio Exterior de la Nación, serie Documentos de Trabajo, nº 8, mayo de 1995.
- 📖 Quevedo Mendoza, Carlos: " Formulación de una estrategia para la apertura hacia el Pacífico un objetivo: el puerto de Coquimbo".
- 📖 Valenciano, Eugenio (1992), Disparidades regionales e integración económica, Buenos Aires, BID-INTAL.