

INFRAESTRUCTURAS E INTEGRACION EN EL CONO SUR

JESUS SUAREZ AREVALO*

1. INTRODUCCIÓN:

Hasta fechas muy recientes cada país vivía prácticamente de espaldas a sus vecinos, con el que en muchos casos mantenía además algún tipo de litigio fronterizo: Argentina y Chile estuvieron al borde de la guerra a principios de la década de los 80 por la delimitación de la frontera en la región patagónica en la zona del canal del Beagle, y no han resuelto el último litigio fronterizo hasta el año pasado (disputa sobre la laguna del desierto); Bolivia mantiene su reivindicación histórica sobre el acceso al Pacífico, que perdió en la guerra del salitre frente a los chilenos durante el siglo pasado... Los flujos que se producen en un sistema de transportes responden a una necesidad de relación (conexión espacial) derivada de la existencia de una serie de interrelaciones entre puntos distantes en el espacio. Sin embargo en un contexto como éste donde lo que predominaba era la falta de relaciones cuando no la hostilidad abierta, las redes de transporte de cada país tenían un diseño radial heredado del pasado, pensado para facilitar las exportaciones hacia el exterior más que para las comunicaciones horizontales con los países vecinos.

Coincidiendo con la mejoría de los índices macroeconómicos, a principios de los años 90 se ha producido en los países del Cono Sur una reaparición de los proyectos de “corredores de transporte” que favorezcan las exportaciones. Estas ideas ya fueron ampliamente debatidas en círculos políticos y empresariales durante los años 70¹, y ahora, dentro del nuevo contexto político y económico vuelven a estar de actualidad. Dos han sido los factores fundamentales de esta recuperación:

- El nacimiento del MERCOSUR ², que ha supuesto por un lado la creación de un nuevo marco institucional para las relaciones entre los Estados que se integran. Por otro, ha generado flujos de mercancías, personas y servicios entre los respectivos territorios nacionales que anteriormente estaban restringidos por la falta de permeabilidad de las fronteras políticas. Por último ha venido acompañado de un aumento del grado de comunicación e interdependencia de los centros de decisión ubicados en esos territorios
- La importancia cada vez mayor de los mercados asiáticos y el deseo de los exportadores latinoamericanos, especialmente de argentinos y brasileños, de aumentar sus exportaciones agropecuarias hacia ellos, siguiendo el ejemplo exitoso de Chile. El flete desde puertos en el

* BECARIO DEL PROGRAMA DE FORMACION DEL PERSONAL DOCENTE E INVESTIGADOR
JUNTA DE ANDALUCÍA- UNIVERSIDAD DE CADIZ. // CADIZ- ESPAÑA

¹ Sin embargo podemos encontrar referencias más antiguas sobre el tema. Por ejemplo, el geopolítico brasileño Mario Travassos ya en los años 30 sugirió la conveniencia de habilitar infraestructuras de transporte que permitiesen a Bolivia y Paraguay un acceso rápido al Atlántico a través del territorio brasileño (de Castro, 1983, p. 147).

² El Mercado Común del Sur, MERCOSUR, está formado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay como miembros de pleno derecho. Bolivia y Chile aunque no son miembros de pleno derecho mantienen acuerdos de asociación y cooperación.

Pacífico puede suponer unos costos más competitivos para esas exportaciones, de ahí la necesidad de mejorar el acceso por tierra hasta esos puertos.

Los proyectos sobre corredores bioceánicos o de exportación no suponen la construcción de infraestructuras “ex novo” sobre un territorio virgen, sino la mejora, adaptación y ampliación de trazado de las carreteras, ferrocarriles y otras infraestructuras de transporte preexistentes pertenecientes a las redes de transporte de los distintos países, que tal y como dijimos antes están mal conectadas o aisladas, y darles continuidad de modo que se favorezca la integración física y económica entre los distintos países del área.

A continuación vamos a analizar someramente algunos de los proyectos internacionales de corredores, y los proyectos que sobre el mismo tema se están elaborando en tres países del área, Argentina, Bolivia y Chile. No se trata de una lista exhaustiva de todos y cada uno de los proyectos actualmente en estudio o discusión, pero si se recogen los más importantes y los que han disfrutado de mayor difusión.

