

La infraestructura como factor de integración regional.

El caso de la hidrovía Paraguay - Paraná

Laura Maira Bono*



Introducción:

Existen en la agenda de las naciones sudamericanas diversos proyectos de infraestructura que se propician implementar. Sin dudas el paquete de megaproyectos impulsado por el IIRSA (Integración de Infraestructura Regional en Sudamérica) es el más ambicioso ya que reúne en su cartera más de 300 proyectos de integración identificados por regiones y auspiciados por el consenso de los doce Estados que lo integran.¹

A través de los mismos se propicia profundizar, en primer término, *la formulación de un consenso regional* acerca de la necesidad de implementar y mejorar determinadas vías de comunicación entre los Estados de la región,

En consecuencia, lo que se impulsa es la integración y el consenso en las decisiones políticas para llevar a cabo uno de los mayores proyectos internacionales de infraestructura que engloba a doce naciones sudamericanas, con diferentes características desde el punto de vista geográfico, económico, social y cultural.

no ya con políticas o acciones aisladas de cada Estado en particular, sino con políticas de conjunto, ubicadas en cada una de las regiones o ejes que forman el proyecto. En segundo lugar y como consecuencia de lo anteriormente expuesto se propicia la *integración del espacio físico* mediante la interconexión de los Estados a través de la construcción y mejoramiento de vías terrestres, marí-

* *Maestrando en Relaciones Internacionales, IRI, UNLP. Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe del IRI.*

¹ Estos 300 proyectos se agrupan en 40 «Grupos de Proyectos» con sus respectivos «Proyectos Ancla». Se considera una iniciativa multisectorial ya que abarca amplios sectores como ser el transporte, la energía y las telecomunicaciones y, multidisciplinaria, porque involucra aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales, ambientales.

timas y férreas, así como la mejora de las comunicaciones, todo ello en pos de un mayor crecimiento y desarrollo regional.

En consecuencia, lo que se impulsa es la integración y el consenso en las decisiones políticas para llevar a cabo uno de los mayores proyectos internacionales de infraestructura que engloba a doce naciones sudamericanas, con diferentes características desde el punto de vista geográfico, económico, social y cultural.

Esta iniciativa nace en la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada en Brasilia, Brasil, entre los días 30 de agosto y 1 de septiembre de 2000 propiciado por el entonces presidente de la República Federativa del Brasil, Fernando Henrique Cardoso. En dicha oportunidad los mandatarios de la región acordaron ciertas metas a fin de propiciar la modernización de la infraestructura regional y la adopción de acciones específicas para promover su integración. En consecuencia se desarrollaron diversos ejes de planificación. Cada uno de ellos responde a características comunes que presentan ciertas regiones desde el punto de vista geográfico y de la producción, fomentando la interconexión y complementación de las cadenas productivas existentes.

Los ejes mencionados se estructuran de la siguiente manera:

EJE ANDINO: Integrado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Conecta a las principales ciudades de estos países en virtud de dos corredores viales norte-sur. Ostenta una superficie total de: 2.351.134 km² y una población aproximada de 92 millones de habitantes. Se caracteriza por poseer redes horizontales de producción y comercialización, especialmente de productos homogéneos (commodities) basados en el procesamiento de recursos naturales.

EJE CAPRICORNIO: Este eje se desarrolla en torno al Trópico de Capricornio. Esta integrado por los Estados del sur de Brasil, las Provincias del noreste y noroeste de Argentina, la región del sur del Paraguay y de Bolivia y la región norte de Chile. Cuenta con una población aproximada de 24.504.000 habitantes y se caracteriza porque en sus extremos posee importantes instalaciones portuarias tanto en el Océano Atlántico como en el Pacífico que dan cuenta de su carácter bioceánico. Sin perjuicio de ello presenta economías poco consolidadas con un incipiente proceso industrial, es por ello que para este eje es de suma importancia el aporte que le pueda hacer la inversión en infraestructura.

