

3

INTEGRACIÓN

El Corredor Bioceánico Central en
la Integración Sudamericana

Capítulo 3: INTEGRACIÓN

El Corredor Bioceánico Central en la Integración Sudamericana¹

Durante el año 1996 el Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba (IIE) incorporó a sus análisis el concepto de lo que hoy se conoce como Corredor Bioceánico Central (CBC). Desde entonces evaluó su impacto económico y el de la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre el Cono Sur del continente. En el año 2002 extendió el análisis a las sinergias producidas por la intersección de ambos ejes de integración y desarrollo, tarea realizada en gran parte con las Bolsas de Comercio de Rosario y de Santa Fe y el Consejo Empresario de Entre Ríos en el ámbito de la Región Centro. A veinte años de aquellas primeras iniciativas se confirma la importancia de profundizar los estudios a fin de contribuir a un mayor equilibrio en el progreso económico y social de nuestra región.

3.1 Descripción del Corredor y sus antecedentes

Cuando se analizan las oportunidades de desarrollo en Sudamérica adquiere cada vez más importancia la idea de combinar los atributos predominantes en cada una de las regiones que la componen a fin de obtener los beneficios que otorga una razonable y eficaz integración, buena parte de los cuales han sido hasta ahora desaprovechados por la existencia de numerosas barreras físicas, culturales y administrativas. Un punto de partida para alcanzar las sinergias de la integración es el diagnóstico sobre el estado de situación actual y el bosquejo general de las políticas públicas correspondientes, cuidando entre otros aspectos que las mismas no afecten el arraigo y la identificación de los pobladores con la realidad más próxima que los rodea ni las condiciones del medio ambiente en que se desenvuelven.

Con los estudios y propuestas realizadas a partir de los Ejes de Integración y Desarrollo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional (IIRSA), se avanzó en forma integral sobre los conceptos mencionados en el párrafo anterior, contándose por lo tanto con una herramienta que bien aplicada puede colaborar en expandir el progreso económico y social desde las regiones con mayor desarrollo, generalmente ubicadas en las franjas costeras del litoral marítimo, hacia las más relegadas localizadas en el interior. Entre los diez ejes definidos por IIRSA, se destacan cinco corredores bioceánicos que unen los océanos Atlántico y Pacífico a diferentes latitudes, desde la Patagonia en el sur hasta el límite con la Cuenca del Amazonas en el norte. El que reúne el mayor nivel de valor económico agregado es el “Eje de Integración y Desarrollo Mercosur – Chile” (IIRSA) que coincide aproximadamente con la franja geográfica del Corredor Bioceánico Central (CBC).

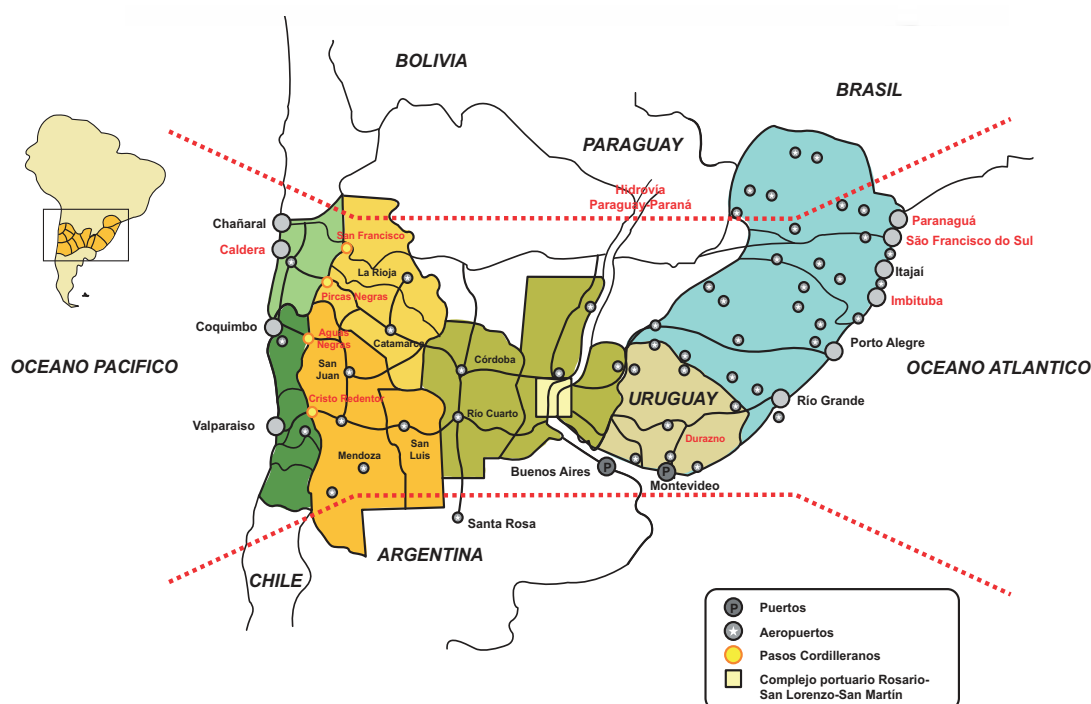
Antes que el Eje Mercosur-Chile fuera formalmente definido a partir de la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur (Cumbre de las Américas) en el año 2000, el Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba (IIE) había definido un área