2. LOS PROYECTOS DE CORREDOR

El concepto de corredor bioceánico latinoamericano es en cierta medida (salvando las distancias y con cierta cautela) equiparable al de “Grandes Redes Europeas”, grandes proyectos de infraestructura destinados a mejorar el grado de integración entre los distintos países de la U.E. Sin embargo a diferencia de los proyectos europeos en los que, además de establecerse claramente las vías de financiación, se mantiene una coordinación total con los diversos proyectos nacionales de redes de infraestructuras, en los proyectos latinoamericanos se observa una falta de coherencia entre lo proyectado y debatido en los foros internacionales (Organización de Estados Americanos, reuniones de jefes de Estado del Mercosur, Banco Interamericano de Desarrollo...etc) por los gobiernos y las organizaciones internacionales y lo proyectado dentro de cada país o incluso región potencialmente afectada/favorecida por el trazado de los corredores. Basta con leer los reportajes periodísticos sobre el tema en cualquier país del área para darse cuenta de que se manejan informaciones confusas y a veces contradictorias.

2.1 A ESCALA INTERNACIONAL, a través de diversas reuniones y seminarios se han establecido dos corredores a nivel internacional:

A) Primer corredor:

Parte de los puertos brasileños de Río de Janeiro, Santos y Paranaguá, continúa hasta Sao Paulo, de allí a Campo Grande, Corumbá (Mato Grosso do Sul) y pasa a Bolivia hasta Santa Cruz de la Sierra, segunda ciudad de Bolivia, de ahí a Cochabamba y Oruro y desde allí, saliendo de Bolivia llega a los puertos chilenos de Arica o Iquique.

Desde Santa Cruz salen dos ramales. Uno lleva a Brasil, a Cáceres (Mato Grosso), Cuiabá y continúa hasta Brasilia y los Estados de Acre y Rondonia, al Norte de Mato Grosso. Otro lleva hasta Asunción en Paraguay.

Desde Oruro sale otros dos, uno que lleva al Noroeste de Argentina, a Jujuy y Salta, y otro que lleva a La Paz y allí se bifurca en dirección a los puertos del Sur del Perú Tacna e Ilo, y al puerto fluvial de Guajara Mirim en Brasil.

Para la puesta en marcha a pleno rendimiento de este corredor sería necesario asfaltar:

- El tramo boliviano de la carretera Arica (Chile) La Paz (Bolivia) La Paz-Patacamaya, actualmente en ejecución.
- Una parte del tramo chileno (Altos de Tarapacá-Colchane) y la totalidad del tramo boliviano del camino Iquique (Chile)-Oruro (Bolivia).
- Unos 500 Km del tramo boliviano (entre San José y Puerto Suárez) de la ruta Santa Cruz de la Sierra (Bolivia)-Corumbá (Brasil).
- En el ramal que sale de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) hacia Cáceres (Brasil) quedan por asfaltar unos 550 km aproximadamente.

B) Segundo corredor:

Parte de los puertos brasileños de Río Grande y Porto Alegre, cruza a Argentina por un proyectado puente entre Sao Borja y Santo Tomé, continúa hasta Corrientes y Resistencia en el Noreste y Salta y Jujuy en el Noroeste, atravesando los Andes por el paso de Jama, y ya en territorio chileno llega a Calama y termina en los puertos de Iquique, Tocopilla o Antofagasta.

Desde Resistencia sale un ramal completamente asfaltado a Asunción-Ciudad del Este en Paraguay, que cruza a Brasil por Foz de Iguazú y termina en el puerto de Paranaguá.

De Porto Alegre sale un ramal hacia Montevideo (Uruguay).

Desde Jujuy y Salta se puede llegar a Tucumán y desde allí alcanzar Buenos Aires y las principales ciudades argentinas. También de Jujuy/Salta sale un ramal a Oruro (Bolivia).

Para dejar operativo el ramal central de este segundo corredor son necesarias obras de gran envergadura. En concreto sería necesario asfaltar y reacondicionar el tramo San Pedro de Atacama-Paso de Jama (Chile), y Paso de Jama-Jujuy (Argentina) que actualmente es un camino de tierra, y sobre todo construir el puente internacional Santo Tomé-Sao Borja entre Argentina y Brasil. En los ramales secundarios las obras más importantes a realizar son la pavimentación de los caminos entre Humahuaca (en la provincia argentina de Jujuy) y Oruro (Bolivia) por un lado, y entre Asunción (Paraguay) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia).