EJE AMAZONAS: Este eje interconecta determinados puertos del Pacífico, (Tumaco en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú), con los puertos brasileños (Manaos, Belén y Macapá), así como determinados puertos fluviales (El Carmen, en la frontera entre Ecuador y Colombia, Gueppi en Colombia y Sarameriza y Yurimaguas en Perú). Busca la unión bioceánica a través de diversos ríos que presentan aproximadamente más de 6.000 Km de vías

navegables, estimándose una superficie de 4.499.152 km² y una población que alcanza los 52 millones de habitantes. La flora y la fauna existente en la región constituye una de las más importantes reservas de la biodiversidad mundial.

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS: El Eje abarca la Región Oriental de Venezuela, el arco norte de Brasil y la totalidad de los territorios de Guyana y Surinam. Presenta una superficie estimada total de 2.699.000 Km, y su población alcanza los 21 millones de habitantes.

EJE DEL SUR: Une los Océanos Atlántico y Pacífico desde los puertos argentinos de Bahía Blanca y San Antonio Este hasta los puertos chilenos de Concepción y Puerto Montt. Posee una superficie de alrededor de 490.000 km², y la población alcanza a casi 6,1 millones de habitantes. La característica de este eje es que posee un carácter netamente exportador.

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL: Este eje transversal conecta a cinco países de la región: Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Su superficie ronda los 3,3 millones de km², lo que equivale al 28% de la superficie de los cinco países que hacen parte del Eje y al 19% de la superficie total de América del Sur. Su población se estima es de 86.867.980 millones de habitantes (36% de la población total de los cinco países). Dentro de los centros urbanos más importantes se encuentran: Sao Paulo, Río de Janeiro, Corumbá, Santos, Campiñas, Asunción, Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, La Paz-El Alto, Tarija, Potosí, Iquique y Arica. La densidad de población promedio es del orden de 28,6 hab/km². Sin dudas este es uno de los ejes de mayor importancia.

EJE MERCOSUR - CHILE: Con una superficie de 3,1 millones de km², abarca la totalidad de la República Oriental del Uruguay; el centro de Chile, el centro y noreste de Argentina; el sur de Brasil, y el sudeste del Paraguay. Su población estimada es de 126 millones de habitantes y es una zona de alta urbanización, existe una consolidación industrial y una economía estructurada más allá de las oscilaciones propias de los países que componen la región.

EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA: Este Eje presenta también la característica de ser transversal. Abarca siete departamentos de la región Sur del Perú, dos departamentos amazónicos de Bolivia y cuatro estados del nor-oeste del Brasil. Posee una superficie estimada de 3,5 millones de km², de los cuales el 82% corresponde a territorio brasileño, 10% al peruano y el 8% restante al boliviano. Tiene una población de 12,3 millones de habitantes, con una densidad poblacional media de 3,53 hab/km²; donde el 68% de su población es urbana.

EJE DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA: El proyecto comprende el mejoramiento de las vías navegables de los ríos Paraguay y Paraná, desde Puerto Cáceres en Brasil (Mato Grosso), hasta

Cada uno de estos ejes conforma una cartera de varios proyectos, cuya nota común es la necesidad de una cuantiosa inversión en estudios, análisis, proyección y ejecución de los mismos

el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay. Es un recorrido de aproximadamente 3.440 kilómetros e involucra, además de los Estados antes citados, a Argentina, Paraguay y Bolivia. El objetivo del Proyecto es permitir la navegación los 365 días del año, produciendo una reducción en los costos y en el tiempo del transporte (en comparación con los sistemas viales y férreos), con el consecuente im-

pacto -que ello genera- en los precios de las mercaderías. A tal efecto se ha proyectado realizar diversas obras -de carácter necesario- entre las que se encuentran el balizamiento del trayecto, la rectificación de algunos pasajes de la Hidrovía y el dragado a los efectos de aumentar el calado hoy existente en la región.²

Es de destacar que cada uno de estos ejes conforma una cartera de varios proyectos, cuya nota común es la necesidad de una cuantiosa inversión en estudios, análisis, proyección y ejecución de los mismos, principalmente en obras de construcción o mejoramiento de la infraestructura a crearse o existente. Atento ello uno de los puntos más problemáticos que presenta esta «Iniciativa», lo constituye la financiación de la misma.

