

Este documento ha sido descargado de:  
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión  
Pública *del* Conocimiento  
Académico y Científico**

**<http://nulan.mdp.edu.ar> :: @NulanFCEyS**

**FANNY M. MARTÍN.** Licenciada en Economía Universidad Nacional del Sur

Al crearse el proceso de integración entre distintos países y emprender proyectos comunes, se ponen en evidencia determinados desequilibrios frente a algunos temas. Las diferentes economías regionales se presentan como simples destinatarios de estos proyectos, pero no logran una participación completa en el desarrollo y diseño de los programas.

En este trabajo se analizarán algunas de las pautas más usuales para el bosquejo, manejo y gestión de los corredores. Se trata de examinar los impactos que afectan a las distintas vías de conexión y las alternativas de moderación existentes, así como tomar en cuenta su vulnerabilidad y los costos para reducirla. También se elaboran ciertas propuestas para desarrollar la gestión ambiental de los corredores.

### **Introducción**

Al crearse el proceso de integración entre distintos países y emprender proyectos comunes, se ponen en evidencia determinados desequilibrios frente a algunos temas. Las diferentes economías regionales se presentan como meros receptores de estos proyectos, pero no logran una participación completa en el desarrollo y diseño de los programas.

En este trabajo se analizarán algunas de las pautas más usuales para la planificación, manejo y gestión de los corredores viales. Se trata de examinar los impactos que afectan a los caminos y las alternativas de mitigación existentes, así como tomar en cuenta la vulnerabilidad de estas vías y los costos para reducirla. Asimismo, se elaboran ciertas propuestas para desarrollar la gestión ambiental de los corredores.

### **Configuración del Nuevo Panorama**

Los corredores de comercio tienen tres características esenciales: facultad de creación de intercambio de productos y servicios básicos; agregar valor a estos bienes y servicios básicos y facilitar el acceso a los mercados.

Es indiscutible la interrelación entre recursos ambientales y el proceso de producción y comercialización, al aparecer los primeros unidos a recursos naturales (mares, ríos, bosques, fauna, suelos). Admitir que los recursos ambientales forman parte del consumo y del proceso productivo inhabilita a opinión de que son "bienes de lujo", en el sentido económico, con elevada elasticidad ingreso de su demanda, que afectan las prioridades de los países más industrializados, sin mayor relación con el desarrollo de regiones como la nuestra.

Recientemente se han dado en el continente considerables cambios económicos y junto con ellos se observa un notable desarrollo en el tema de manejo del ambiente. Son muy interesantes estas diversificaciones que surgen al amparo de la integración de las diferentes regiones, en especial se observan cambios en el modelo de organización del territorio y se pone especial énfasis en aquello que tiende a lograr un mayor grado de competitividad y eficiencia.

Como es sabido, la integración física se lleva a cabo en la realidad mediante el uso de carreteras y otras diferentes vías, herramientas éstas que constituyen un elemento indispensable para llevar a cabo esta modernización. La existencia de los corredores de comercio no es nueva y esto ha convertido al sector transporte en uno de los más trascendentes de nuestras economías. Es por eso que es muy importante investigar estos temas como también lo es el de tratar de que haya una planificación en cuanto a lo territorial, utilizando todas las herramientas disponibles para la evaluación de políticas e inversiones en esta materia.

A raíz de la ausencia de planes de transporte y como consecuencia de la falta de políticas adecuadas es evidente la paulatina destrucción de las diferentes redes de comunicación. En la actualidad se ha tomado verdadera conciencia de la necesidad de un transporte eficiente en especial lo que hace a costos de transporte, en tanto se observa una cierta agilización de procesos antes burocráticos que se traducían en entorpecimientos a la competencia abierta y a la disposición de servicios de calidad superior.

Puede decirse que en nuestro continente todo lo que se refiere al tema ambiental refleja cierta postergación y esto se debe en parte a que se carece de disposiciones legales, institucionales para encarar el manejo sustentable, en una coyuntura económica un tanto desafortunada y se da el caso de que se llevan a cabo algunos proyectos que permiten la incursión en áreas muy vulnerables, en tanto que, por el hecho de impulsar ciertos temas se cae en situaciones riesgosas por falta de controles. Se comprende entonces que es necesario el abordaje de los temas referidos a medio ambiente en la configuración de la infraestructura y en los planes de desarrollo, dependiendo el grado de profundidad del tratamiento del tema, de la envergadura y modalidad del proyecto, de su ubicación y del probable impacto de su evolución.