2.2. EN ARGENTINA se habla de tres corredores bioceánicos, fundamentalmente viales:

A) **El Corredor Central:** plantea, con diversas variantes, la conexión de los Estados del sur de Brasil con el Pacífico con la región central chilena (Santiago-Valparaíso) a través de la región pampeana y Mendoza. El conjunto de carreteras que conforman este corredor es el más utilizado actualmente por las empresas argentinas para hacer llegar sus exportaciones a Brasil y Chile, y por las Brasileñas para acceder a sus clientes chilenos. De ahí que sea precisamente en este corredor donde se ubican la mayor parte de los grandes proyectos de infraestructura previstos por el gobierno argentino (documento Argentina en crecimiento y Bases para la

formulación de una Estrategia de Ordenación del Territorio) como el puente Buenos Aires Colonia, el túnel del Cristo Redentor (situado en los Andes, entr Mendoza y Santiago de Chile) o la autopista Río de Janeiro-Buenos Aires).

B) **El Corredor Norte:** constituye una variante del corredor Central que plantea la conexión del Sur de Brasil con el puerto chileno de Antofagasta a través de las provincias del Noreste y del Noroeste. Es una alternativa a medio-largo plazo ya que a diferencia del corredor Central que ya es operativo y necesita unicamente de mejoras en su trazado, esta propuesta necesita cuantiosas inversiones en nuevas infraestructuras y asfaltado para ser una alternativa viable.

C) **Corredor Patagónico:** Se trata de un conjunto de actuaciones intermodales (a diferencia de los dos anteriores que eran fundamentalmente viarios) cuyo objetivo es facilitar una salida por tierra al Pacífico para las producciones agropecuarias del Sur de la Provincia de Buenos Aires, El Alto Valle del Río Negro y a largo plazo la producción patagónica en general. El trazado propuesto une el puerto de Bahía Blanca con Neuquén a través del alto valle del Río Negro, y a partir de ahí, mediante una extensión del ferrocarril trasandino del Sur alcanzar puertos chilenos (Concepción-Talcahuano, Osorno). Hay una variante a través de

2.3. EN CHILE hay varios proyectos de corredores de integración con argentina:

A) Corredor del Norte Grande: Equivalente chileno del Corredor Norte argentino. Conecta las redes viarias de la I y II región chilenas con las del Norte argentino a través del paso de Jama en la provincia de Jujuy. Tanto en el lado chileno como en el argentino se están realizando obras de mejora y pavimentación.

B) Corredor Central: es el equivalente chileno al Corredor Central argentino. Es el más importante en términos de movimiento de mercancías y pasajeros entre ambos países (se estima que capta el 80% de los flujos).

C) Corredor Sur y D) Corredor de los lagos: consituyen las prolongaciones chilenas del corredor Patagónico argentino.

E) Corredor Austral: situado en el extremo austral del territorio chileno.

2.4. EN BOLIVIA por último encontramos tres proyectos de corredor:

A) El Corredor Este-Oeste: Es el más importante. Partiendo de Sao Paulo o de Brasilia (más al Norte) en el Brasil, se accede desde el Este al territorio boliviano desde Campo Grande y la conexión Puerto Suárez-Corumbá, para llegar a Santa Cruz, continuar hasta Cochabamba y Oruro, donde se plantean tres opciones:

- La primera continúa por Tambo Quemado y llega a los puertos chilenos de la I región, Arica e Iquique.
- La segunda continua hasta Pisiga y llega hasta el puerto chileno de Iquique.
- La tercera, intermodal, plantea la posibilidad de aprovechar el ferrocarril que lleva hasta el puerto chileno de Antofagasta , en la II región.

Desde Oruro es posible continuar hacia el Norte hasta La Paz y desde allí acceder a los puertos del Sur del Perú (Ilo y Matarani), o bien hacia el Sur, hacia Jujuy y Salta en el Noroeste argentino.