A tal fin se concluyó que los citados proyectos serán financiados en forma compartida entre los Gobiernos, las Instituciones Financieras Multilaterales de la región y el Sector Privado. A las citadas Instituciones Financieras se les delegó la Coordinación Técnica de los proyectos y constituyen un triunvirato conformado por el FONPLATA³ (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata), la CAF⁴ (Corporación Andina de Fomento) y el BID (Banco Interamericano de Desarrollo).

2 El Proyecto de la Hidrovía nace en 1992. Es incorporado posteriormente al IIRSA como eje de desarrollo y es considerado por el FONPLATA como una de las iniciativas de integración más importantes y que contribuirá al desarrollo de los países que lo componen.

3 El FONPLATA destinó en el año 2002 Us\$ 620.000 para financiar la Iniciativa para la Integración Regional de Sudamérica. Ver página web www.fonplata.org.

4 Los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay decidieron en la IV Reunión de Cancilleres realizada en Asunción el 6 de junio de 1971, "Crear una entidad con Personería Jurídica Internacional que se denominaría: Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata". La misma se concretó en Buenos Aires el 12 de Junio de 1974 con la suscripción del Convenio Constitutivo en el marco de la VI Reunión de Cancilleres de los países partes de la Cuenca del Plata.

5 El 7 de febrero de 1968 los gobiernos de Colombia, Chile, Venezuela, Ecuador, Perú y Bolivia suscribieron en el Palacio de San Carlos, en Bogotá, el Convenio Constitutivo de la CAF, concibiendo a la entidad como un banco múltiple y agencia de promoción del desarrollo y de la integración andina. Dos años más tarde, el 8 de junio de 1970, la CAF inició formalmente sus operaciones, fijándose su sede en Caracas, Venezuela.

Es interesante apreciar la diferencia con décadas pasadas en lo relativo a la financiación de esta clase de obras. En los ochenta las mismas tendían a una financiación casi exclusiva por parte de los Estados -costeando en algunos casos obras que poco contribuían al crecimiento y desarrollo de los países-, en tanto que en la década pasada esta función fue asumida -casi en su totalidad- por el sector privado, lo que provocó que se dejara de lado ciertas obras que no presentaban un apreciable retorno económico, aunque las mismas evidenciaran un alto contenido social. La Iniciativa IIRSA prevé como queda expuesto una financiación conjunta del sector público y el sector privado, previendo la ayuda de organismos de crédito regionales, teniendo en cuenta el alto costo de los proyectos.

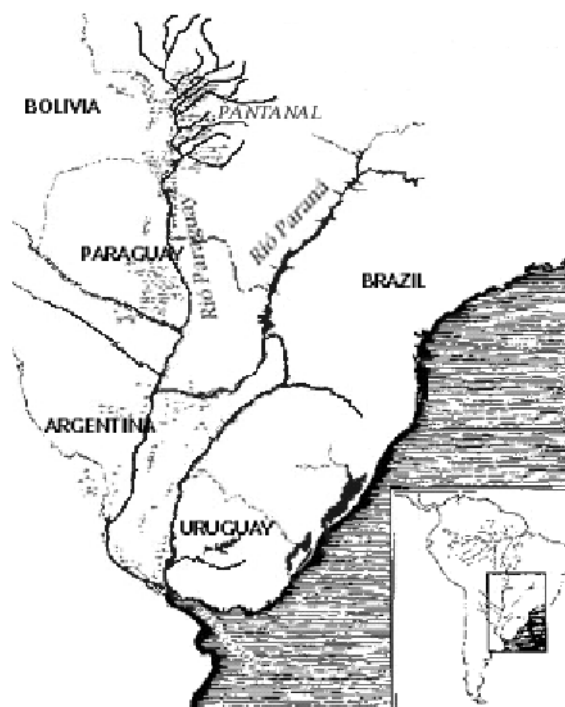
El Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná, por considerar que el mismo propiciará un fortalecimiento en el crecimiento de los Estados involucrados, ello en virtud de que el programa en análisis contribuye y contribuirá a la reactivación de las subregiones que se encuentran afectadas, con un incremento en el comercio intra y extra bloque, a través de la disminución de los costes de transporte y la reducción de los tiempos de transferencias de las mercaderías, otorgando la posibilidad de apertura de nuevos negocios con proyección regional e internacional