¹ Este capítulo es un aporte del Lic. Raúl Hermida, ex Director del IIE 1994-2009, y actual miembro del Consejo Asesor del IIE.

geográfica muy similar, realizando diversos estudios sobre las oportunidades de su desarrollo económico. En el año 1996, el IIE denominaba ese eje como el “Corredor de Negocios” y en el año 1997 extendía el concepto en forma más integral definiéndolo como el “Corredor Austral de Crecimiento” (CAC)².

El IIE interpretó y evaluó el CAC como un eje de integración y desarrollo compuesto por una sucesión de espacios territoriales entre los que se destacaban los siguientes: a) gran parte de las Regiones Sudeste y Sur de Brasil, b) República Oriental del Uruguay, c) Provincia de Buenos Aires, d) Región Centro (Argentina), e) Región Nuevo Cuyo (Argentina) y f) Regiones IV, V y VI de Chile más su Área Metropolitana.

Mapa 3.1: Una aproximación al territorio del Corredor Bioceánico Central



Fuente: IIE.

En suma, interpretábamos en aquel entonces el CAC como una red de regiones que desde el punto de vista productivo estaban entrelazadas por el asentamiento de los conglomerados productivos y las cadenas de valor de mayor peso en Sudamérica, mostrando una gran diversidad de actividades, capaces de potenciar el intercambio comercial y las inversiones y que se proponían expandir su desarrollo al resto del continente. Tanto el área de influencia como los principales objetivos del Corredor Austral de Crecimiento (CAC) y los del Eje Mercosur-Chile (IIRSA) coinciden aproximadamente con lo que hoy se conoce como el Corredor Bioceánico Central (CBC). En los diversos análisis desarrollados a lo largo de los últimos años se modificó el contorno geográfico del mismo focalizándolo en algunas regiones que lo integran pero sin

² “El Balance de la Economía Argentina en 1996”, pág. 111 a 147 y “El Balance de la Economía Argentina en 1997”, pág. 109 a 158, Instituto de Investigaciones Económicas, Bolsa de Comercio de Córdoba. El CBC continuó tratándose como un tema prioritario a lo largo de las 19 ediciones posteriores del Balance.

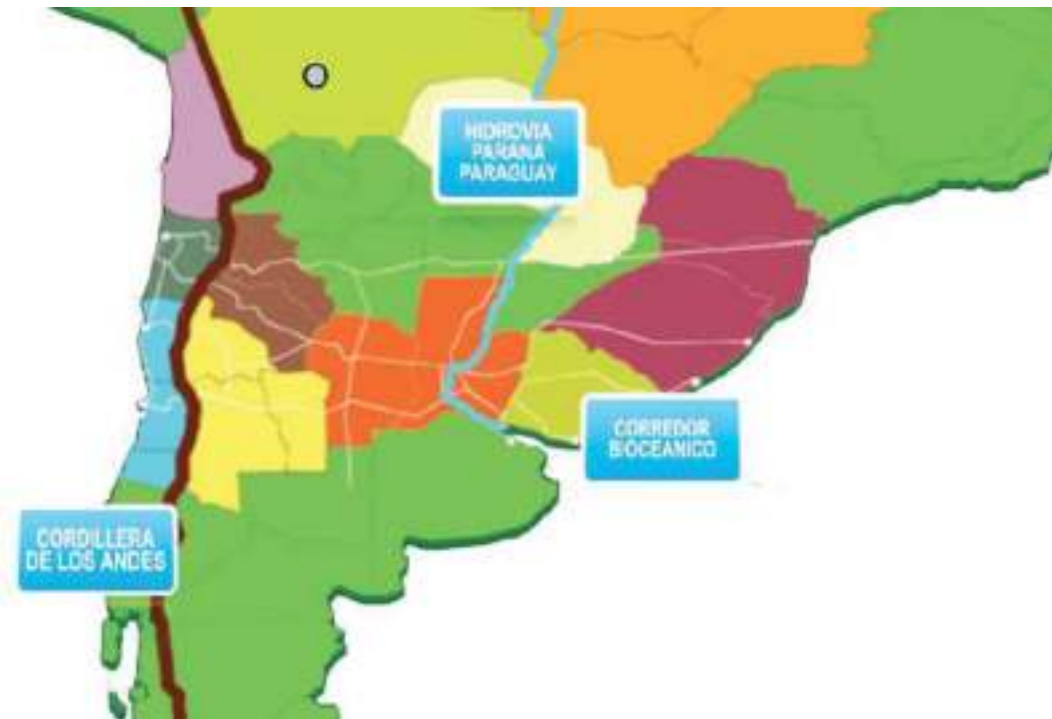
cambiar su estructura básica conformada por la franja horizontal central de Argentina y Chile y su salida hacia el océano Atlántico a través de Uruguay y la región sur y sudeste de Brasil.