En el tramo Santa Cruz-Puerto Suárez también es posible acceder a la hidrovía Paraguay-Paraná, que es la posibilidad más rápida y barata de llegar al Atlántico.

B) El Corredor hacia el Norte: Parte de La Paz hacia la frontera Norte con Brasil y presenta dos opciones:

- La Paz-Yucumo-Rurrenabaque-Guayaramerín.

- La Paz-Cobija

Desde la Paz conecta con el corredor Este-Oeste para alcanzar los puertos del Norte de Chile o del Sur del Perú

C) El corredor hacia el Sur: Parte de Oruro y presenta dos ramales hacia el Noroeste de Argentina:

- Oruro-Potosí-Tarija-Bermejo, conectando con la red de carreteras del Noroeste argentino a través de Aguas Blancas (Salta).

- El segundo sería en realidad un ramal secundario del primero que en Potosí partiría hacia Tupiza y Villazón para enlazar con la red de carreteras del Noroeste argentino a través de La Quiaca (Jujuy).

En Oruro conecta con las infraestructuras viarias del Corredor Este-Oeste que permite llegar tanto a Brasil como a los puertos chilenos y peruanos del Pacífico.

A estos tres corredores habría que añadir por último la Diagonal Jaime Mendoza que permitiría establecer una ruta directa entre Sucre y la capital del Paraguay, Asunción, a través de Boyuibe-Fortín Villazón, fruto de un acuerdo bilateral entre ambos países.

3. VALORACION DE LOS PROYECTOS DESDE UN PUNTO DE VISTA TERRITORIAL

De forma genérica podemos establecer que las infraestructuras de transporte juegan un triple papel a nivel territorial:

- Dotar de accesibilidad al territorio y mejorar su vertebración. Los corredores supondrían un avance espectacular en el grado de accesibilidad de extensas regiones del interior del continente que hasta el momento sufren graves problemas de aislamiento. Al mismo tiempo ayudarían extraordinariamente a avanzar en la consecución de una integración territorial y económica en el área.

- Facilitar las conexiones en el sistema productivo, tanto a nivel horizontal como a nivel vertical. La conexión vertical implica conectar los puntos de oferta y de demanda existentes en el sistema productivo (los centros de explotación de recursos naturales, las fábricas de productos intermedios, las fábricas de productos finales, los mercados de consumo, los centros de importación y exportación). La conexión horizontal es necesaria para facilitar el equilibrio de precios en los distintos mercados. Los corredores están pensados en primera

instancia para facilitar la conexión vertical, es decir para facilitar la conexión rápida de los centros productores con los centros de exportación situados en el Pacífico y en el Atlántico.

- Crear actividades terciarias y servicios que generen valor añadido y empleo en los territorios que atraviesen. Este es un aspecto muy importante que puede dinamizar numerosas economías locales y regionales a lo largo del trazado de los distintos corredores.

Es indudable la importancia que que la infraestructuras de transporte tienen en el desarrollo regional y en la configuración del modelo territorial, sin embargo a menudo esa importancia se sobredimensiona.

Aunque sistema de transportes, desarrollo (en sentido amplio) y ordenación del territorio están relacionados, esta relación no es de tipo causal. Por tanto, aunque las infraestructuras de transporte, incluso las de carácter estructural, estratégico o de impulsión, no son suficientes para asegurar el desarrollo económico de una región y la aparición de tráficos generados o inducidos, su existencia es un requisito necesario e imprescindible para que el desarrollo tenga lugar. Las infraestructuras de transporte son un elemento más de la política territorial, y sólo dentro del conjunto de políticas de Ordenación del Territorio pueden ejercer un efecto favorable sobre el desarrollo regional.

Hay que precisar que las infraestructuras de las que aquí nos ocupamos están planeadas para Estados con niveles de desarrollo no muy elevados, y por tanto tienen un carácter de impulsión, estructural o estratégico. Esa función impulsora o estratégica no se desempeña con igual intensidad en todas las regiones que atraviesen, por el contrario, cuanto más desarrollada sea la región que atraviesen, mayores efectos dinamizadores tendrá. Los corredores favorecerán la tendencia a concentrar los flujos en grandes y poco numerosos ejes, lo que no ayuda a la superación de los tradicionales desequilibrios regionales, y dentro de cada región potencia las mayores áreas metropolitanas. Los efectos sobre el triángulo Sao Paulo-Buenos Aires- Santiago de Chile serán por tanto mucho mayores que sobre el Norte de Argentina por ejemplo.