Poniendo el acento en el proceso de integración regional encabezado por el MERCOSUR y la región de la Cuenca del Plata, he escogido, entre los proyectos del IIRSA antes descriptos, el Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná, por considerar que el mismo propiciará un fortalecimiento en el crecimiento de los Estados involucrados, ello en virtud de que el programa en análisis contribuye y contribuirá a la reactivación de las subregiones que se encuentran afectadas, con un incremento en el comercio intra y extra bloque, a través de la disminución de los costes de transporte y la reducción de los tiempos de transferencias de las mercaderías, otorgando la posibilidad de apertura de nuevos negocios con proyección regional e internacional.

Análisis y Actualidad del proyecto de la Hidrovía Paraguay - Paraná:

En primer término es de destacar que el eje de influencia del presente programa se encuentra directamente vinculado a la re-

gión de la Cuenca del Plata. La misma concentra a tres sistemas hídricos de singular importancia como son los representados por los ríos Paraguay, Paraná y el Uruguay, posee asimismo una importante reserva en biodiversidad y en lo referente a los recursos hídricos subterráneos, entre los que se encuentran diversos acuíferos como el Guaraní y el Yrenda-Toba-Tarijeño. Asimismo en dicha región se sitúan 57 grandes ciudades (más de 100.000 habitantes), incluyendo Buenos Aires, Brasilia, Montevideo y Asunción, concentrando aproximadamente el 70% del PBI de los países partes. Es sin dudas una de las regiones con mayor desarrollo económico y concentración poblacional.



El crecimiento económico y el impulso dado a la integración regional a través, principalmente del MERCOSUR, ha incentivado la demanda de adecuadas vías de comunicación y transportes -en especial los de carácter multimodal-, considerando a la red hídrica existente en la región como un elemento esencial para lograr la sustentabilidad de ese crecimiento.

Con esta idea nace el programa de la Hidrovía Paraguay Paraná, cuyos antecedentes se remontan a la firma misma del Tratado de la Cuenca del Plata, hecho acaecido el día 23 de abril de 1969.

Tiempo después, en 1987, los Cancilleres de los países parte de la Cuenca, declaran de interés prioritario el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraná y Paraguay, y luego de varias reuniones y encuentros, Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, proceden a la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná⁶ hecho que se materializó en la localidad de Las Leñas, Provincia de Mendoza, el 26 de junio de 1992.⁷ En diciembre de ese mismo año, se aprueba el Estatuto del Comité Intergubernamental

de la Hidrovía (CIH), constituyéndose el mismo como «el órgano del sistema del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identifica-

das por los Estados Miembros respecto al Programa de la Hidrovía». Conforman el Comité las delegaciones de todos los Estados miembros y su presidencia es de carácter rotativo según el orden alfabético del nombre de los países. La toma de decisiones -en el seno del CIH- es por unanimidad, teniendo en cuenta que cada Delegación posee un voto.

El objetivo principal del Programa consiste en perfeccionar esta vía navegable de carácter natural, a través de diferentes obras de infraestructura.

A tal efecto el mejoramiento de los canales navegables de los Ríos Paraná y Paraguay (obras de dragado, balizamiento, rectificación de pasajes, etc), así como la modernización de sus terminales y puertos, procurarían una mayor capacidad de transporte de mercaderías, entre los Estados partes, a un costo menos oneroso y más ágil que las vías de transporte convencional (carretera y ferrocarril).