3.2 La intersección de los ejes de integración y desarrollo en el Cono Sur

El Cono Sur del continente tiene tres grandes ejes de integración y desarrollo que se muestran en el Mapa 3.2: el Corredor Bioceánico Central, la hidrovía Paraguay-Paraná y la cordillera de los Andes. Los dos bloques económicos del Cono Sur del continente con mayor peso, el Mercosur y la Alianza del Pacífico, deberían realizar mayores esfuerzos para integrarlos, diseñando e implementando una infraestructura física que permita reducir costos logísticos y facilitar el aprovechamiento de las sinergias que surgen al combinar recursos mediante alianzas interregionales de sus subregiones.

El curso del Paraná Inferior cruza el Corredor Bioceánico Central a través del territorio de la Región Centro, recorriendo gran parte de la Pampa Húmeda argentina, con un caudal y profundidad suficientes como para permitir el acceso de buques Pánamax hasta aproximadamente 450 km fluviales aguas arriba desde su desembocadura en el Río de la Plata. Allí se encuentra gran parte de la infraestructura productiva, logística y portuaria que utilizan las actividades agroindustriales de la Cuenca del Plata, especialmente el sector agrícola.

Mapa 3.2: Tres ejes geográficos principales en el Cono Sur del continente.



Fuente: IIE.

Al referirnos al territorio del CBC y a la hidrovía Paraguay-Paraná estamos considerando un área donde se emplaza una de las tierras más fértiles del mundo (Pampa Húmeda), se asienta una de las mayores reservas mundiales de mineral de hierro (El Mutún), una de las cuencas

hidrográficas más extensas y caudalosas (hidrovía Paraguay-Paraná), una de las reservas de agua dulce más importantes del planeta (Acuífero Guaraní) y el mayor humedal del mundo (El Pantanal). Si bien la lista no es taxativa deja pocas dudas sobre el potencial del conjunto y resulta difícil explicar porque no se aprovechan con mayor intensidad las ventajas comparativas disponibles. Es importante mencionar también el potencial económico de la cordillera de los Andes por sus recursos en minería, las especiales condiciones medioambientales de sus valles para la producción frutihortícola y las excepcionales condiciones para impulsar la forestación y la acuicultura al pie de la montaña y sobre la costa del Pacífico.

3.3 Rasgos de la oferta exportable en las regiones que componen el CBC

En una primera aproximación a las características productivas del CBC y a su potencial exportador, pueden distinguirse dos grandes tramos geográficos que lo componen:

1. El Tramo Oeste orientado hacia el océano Pacífico, abarcando dos subregiones: Cuyo en Argentina y la región central de Chile, en las que se destacan un clima árido y seco, propicio para actividades frutihortícolas de alto valor agregado, junto a la existencia de grandes recursos mineros, ubicados mayoritariamente en la cordillera³.
2. El Tramo Este, cuya infraestructura se inclina hacia el océano Atlántico, donde predomina un clima templado – subtropical húmedo en el caso de Río Grande do Sul – con condiciones adecuadas para el desarrollo de actividades agrícolas en grandes extensiones. En este tramo se distinguen dos subregiones: la Región Centro de Argentina y la combinación del territorio de la R.O. del Uruguay y el del Estado brasileiro de Río Grande do Sul.

El clima y los recursos disponibles se ven reflejados en los principales rasgos de la oferta exportable, que se presenta más homogénea entre las subregiones que conforman cada tramo.

Chile tiene una gran ventaja competitiva derivada de numerosos acuerdos comerciales y un alto grado de integración y apertura de su economía al resto del mundo, acompañando estos atributos con la fortaleza de las instituciones que regulan y enmarcan la actividad productiva. Sin embargo, la escasez de recursos hídricos en la región central y norte, constituyen una limitación no menor, especialmente considerando las consecuencias del cambio climático.