Entre los diseños de corredores se destacan aquéllos que admiten la comercialización intra o extraregional de bienes y servicios erigiéndose a lo largo de zonas poco habitadas o bien entre áreas ya afianzadas. Se han mejorado corredores ya existentes, como se observa en algunas carreteras, que se ensanchan o repavimentan. Asimismo se trata de tomar en cuenta la ubicación que tenga o vaya a tomar un corredor, evaluando precisamente cuales van a ser las áreas expuestas a su trazado, en especial si estas áreas pueden llegar a verse perjudicadas en cuanto sean, por ejemplo, hábitat de especies ecológicamente sensibles, áreas de importancia histórica áreas de parques nacionales, áreas de reserva biológicas.

Al considerar la traza de un corredor debieran tomarse en cuenta también aspectos importantes en cuanto a un futuro impacto sobre la salud y seguridad humana, el número de personas que se verán comprometidas y cuales son sus respectivos intereses, es decir que es necesario delimitar cual será la zona de influencia. Se sabe que el área de influencia directa puede asignarse en alrededor de 500 metros a ambos lados del corredor. Pero es difícil de precisar cual sería el área de impacto indirecto, para lo cual debiera tomarse en cuenta por ejemplo, cuánto estaría dispuesto a recorrer hacia cualquier lado del corredor un individuo para extraer los recursos, dado los costos reducidos del viaje y el aumento de la accesibilidad proporcionados por el corredor.

Los proyectos deben entonces considerar elementos fundamentales, como por ejemplo cuales son las principales actividades económicas, las formas de propiedad de la tierra y de los recursos adyacentes, el total de población involucrada, cuales son las áreas de atracción y expulsión de población, las condiciones existentes en cuanto a salud pública. Se hace necesaria la consulta de importantes bases de datos que van apareciendo, ya sea a través de censos o de otros esfuerzos que se realizan a nivel privado. Del mismo modo es interesante la idea de que se manejen a nivel de público en general folletos y manuales educativos sobre el tema, como también lo sería el manejo de información temática destinada a particularmente a las empresas.

La información necesariamente debe completarse con documentos que puedan estar apoyados por mapas de instalaciones críticas y de peligros múltiples que sirven de base para evaluar el comportamiento ambiental de cada región. Asimismo, cada municipio involucrado debe proveer de algún sistema de información que sirva para la gestión y el planeamiento del territorio, incluyendo como un insumo primordial el tema medio ambiental. En resumen, debe implementarse una estrategia de unificación de la información, con sistemas de comunicación de fácil acceso para los interesados.

## **Los Impactos**

El hecho de considerar los impactos de los corredores presenta a la vez aspectos que son base para el análisis económico de los recursos naturales, en cuanto a que son activos que están sujetos a una administración temporal y a un uso productivo, a partir de los cuales se pueden englobar una serie mayor de otros problemas, como la irreversibilidad parcial o total de la

evolución de los recursos, la definición de los derechos de propiedad y la elección de un criterio de justicia intergeneracional.

Se sabe que cuando existe un número determinado de agentes económicos que tienen acceso libre a un recurso ambiental o propiedad común, del cual se pueden extraer recursos de valor económico, aparece lo que se conoce como el "problema de los comunes". Como todos los agentes pueden hacer lo mismo y la cantidad que uno consume no implica necesariamente, dentro de cierto rango de disponibilidad, que algún otro deje de consumir, aparecen incentivos para una sobreexplotación de los recursos. Mientras el beneficio del uso del recurso va directamente al agente que lo utiliza, los costos se reparten entre un número elevado de agentes.

En su decisión, cada agente decide su uso de los recursos tomando como dadas las acciones del resto, lo cual da lugar a un equilibrio no cooperativo, definido como aquel conjunto de acciones en donde ninguno de los agentes tiene incentivos para modificar su acción dadas las acciones del resto de los demás agentes. Esto no coincide por lo general con la eficiencia económica. Pero al permitir que los agentes interactúen en el tiempo existe la posibilidad de que sus estrategias de comportamiento logren dar al fin una solución eficiente.