Con referencia a los costes y capacidad del transporte, se pone en evidencia la conveniencia de profundizar la utilización de las barcazas para el transporte de mercaderías, ello en virtud de que las mismas pueden alcanzar mayores distancias, con un menor gasto en la utilización de hidrocarburos y una mayor capacidad de carga. Para mayor ilustración se exponen las diferencias existentes en el siguiente cuadro:

	BARCAZAS	FERROCARRIL	CAMION
Km/combustible litro/Tonelada	500 km	120 km	15 km
Carga por unidad	1500 tn (barcaza)	40 tn (vagón)	25 th (camión)

Fuente: Instituto de Investigaciones Económicas. Bolsa de Comercio de Córdoba, 2003.

6 Asimismo se firmaron Protocolos complementarios que facilitarían la implementación del proyecto principal. Estos documentos versan sobre diversos puntos a saber: Asuntos Aduaneros, Navegación y Seguridad, Seguros y Condiciones de igualdad de oportunidad para una mayor competitividad, Solución de Controversias y Cese Provisorio de Banderas.

7 Entró en vigencia en 1995. Aprobado en Argentina por Ley 24386/94, en Bolivia por Decreto Supremo 23484/93, en Brasil por Decreto Legislativo 32/94, en Paraguay por ley 269/93 y en Uruguay por Decreto 238/93.

Teniendo en consideración lo expuesto es de remarcar que en la actualidad la puesta en marcha -al menos parcialmente- de la Hidrovía ha permitido incrementar de 700.000 toneladas en el año 1990 a 13 millones de toneladas en el 2004, donde el 3,5% estaría representado actualmente por el transporte de granos.⁸

La situación económica de la Republica Argentina, representada por un superávit de la balanza comercial, en su mayor proporción por un alza en la producción en sector agrícola y el precio

Es de remarcar que en la actualidad la puesta en marcha -al menos parcialmente- de la Hidrovía ha permitido incrementar de 700.000 toneladas en el año 1990 a 13 millones de toneladas en el 2004, donde el 3,5% estaría representado actualmente por el transporte de granos

devaluado del peso argentino con relación al dólar, ha incrementado en forma ostensible el tráfico por esta vía navegable, llegando a constituir un problema la falta de barcazas necesarias para el trans-

porte por la misma. Como resultado de ello se encuentran previstas diversas inversiones en lo referido a la construcción de astilleros, en especial en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, como así también inversiones referidas al acopio de materias primas en toda la extensión de línea hídrica. En consonancia con ello, cabe destacar la inauguración de nuevos puertos barcaderos como por ejemplo el Puerto Maná en Entre Ríos y el ACA en Barranqueras -Chaco.

Asimismo la reactivación de los Astilleros como el de Río Santiago y Tandandor (industria que se encontraba en franco retroceso en décadas pasadas), y una mayor inversión⁹ en infraestructura en este sector, traería aparejada como consecuencia una demanda sostenida de mano de obra -en especial calificada- que pueda absorber los requerimientos efectuados para la construcción de nuevas naves, provocando una caída de los índices de desempleo y subempleo en la región de influencia.

Del mismo modo, la instalación de esta clase de emprendimientos en regiones económicamente deprimidas -anexas a los cursos de aguas del Paraná y del Paraguay- sería una posible solución -no solo al problema de empleo en sí- sino también al fortaleci-

8 La capacidad potencial de transporte de la Hidrovía se estima alcanzaría los 30 millones de toneladas.

9 El Estado Nacional ha ofrecido líneas de financiamiento, bajo la condición de que los barcos construidos lleven bandera argentina, a los efectos de mitigar el fenómeno que se conoce como "banderas de conveniencia". Se estima que solo el 14% de las barcazas graneleras y un 40% de los tanques que navegan hoy por la Hidrovía poseen bandera nacional. El resto en su mayoría lo son de Paraguay, Bolivia y hasta de Panamá.

miento de las pequeñas poblaciones, limitando el recurrente proceso de las migraciones hacia las grandes ciudades, con las consecuencias que ello acarrea.