En la disparidad de fortalezas y debilidades subregionales aparece la alternativa de combinar los recursos y atributos de ambos lados de la cordillera y la posibilidad de construir marcas regionales identificadas con las ventajas comparativas de suelo y clima, tal como el IIE propuso reiteradamente como participante de las reuniones del Comité de Integración Atacalar⁴.

Un ejemplo de las oportunidades que podrían aprovecharse en forma más integral surge al comparar la oferta de productos de la minería de Cuyo respecto a la de Coquimbo, donde la

³ En este capítulo, la Región Central de Chile se considerará solamente a través del análisis de la IV Región de Coquimbo. El propósito de la selección es enmarcar su tratamiento en el ámbito del análisis y las conclusiones obtenidas en el Seminario “Asia: Ventajas del Corredor Bioceánico Central, Chile-Argentina-Brasil” recientemente realizado en Coquimbo. Asimismo, Río Grande do Sul será el único Estado considerado para el sur y sudeste de Brasil.

⁴ “El Balance de la Economía Argentina en 2005”, Capítulo 9, La Macro Región Atacalar.

primera muestra valores exportables claramente inferiores a la segunda, aun cuando la superficie cordillerana de las dos provincias argentinas es sustancialmente mayor a la de la IV Región de Chile y por lo tanto se supone que contiene un gran potencial aun no explotado (Cuadro 3.1). Más volumen de productos mineros exportados por parte de ambos países permitiría ampliar las oportunidades de agregar valor a las materias primas extraídas y mejorar la logística de ese eje de desarrollo.

El otro tramo del CBC, que se extiende desde el centro del corredor hacia el océano Atlántico, muestra características de suelo y clima bastante similares en las dos subregiones que lo componen. La Región Centro argentina comprende la Pampa Húmeda, que cuenta con un alto nivel de fertilidad en los suelos y una cercana salida de la producción por los puertos del tramo inferior de los ríos Paraná y Uruguay.

En la Región Centro, casi el 66% de las exportaciones provienen de los granos cosechados en su territorio y su posterior procesamiento industrial que les agrega valor al transformarlos principalmente en harinas, pellets, aceites, balanceados y biocombustibles. Las exportaciones de lácteos, carnes y cueros suman otro 4%, completando así un 70% del total que corresponde a las ventas de los productos básicos del sector agroindustrial.

Como puede apreciarse en el Cuadro 3.2, en la subregión conformada por la R.O. del Uruguay y el Estado de Río Grande do Sul (RGDS), el 30% corresponde al complejo de granos, parcialmente procesados, un 20% al complejo ganadero y lácteo, un 6,6% a tabaco y sucedáneos y un 4% a madera, celulosa y sus manufacturas. En total esa región suma un 61% de las exportaciones que provienen de la agroindustria, un porcentaje un poco inferior al de la Región Centro, pero con una mayor diversificación de productos.

Además, las dos regiones que componen el tramo del CBC ubicado hacia el este con salida por el océano Atlántico, exportan productos netamente industriales tales como vehículos, maquinaria, motores y autopartes. En la Región Centro se destaca la exportación de cajas de cambio y en el caso de RGDS el rubro maquinaria, calderas y reactores nucleares. Si se suman estos rubros, que se engloban principalmente dentro de la metalmecánica, se alcanza alrededor del 10% del total exportado por cada una de las dos regiones.

Cuadro 3.1: Oferta exportable de Coquimbo y Cuyo

Exportaciones de Cuyo (Argentina) -Año 2013-			Exportaciones Región de Coquimbo (Chile) -Septiembre 2012/Agosto 2013-		
Rubro	Mill. US\$		Rubro	Mill. US\$	
1	Oro	1.306	1	Mineral de cobre y concentr.	3.873
2	Vinos	795	2	Oro	355
3	Otras Frutas y Verduras	212	3	Mineral hierro y concentrados	267
4	Maíz, Soja Sorgo, Maní y otros	211	4	Cobre refinado y aleaciones	229
5	Jugo de uva (mostos)	211	5	Uvas fresca o secas	213
6	Máquinas, partes y accesorios	210	6	Pescados, mariscos y otros	59
7	Ajos	124	7	Cítricos	55
8	Uvas secas y frescas	93	8	Frutas, flores y otros	38
9	Compresas, tampones y pañales	77	9	Algas frescas, refrigeradas	32
10	Carne deshuesada	58	10	Vinos, mostos y otros	32

11	Aceitunas	53	11	Paltas	23
12	Alimentos para animales	49	12	Sulfatos, alumbres y otros	14
13	Medicamentos	41	13	Crustáceos preparados y otros	4
14	Cal	33	14		
15	Otros	661	15	Otros	69
Total		4.134	Total		5.260

Fuente: IIE sobre la base de Cámara Argentina de Comercio y Servicio Nacional de Aduanas (Chile).