El tratamiento que los proyectos de infraestructura correspondientes a los corredores reciben en los documentos oficiales varía en cada país implicado:

- En Bolivia los corredores se inscriben dentro de un Plan de Desarrollo Nacional, de un Plan de Ordenamiento territorial y de un Plan Nacional de Transportes, existiendo una lógica común a las propuestas recogidas en los tres documentos. Dentro de un planteamiento realista se propone la racionalización de la oferta global de transportes, evitando los excesos de capacidad que puedan producirse como consecuencia de la creación de nuevas infraestructuras infrutilizadas. No se trata sólo de aumentar la dotación de infraestructuras de transporte, sino también de obtener mejor rendimiento de las que ya existen. Además se relaciona con las repercusiones que los corredores pueden tener sobre la estructura económica y funcional del sistema urbano, en la perspectiva de una mejora de las condiciones de vida de la población, de la superación de los desequilibrios regionales y de la integración interna del país.
- En la Argentina, las propuestas sobre corredores se inscriben dentro de políticas regionales y territoriales implícitas más que explícitas. Los corredores figuran como un listado de obras de infraestructura a realizar dentro de los proyectos nacionales de Ordenamiento

Territorial desarrollados por la Secretaría de Acción de la Presidencia de la Nación. Dado el carácter genérico de estos trabajos, en ellos no se analizan las repercusiones territoriales de estos corredores.

- En Chile el tema es tratado en las Estrategias Regionales de Desarrollo de las distintas regiones, aunque no se mencionan los aspectos territoriales más de forma genérica.

En general en estos proyectos falta un análisis de las relaciones existentes entre las características básicas del sistema de transporte y el modelo territorial vigente, y del potencial de desarrollo o del grado de consecución de unos determinados objetivos económicos. La falta de rigor técnico se compensa con el impulso político. La idea de los corredores está presente en el discurso político de los dirigentes de la zona desde al menos los años setenta. Para países sin acceso directo al mar como Paraguay y Bolivia, suponen una solución a sus aspiraciones seculares, para Brasil, una forma de satisfacer las ansias expansionistas de sus élites políticas y militares.

4. EL CASO DE LA REGION NOROESTE ARGENTINO-NORTE GRANDE CHILENO-SUR DE BOLIVIA

La región está constituida por ámbitos geográficos muy contrastados: El desierto de Atacama, la cordillera de los Andes y el altiplano, los valles transversales y las llanuras chaqueñas. Su desarrollo económico y social está limitado por diversos factores que provienen en gran parte de la configuración geográfica de su territorio, los desequilibrios en la distribución de su población, la poca diversidad de su base económica y las dificultades de acceso a los mercados internacionales. La baja densidad demográfica y económica de la zona se ha traducido en unas conexiones escasas y problemáticas:

- El eje estructural más importante lo constituye todavía hoy día el ferrocarril, cuyo trazado permite la conexión horizontal a través de los Andes entre la costa chilena con el altiplano boliviano (líneas Arica-La Paz y Antofagasta-La Paz) y el Noroeste argentino (línea Antofagasta-Salta); y la conexión vertical entre La Paz y Santa Cruz de la Sierra (ambas en Bolivia) y los valles transversales y las llanuras al piedemonte del Noroeste argentino y desde allí, pasando por Córdoba y Rosario hasta Buenos Aires en un recorrido de más de 2000 Km. Desde los años 50, cuando se terminó el ramal de Jujuy a Santa Cruz de la Sierra, ha sido posible ir desde Antofagasta hasta Sao Paulo en tren con un mismo ancho de vía. Sin embargo la explotación de esta posibilidad ha sido prácticamente nula. La crisis que los ferrocarriles del Cono Sur sufren desde los años 70 (cierre de líneas, falta de inversiones en mantenimiento y modernización, pérdida de tráfico de mercancías y pasajeros) impiden a este medio de transporte cumplir adecuadamente un papel de medio integrador. Las políticas de privatización y fragmentación de líneas ferroviarias en Chile y Argentina han empeorado aún más la situación. Sin embargo aunque el transporte internacional de pasajeros por ferrocarril es prácticamente inexistente, existen indicios de una cierta reactivación del transporte de mercancías entre el Norte de Chile y el Noroeste de Argentina.
- La mayoría de las carreteras y caminos que conectan los tres países no están pavimentados, lo que los expone a un rápido y constante deterioro, ya sea por efecto del tráfico o por la