Sin perjuicio de lo expuesto, cabría poner de manifiesto que el Proyecto de la Hidrovía se encuentra en un estado de ejecución parcial. Así, de los tramos en los cuales podría dividirse el proyecto, a saber:

1°.- Desde Cáceres a Corumbá;

2°.- Desde Corumbá al Río Apa;

3°.- Desde el Río Apa hasta Asunción;

4°.- Desde Asunción a Santa Fe y

5°.- Desde Santa Fe a Nueva Palmira, solo éste último tramo es el que se encuentra en ejecución, habiéndose otorgado recientemente la concesión de la obra consistente en el dragado del lecho del Río Paraná hasta llegar a un calado de 36 pies de profundidad (la profundidad actual es de 32 pies).

En consecuencia, estimo probable, que las realidades descritas con anterioridad, se verían intensificadas cuando el programa se encuentre cumplimentado en su totalidad.

Ahora bien, existen diversas razones por las cuales no se ha podido arribar a un consenso político en torno a la puesta en marcha de la totalidad del proyecto. Desde el punto de vista del caudal de las aguas, las mismas poseen

La instalación de esta clase de emprendimientos en regiones económicamente deprimidas sería una posible solución - no solo al problema de empleo en sí - sino también al fortalecimiento de las pequeñas poblaciones, limitando el recurrente proceso de las migraciones hacia las grandes ciudades

la característica de ser fluctuantes¹⁰, lo que se refleja en una interrupción de los servicios y en adopción del transporte terrestre como alternativa de interconexión. Ello hace del dragado una acción imperiosa, pero no todos los Estados necesitan del mismo, por ejemplo Uruguay no se encuentra en esa situación y Argentina sería el país que necesita la mayor cantidad de obras de este tipo, atento lo cual la financiación de los citados trabajos no cuenta con el apoyo de aquellos Estados a los cuales no beneficia en forma directa. Desde el punto de vista de la seguridad en la navegación la situación tampoco es homogénea, el tramo de Santa Fe hasta el Océano Atlántico se encuentra debidamente

10 El régimen hidrológico de la Hidrovía Paraguay – Paraná posee un período de aguas bajas entre julio y noviembre y uno de aguas altas entre diciembre y abril.

señalizado, en tanto que desde Santa Fe al Norte no cuentan aún con dicha señalización, ni con el dragado conveniente que permita aprovechar al máximo esta vía navegable.

Cabe señalar que las obras de dragado efectuadas en el Paraná Inferior han aportado significativos beneficios, por ejemplo, con anterioridad a dichos trabajos, que fue de los 26 a los 32 pies, los buques debían completar su carga en otros puertos y tenían como máximo de carga 30.000 toneladas, en tanto hoy los mismos pueden llegar hasta las 44.000 toneladas, a un costo menor.

De la misma forma, de completarse la totalidad de las obras de dragado, balizamiento y señalización de la Hidrovía se estima que la duración del viaje se reduciría desde el Puerto Rosario hasta Asunción a 3 o 5 días y hasta Corumbá 7 días. Desde el puerto Nueva Palmira hasta Asunción 5 días y hasta Corumbá 8 días. Todo ello a un costo menor al actual, con el consecuente impacto sobre el precio de las mercaderías, teniendo en consideración que no se producirían interrupciones nocturnas en el transporte.

Atento ello y con el fin de superar esta situación, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, confió la realización de estudios técnicos a una consultora internacional a los efectos de poner en marcha el dragado correspondiente al tramo de Santa Fe al norte sobre el Río Paraná y sobre el Río Paraguay, como así también el balizamiento diurno y nocturno en este tramo.¹¹

Conclusiones

Sin lugar a dudas las obras de infraestructura resultan necesarias para dar impulso al desarrollo y crecimiento de una región.