Cuadro 3.2: Oferta exportable de Región Centro y la R.O. del Uruguay + Río Grande do Sul

Exportaciones de Región Centro (Argentina) -Año 2013-			Exportaciones de la R.O. Uruguay + RGDS -Año 2013-		
Rubro	Mill. US\$		Rubro	Mill. US\$	
1	Harinas y pellets de soja	8.257	1	Semillas y frutos oleaginosos	5.866
2	Aceites	3.031	2	Carnes y prod. origen animal	3.789
3	Maíz	2.555	3	Tabaco y sucedáneos	1.901
4	Habas de soja	2.131	4	Vehículos y autopartes	1.576
5	Vehículos	1.669	5	Plásticos y sus manufacturas	1.208
6	Cajas cambio, motores, autopart.	947	6	Residuos industria alimenticia	1.203
7	Biodiesel y sus mezclas	890	7	Madera, celulosa y manufact.	1.170
8	Lácteos	711	8	Cereales	1.022
9	Maníes con y sin cáscara	605	9	Máquinas, calderas, reactores	997
10	Carnes y cueros	432	10	Productos lácteos	963
11	Arroz, Trigo y Sorgo	367	11	Pieles, cueros y manufact.	949
12	Prep. alimentos para animales	258	12	Productos químicos orgánicos	539
13	Frutas	59	13	Calzados, polainas y otros	516
14	Tableros de fibra	35	14	Arroz	513
15	Otros	5.147	15	Otros	6.484
Total		27.481	Total		28.697

Fuente: IIE sobre la base de CAC (Info-just y CEP), <http://aliceweb2.mdic.gov.br>, FEE, Uruguay XXI.

A pesar de la similitud en la estructura exportadora comparada, se encuentran algunos productos identificados con una u otra región que pertenecen a conglomerados productivos o "clústeres" específicos, como el caso de productos químicos y calzado en RGDS o la producción de celulosa en Uruguay.

Si bien este capítulo no pretende profundizar el análisis de las oportunidades de exportación ni efectuar recomendaciones sobre políticas públicas, es importante señalar el escaso avance en la investigación aplicada y en la identificación de los principales obstáculos que finalmente dificultan un mayor volumen de exportación.

Un claro ejemplo es el bajo nivel de conversión de pasturas y granos en carnes y sus manufacturas en la Región Centro cuando se la compara con Uruguay y RGDS. El rubro agregado de Carnes, Cueros y Pieles correspondiente a la región conjunta formada por Uruguay y RGDS alcanza un valor de exportación que representa más de diez veces el de la Región Centro.

Esta circunstancia se produce a pesar de que los rendimientos por hectárea de maíz en esta última son excepcionalmente altos respecto del resto del CBC y su localización es cercana a los puertos de embarque. Siendo el maíz uno de los principales componentes de la alimentación balanceada para la conversión de granos en carnes y teniendo la Región Centro condi-

ciones casi únicas en el mundo para producirlo, sería interesante investigar con profundidad la mejor manera de aprovechar esta ventaja.

3.4 Escollos en el crecimiento del Corredor

La debilidad de las instituciones, los problemas de gobernanza, los desequilibrios macroeconómicos, la pobreza estructural, la escasa apertura de las economías y la falta de una visión de largo plazo que afectan en mayor o menor medida a los países de nuestra región constituyen los principales factores del entorno que obstaculizan el crecimiento de los ejes de integración y desarrollo. Estas deficiencias se reflejan, por ejemplo, en los territorios mediterráneos cuando soportan serios inconvenientes derivados del deterioro y falta de desarrollo de la infraestructura física, lo que aumenta significativamente el costo del transporte en el caso de las mercaderías de gran volumen con relación a su valor de mercado, como sucede con la mayoría de las commodities agrícolas. Los gobiernos nacionales y subnacionales responsables de comenzar a superar estas limitaciones no le otorgan la importancia debida a las obras de infraestructura necesarias, tales como el mejoramiento de la red vial y ferroviaria, los pasos cordilleranos y el dragado de las hidrovías, aun a pesar de las recomendaciones de organismos internacionales como la CEPAL⁵. Lamentablemente, la tendencia a la concentración de la población, los ingresos y las decisiones en los grandes conglomerados poblacionales del litoral y sus zonas cercanas de influencia han restado fuerza a la realización de estas obras.