acción de los agentes atmosféricos. Esta carencia de vías adecuadas retarda o impide el desarrollo de nuevas actividades productivas y la diversificación de la base económica, dificulta el intercambio comercial interno y disminuye las posibilidades de colocación de productos regionales en los mercados internacionales. Siendo necesarias unas inversiones muy cuantiosas para que puedan soportar tráficos más intensos. Dentro de la región se observan sin embargo algunas diferencias. Las características de las vías y su nivel de pavimentación no son uniformes y en muchos tramos resultan poco adecuadas a las demandas del tráfico actual. Las conexiones verticales Bolivia-Noroeste argentino son mejores (los pasos fronterizos de Yacuiba y Bermejo están asfaltados) y registran mayor intensidad de tráfico. Las horizontales entre la costa chilena, el sur de Bolivia y el Noroeste de Argentina son muy dificultosas debido a la formidable barrera de los Andes (los pasos fronterizos habilitados están a 4000 metros de altura) y al mal estado de las carreteras, sin asfaltar y con trazados estrechos y sinuosos, lo que se traduce en una intensidad de tráfico muy baja a excepción del paso de Tambo Quemado por el que transcurre la carretera Arica-La Paz y que representa una de las principales rutas de salida al mar para Bolivia. A pesar de estas dificultades, chilenos y argentinos han apostado por mejorar los accesos al paso de Jama, que une la provincia argentina de Jujuy y la II región chilena. En dirección al Atlántico, la conexión horizontal es igualmente dificultosa, debido a la pobreza de infraestructuras viales de la zona chaqueña.

Se han creado enormes expectativas en torno a los corredores proyectados para la región. Se ha dicho que al reducirse los costos de transporte y los tiempos de viaje se mejorará la competitividad de los productos de esa zona en los mercados nacionales e internacionales; se estimulará el crecimiento de la producción actual y se hará posible la comercialización de productos hortícolas que, por su naturaleza perecedera, no llegan actualmente a los mercados; y que mejorarán las posibilidades de inserción de la región en el MERCOSUR. Sin embargo no existe información estadística actualizada sobre el volumen de mercancías y la demanda potencial que tendrían en los mercados del Pacífico. Además no se sabe con exactitud cuál es la ruta que siguen hoy estos productos cuando sus destinos finales están en el Pacífico. No hay ningún tipo de estudio cuantitativo que mida los flujos reales y potenciales o la mejora de accesibilidad derivada de la construcción o mejora de las infraestructuras propuestas. Lo más parecido es un estudio sobre los costes de exportación de mercancías procedentes del NOA a través de puertos del Atlántico y del Pacífico. Las propuestas de infraestructuras de integración son fruto de la iniciativa de empresarios y gobiernos regionales, y como tal son propuestas muy políticas que no se apoyan en estudios científicos sobre el tema y sus repercusiones. GEICOS, IQUIQUE de Jorge Soria.

5. CONCLUSIONES:

La región debe afrontar el reto de aumentar su integración interna y pasar de ser un espacio periférico a desempeñar un rol dinámico en la integración y articulación del Cono Sur Americano. El escenario futuro que se puede dibujar a partir de las tendencias actuales es el siguiente:

- Las perspectivas de mejoría no están aseguradas. Por el contrario, el hecho de mejorar las carreteras no garantiza que los empresarios de la región pampeana argentina o del estado brasileño de Sao Paulo prefieran exportar sus productos a Asia por tierra en lugar de utilizar los puertos Atlánticos como han venido haciendo hasta ahora. Entre las variables que intervienen en esta cadena de decisiones están los costes de transporte, el tiempo empleado, la seguridad, etc...