En el caso de la Hidrovía, el mejoramiento de las vías de comunicación que se propone, y la modernización de las estructuras existentes traería aparejado, junto con la reducción de los costos y de los tiempos en el transporte, un mayor impulso al proceso de integración regional, ello debido al mayor flujo comercial que podría darse entre los Estados involucrados. Por otra parte la mayor inversión en infraestructura (portuaria, de astilleros y de almacenaje), conlleva una mayor demanda de mano de obra, con la consecuente reducción de los índices de desempleo, y la disminución de los flujos migratorios hacia los grandes centros urbanos. Ello permitiría un mayor desarrollo de los interiores de los Estados, fomentando la permanencia de los habitantes en las zonas rurales o de su pertenencia.

11 Este estudio representa un costo estimado de entre U\$60 y U\$70 millones y está financiado por la CAF, en tanto la obra la financiará el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social del Brasil.

De lo expuesto, es dable considerar que la región podría llegar a presentar un cambio sustancial en su estructura; atento ello sería conveniente efectuar con anticipación a la puesta en marcha de la totalidad de las obras, una política consensuada entre los países parte, de planificación urbana y rural, que disminuya los impactos negativos que puedan surgir; propiciando la participación de las provincias involucradas y de la sociedad civil que son, en último término, los actores sobre los cuales se evidenciarán las consecuencias del proyecto.

Asimismo deberán profundizarse los estudios referidos al impacto ambiental de la

obra, especialmente en el tramo superior del Paraguay, donde el Pantanal brasileiro juega un papel fundamental en la regulación natural de las fluctuaciones hídricas de los Ríos Paraguay y Paraná, y es considerado en el ámbito mundial por poseer una de las mayores reservas de biodiversidad del planeta.

Finalmente resta señalar que tal cual lo expresara el Profesor brasileño Helio Jaguaribe en su visita al IRI recientemente "...el desarrollo de nuestras naciones y su integración, al menos en el sistema sudamericano, es un proceso que no permanecerá abierto indefinidamente. No es verdad que un país como Argentina o como Brasil pueda en cualquier momento, en el futuro, empezar su desarrollo..."

No dejemos, pues que la oportunidad se pierda y pongamos en marcha -con seriedad y eficiencia- los grandes proyectos de integración por infraestructura que la región necesita para lograr un mayor desarrollo y una mejor inserción en el concierto mundial.



El mejoramiento de las vías de comunicación que se propone, y la modernización de las estructuras existentes traería aparejado, junto con la reducción de los costos y de los tiempos en el transporte, un mayor impulso al proceso de integración regional, ello debido al mayor flujo comercial que podría darse entre los Estados involucrados

Bibliografía

COLACRAI Miryam, La Cooperación entre los actores subnacionales y el gobierno federal en áreas de frontera y en el desarrollo de la infraestructura física. 2004. Revista Integración y Comercio N° 21, INTAL.

- GALLO, Nicolás**, IIRSA: Estrategia de Desarrollo de Negocios y Recomendaciones de Acciones Integradoras - Ejes del Cono Sur. Nov. 2003. CAF (Corporación Andina de Fomento).
- IIRSA**, Documento sobre la Planificación Territorial Indicativa: CARTERA DE PROYECTOS IIRSA 2004. Dic. 2004.
- IIRSA**, III Reunión de Presidentes de América del Sur -Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010-, Cuzco, Perú. Dic 2004.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS - BOLSA DE COMERCIO DE CORDOBA**, 2003, Balance de la Economía Argentina., Cap. III, La infraestructura del Transporte en el Cono Sur, Córdoba Argentina
- FONPLATA**, 2001/2002/2003. MEMORIA ANUAL.
- VENESIA, Juan Carlos y MAUTONE Andrés**, La infraestructura como factor de desarrollo de las economías regionales: Rosario Estratégico: La Hidrovía Paraná -Paraguay como elemento de desarrollo regional en la Argentina. 1999. Instituto de Desarrollo Regional. Serie de Documentos de Trabajo N° 8. Rosario. Argentina.
- VENESIA, Gualberto**. Hidrovía Paraná - Paraguay. 1997 Instituto de Desarrollo Regional. Serie de Documentos de Trabajo N° 3. Rosario. Argentina.