En las negociaciones entre los gobiernos centrales y los gobiernos sub nacionales del interior para determinar el reparto de los recursos fiscales y la asignación de las partidas presupuestarias destinadas a la obra pública de infraestructura, frecuentemente se pierde de vista la perspectiva de los cambios en las tendencias de la economía global, cuyo impacto sobre el desarrollo trasciende las urgencias políticas de corto plazo.

Como consecuencia de ello, las regiones costeras están desaprovechando la oportunidad de colaborar en la promoción de un hinterland más desarrollado y, a su vez, las regiones del interior no han sabido definir una estrategia conjunta que las fortalezca y les permita una mayor autonomía fiscal con la promoción de nuevos emprendimientos que agreguen valor a su dotación de recursos naturales.

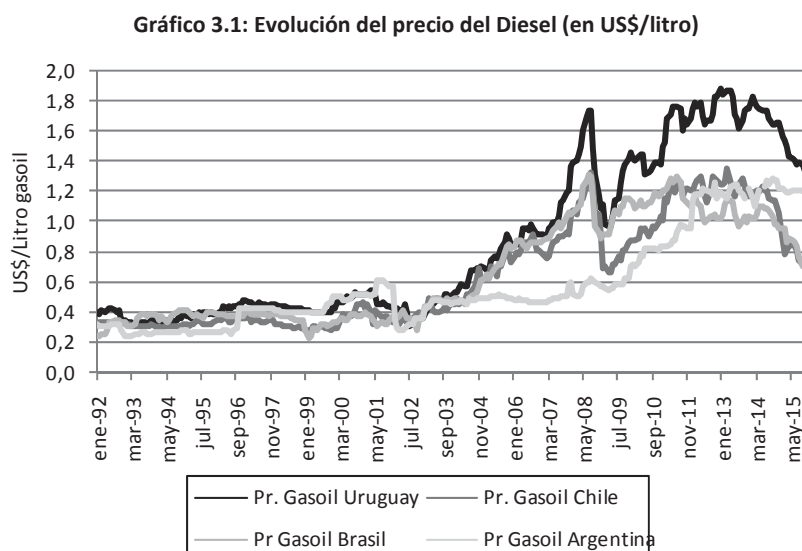
La mayoría de los grandes proyectos de inversión en curso en nuestra región involucran el intercambio intrazona de insumos, productos, tecnología y conocimiento y a su vez flujos de inversiones extranjeras directas generadoras de exportaciones. Dos ejemplos recientes que ilustran esos requerimientos son los proyectos Potasio Río Colorado, a emplazarse en el sur de Mendoza, Argentina, y el de mineral de hierro de El Mutún, en el sudeste de Bolivia. En ambos casos, el menor valor de mercado de las commodities que se aprecia actualmente demandará eliminar las trabas institucionales y políticas más importantes que se enfrentaron hasta el presente, al mismo tiempo que se aumenta el nivel de competitividad de ambos

⁵ CEPAL recomendó recientemente una inversión equivalente al 6,2% del PIB en la región como necesaria para crear las condiciones de un crecimiento sostenido. El nivel actual es menor a la mitad de ese porcentaje cuando en los países desarrollados supera el 7%.

proyectos a fin de obtener la rentabilidad necesaria para conseguir el financiamiento requerido.

En ese sentido, el enorme potencial del MERCOSUR y sus instituciones aparece aletargado, al existir sobrecostos e interferencias en emprendimientos que se desarrollan en alguno de los países miembros pero que deben utilizar insumos de otros o compartir logística que tienen diferentes marcos regulatorios. Consensuar las normas ambientales, eliminar las trabas burocráticas, reducir las tarifas del comercio intrazona y coordinar las políticas de promoción de inversiones son algunos de los pasos para consolidar los corredores y las cuencas hidrográficas. Es hora de que los bloques económicos sudamericanos se propongan coordinar políticas macroeconómicas básicas para evitar las disparidades en el desenvolvimiento de cada uno de los países que las integran.

Un ejemplo de las mismas es la evolución de los precios relativos regionales en el caso del diésel, insumo fundamental para la producción y el movimiento de grandes cargas. Como puede apreciarse en el Gráfico 3.1, desde el año 1994 se han producido grandes fluctuaciones en dichos precios relativos, que entre otros problemas ocasionados, dificultan las inversiones a largo plazo.



Nota: El precio en US\$ de Argentina se estimó sobre la base del dólar oficial.