- Las políticas económicas puestas en práctica por los gobiernos del área en los últimos años han supuesto la privatización de las líneas de ferrocarril y carreteras, y en algunos casos de los puertos también. Es de suponer por tanto que también se querrá dejar en manos del capital privado la construcción y gestión de los corredores bioceánicos a su paso por la región. Sin embargo, los capitales privados sólo querrán invertir en aquellos más rentables. Las infraestructuras ferroviarias, al estar ya construidas, requieren un menor gasto de explotación y de hecho resultan atractivas para el capital privado que las ha adquirido con el fin de transportar mercancías. Las carreteras sin embargo no resultarán atractivas y seguirán siendo responsabilidad de los gobiernos, debido a la elevada inversión inicial que requiere su puesta en marcha y lo baja que presumiblemente sería la tasa de retorno debido a la baja densidad económica y poblacional de la región. El único tramo dinámico sería el tramo que conecta los puertos chilenos de Arica e Iquique con La Paz (Bolivia).

- Dentro del área se pueden detectar claramente cuales van a ser los ganadores y perdedores si se llegan finalmente a realizar los proyectos de corredores biocénicos. Entre los beneficiarios están los puertos chilenos de Arica e Iquique, destinos finales del corredor central boliviano que canalizará el grueso de los flujos de largo recorrido desde Brasil. Iquique además de ser puerto tiene una zona franca (ZOFRI) que funciona ya de hecho como polo dinamizador de la economía a escala regional al estar dotado de modernos servicios.

- Tanto si los corredores bioceánicos se construyen finalmente, como si finalmente se quedan en proyectos sobre el papel, parece probable la configuración de una macroregión transfronteriza en el área, si bien su construcción se realizará a distintas velocidades según los actores implicados. La integración del Norte de Chile (I y II regiones) y el Noroeste argentino parece más fácil o al menos se detecta una mayor voluntad política por parte de las partes implicadas para avanzar por ese camino. En cambio el proceso de integración con Bolivia parece más difícil, tanto en su vertiente político-institucional como en los aspectos económico-comerciales.

- Hay dos aspectos negativos de los corredores bioceánicos:

A) Por un lado tienden a formar mallas de gran dimensión, cuyos intersticios pueden devenir en espacios vacíos en trance de estancamiento o declive debido a su falta de accesibilidad a tales redes.

B) Por otro, la dinámica de las inversiones agrava el problema. Estas se orientan hacia los puntos donde son más rentables, es decir hacia las zonas que ya están más desarrolladas.

La solución, o al menos la minimización de este dilema, pasa por la creación o mejora de las redes secundarias, especialmente donde son insuficientes, es decir en las áreas poco desarrolladas como es el caso del ramal del corredor que se propone para el área NOA-II región chilena. Sin embargo hay un grave problema: la falta de fondos públicos para la construcción de las infraestructuras viales necesarias y la incapacidad (en el caso de los capitales regionales, debido a la magnitud de la inversión requerida) o falta de interés (en el caso de los capitales nacionales e internacionales) del capital privado para financiar los proyectos.

6. BIBLIOGRAFIA:

DE CASTRO, Therezinha (1983) “Brasil y la Cuenca del Plata” en DALLANEGRA, L. et al (1983) “Los países del Atlántico Sur. Geopolítica de la Cuenca del Plata”. Buenos Aires: Pleamar.

GRAY DE CERDAN, Nelly A. (1995) “Desarrollo local en el contexto de los procesos de integración: el impacto sobre las áreas urbanas marginales” Conference on Development Issues in Marginal Regions II: Policies and Strategies . Mendoza: Argentina.

LAURELLI, Elsa ; MONTAÑA, Elma y SCHWEITZER, Alejandro (1995) “El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración. Buenos Aires y Mendoza: Dos metrópolis en la disputa por la hegemonía regional y la inserción en un contexto de exclusión”. Seminario Internacional sobre impactos territoriales de los procesos de reestructuración. Santiago de Chile: Chile.

PARALELO 23 (1994) “Corredor Bioceánico, un mar de dudas” pp. 36-37. Antofagasta (Chile)

REPUBLICA DE BOLIVIA, Ministerio de Desarrollo Sostenible (1994) “Plan General de Desarrollo Económico y Social de la República de Bolivia”.

REPUBLICA DE BOLIVIA, Ministerio de Desarrollo Sostenible (1995) “Plan Nacional de Ordenamiento Territorial”