Es decir que, una vez que los impactos se identifican deberán considerarse alternativas para aumentar la eficiencia y sustentabilidad en los diferentes proyectos, tendientes a seleccionar las alternativas según la severidad con que afectan las condiciones físicas, sociales y económicas en el área afectada. Deben llevarse a cabo estudios de impacto ambiental sobre los recursos, que incluyan medidas que aseguren prácticas apropiadas de uso de estos activos, susceptibles de ser incorporados a través de diferentes mecanismos, intentando que se reduzcan los impactos indirectos, con planes de desarrollo regional, combinando medidas de revisión permanente, teniendo en cuenta que lo que la sociedad extraiga actualmente no va a estar disponible para su uso en el futuro, entonces, se van a plantear cuestiones como cuánto del uso de los recursos satisface las necesidades de esta generación sin comprometer la supervivencia de las futuras y en qué magnitud compensarlas por las pérdidas que se pueden ocasionar.

Como consecuencia, se hace necesaria también la consulta pública, inclusive cuando se está en las primeras instancias de selección de procesos y construcción de alternativas, con el objeto de crear estructuras abiertas que permitan realizar valoraciones a nivel colectivo. Los diferentes actores del proceso deben enfrentarse a desafíos tales como qué instrumentos considerar para incorporar estos temas en los proyectos ya que no se siguen determinados patrones, sino que por el contrario, las respuestas se van encontrando a medida que surgen las necesidades. Ya se están llevando a cabo algunos acuerdos y convenios entre organismos gubernamentales y últimamente con universidades, especialmente para reunir y organizar información, tratando de sistematizarla, identificando cuáles son las zonas más críticas para la circulación de bienes y personas, con el fin de minimizar los riesgos. Estos esfuerzos deben reparar en la necesidad de estos cambios, dado el enorme potencial natural para el desarrollo equitativo y sostenible.

## **Conclusión**

El desarrollo de las redes de comunicación ha sido vertiginoso en los últimos años, al igual que el de los corredores de comercio generados a partir de ellas. Estudios anteriores trataban el tema en forma aislada, y los temas ambientales y la mitigación de los riesgos eran manifiestamente relegados a otros foros hasta hace no demasiado tiempo. Tanto el estancamiento como la inestabilidad económica y la amplia dotación de recursos naturales explican el lugar accesorio del tema en el nivel de preferencias sociales. La dinámica de cambio en el mercado internacional y la adopción de mayores exigencias ambientales hicieron que cobrara vital importancia.

Frente a esta nueva realidad, vale la pena la realización de estudios que abran la discusión sobre sus dimensiones económicas, y que se pongan en consideración los costos y beneficios sociales implicados, teniendo en cuenta que los daños generados no son soportados únicamente por quienes los generan, sino que se distribuyen entre el resto o una parte de la sociedad. No obstante, y a pesar de la legislación, falta precisar las metas y los mecanismos que permitan fiscalizar el cumplimiento de esas normativas.

La integración por medio de corredores va camino a ser una realidad que se articula alrededor de la comercialización de bienes y servicios. El tema a resolver es cómo se llevará a cabo en los próximos años, cuánto tiempo demandará su concreción, qué nivel de profundidad alcanzará y si los beneficios se repartirán o si unos pocos se apropiarán de los mismos. Sigue siendo necesario entonces el tratamiento de lo ambiental en tanto representa un factor importante en el comercio, donde la perspectiva apunta a un mejoramiento y ampliación de acuerdos entre los participantes.

### Referencias Bibliográficas

- BENDER, S. (1999) Los Corredores de Comercio: Una Unidad de Planificación para el Desarrollo Regional de América Latina. Cooperación Internacional Nro. 3.
- CRISTINI, M. et al., (1996): Medio Ambiente en la Argentina, FIEL
- CHISARI, O.,(1994) Comercio Internacional y Política Ambiental, Proyecto PNUD 87/014.
- GARCIA, E. Et. al (2000) Vías para la integración. C.A.F.
- OCDE, (1993): Gestión de Zonas Costeras
- SEGUI PONS, J. et al.(1991) Geografía de Redes y Sistemas de Transporte. Ed. Síntesis.
- VIVACQUA, P. (2001) Mercosur's Atlantica Corridor South América. Conferencia Hemisférica sobre la Reducción de la Vulnerabilidad de los Corredores de Comercio a los Desastre Socionaturales. Mendoza. R. A.