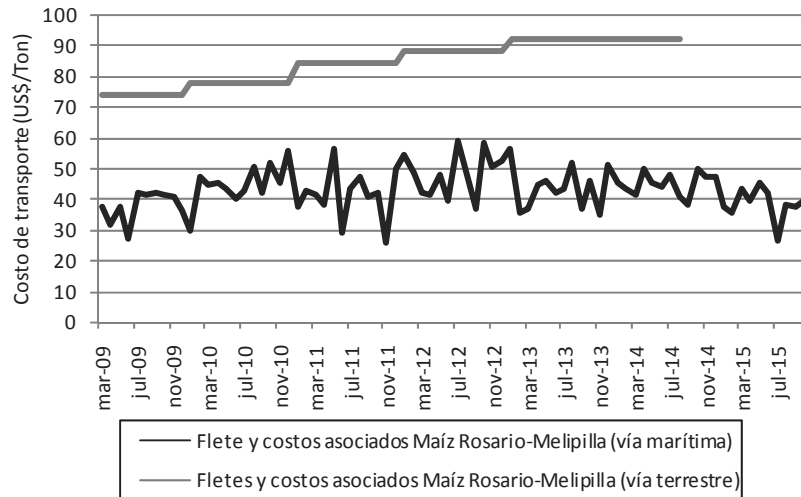
Fuente: IIE sobre la base de miem.gub.uy, energiaabierta.cne.cl, ibge.gov.br, energia.gov.ar.

La diferencia de precios entre el diésel en Argentina y Uruguay respecto de Brasil y Chile, brecha que asciende a más del 70% en dólares, crea distorsiones en las estructuras de costos que no favorecen a la región. Un ejemplo de la incidencia del costo de transporte puede observarse en el Gráfico 3.2, donde se muestra la evolución del flete para el traslado de una tonelada de granos desde la Pampa Húmeda argentina hasta la región central de Chile.

Si bien es cierto que el costo por tonelada kilómetro del transporte terrestre de grandes volúmenes a granel es alrededor de 18 veces más alto que el que corresponde al transporte marítimo de larga distancia, el primero es eficiente en el caso de productos con un mayor valor agregado que los granos. Sin embargo, concretar esos nuevos flujos de mercaderías

requiere obras de infraestructura que permitan cruzar la cordillera mediante vías férreas aptas para la circulación de trenes con gran capacidad de carga.

Gráfico 3.2: Diferencia de costos de transporte para el despacho de granos desde Rosario (Argentina) hasta Melipilla (Chile)



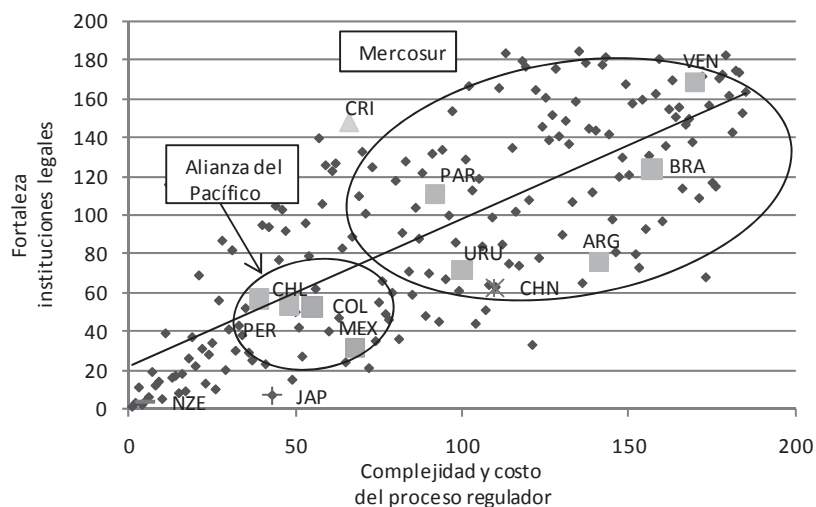
Fuente: IIE sobre la base de Odepa, Dimeagro y fuentes privadas.

Las pequeñas y medianas empresas que no tienen acceso a complejas estructuras logísticas multimodales serán las más beneficiadas por el desarrollo de una mejor infraestructura de transporte terrestre. Por ejemplo, en los últimos años los productos derivados de la molienda y procesamiento de maíz y soja a una escala pequeña y mediana, radicados en la provincia de Córdoba, utilizaron el transporte terrestre para vender sus productos en Chile, con una desventaja relativa cuando se las compara con las grandes empresas localizadas en los principales puertos fluviales/marítimos.

3.5 Alianzas interregionales en los ejes de integración y desarrollo

Una de las formas de superar los escollos a la exportación actual en el CBC y diversificar la oferta disponible es acelerando el proceso de integración dentro de la propia región. Un indicador que mide la calidad del mismo es el grado de convergencia entre los objetivos y políticas públicas de los miembros integrantes de los dos bloques económicos que predominan en la región: el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico. Cuando se comparan las disparidades de las principales variables macro y microeconómicas entre los países que integran la segunda, se aprecia que son sustancialmente menores a las del MERCOSUR⁶. Un ejemplo del grado de dispersión en el comportamiento administrativo y en la fortaleza institucional entre los miembros de ambos bloques puede observarse en el Gráfico 3.3.

⁶ También lo son los indicadores de gobernanza. Ver "El Balance de la Economía Argentina en 2012", Capítulo 2.

Gráfico 3.3: Indicadores de Competitividad en los Bloques Regionales de la región

Fuente: IIE sobre la base de "Doing Business", BM, 2012.

Si los países del MERCOSUR quieren impulsar la conformación de los Corredores Bioceánicos para acercarse al área del Pacífico, deberían prestar mayor atención a los objetivos de convergencia y reducir las disparidades entre las políticas implementadas por sus miembros. A su vez, los países de la Alianza del Pacífico, en conocimiento de que los mayores asentamientos poblacionales en Sudamérica se ubican hacia la costa del Atlántico, tendrían que acercarse más a ese mercado potencial ofreciéndoles algunas ventajas de su inserción asiática a cambio de una mayor apertura comercial.

Es sabido que la tarea no es sencilla. Por ejemplo, el escollo geográfico de la cordillera de los Andes y las largas distancias junto con las malas condiciones logísticas del empobrecido interior del continente se suman a la falta de conocimiento sobre la realidad económica del interior por parte de las burocracias centralizadas en los gobiernos nacionales.

En este contexto, un gran instrumento que ayuda a superar las dificultades descritas es la paradiplomacia ejercida por los gobiernos subnacionales en el entorno de las alianzas formadas por jurisdicciones pertenecientes a distintos países. En el Corredor Bioceánico Central existen tres ejemplos que vale la pena destacar: la Región de Atacalar, la Región Zicosur y el Crecenea Codesul⁷.

En las numerosas reuniones efectuadas durante los últimos años para impulsar estas alianzas interregionales siempre hubo una buena predisposición y entusiasmo por parte de quienes participaron de ellas. Sin embargo, para concretar los objetivos propuestos será necesario mejorar la eficiencia de las organizaciones involucradas, efectuar un estricto seguimiento de las tareas que se programen y promover con una mayor intensidad la presentación y desarrollo de nuevos emprendimientos tanto públicos como privados.

Un ejemplo de los desafíos del CBC es la necesidad de mejorar las vías navegables en el Cono Sur del continente para competir con el gran desarrollo en marcha de los puertos fluviales y

⁷ Ver ediciones de "El Balance de la Economía Argentina", IIE, BCC, en www.bolsacba.com.ar y los sitios www.crecenea.org.ar, www.comiteatacalar.cl, www.zicosur.org.ar

marítimos en la región central y norte de Brasil. Las inversiones están siendo llevada para facilitar el transporte de granos, insumos para el agro, combustibles y otros p que se desplazan principalmente por los ríos de la cuenca del Amazonas.

Existen cuatro grandes hidrovías en la cuenca del Plata y el Cono Sur que conviene de con la mayor rapidez y coordinación posible: la Hidrovía Paraguay-Paraná, la Hidrovía Paraná-Tiete, la Hidrovía del río Uruguay y la Hidrovía del Sur, localizada en Brasil y Uruguay (río Ce-bollatí y las lagunas Merín y de los Patos). El buen funcionamiento de las mismas beneficiará al CBC y a las Alianzas Interregionales generando sinergias entre los diferentes ejes de integración.

En el Mapa 3.3, se aprecia la localización geográfica de los tres ejemplos de alianzas interregionales mencionados anteriormente, en un espacio que involucra a todos los países que componen el Cono Sur del continente. Es enorme la tarea a realizar para una efectiva concreción de los principales objetivos propuestos, pero con la puesta en marcha de estas tres alianzas se han dado los primeros pasos con el antecedente histórico de una experiencia que fue exitosa en economías más desarrolladas.

Mapa 3.3: Alianzas Interregionales en Sudamérica



Fuente: IIE.

3.6 Consideraciones finales

Desafortunadamente, muchas veces se subordinan los objetivos de la integración regional a la solución de las urgencias que plantean las crisis económicas recurrentes que afectan a la región. Habiéndose demorado la puesta en marcha de un mercado común regional y exacerbado las disparidades económicas y sociales a lo largo de los últimos años, se hace cada vez más imperioso acelerar la colaboración entre los sectores públicos y privados para diseñar programas que apunten a la convergencia económica.

Los corredores bioceánicos tienen la ventaja de facilitar el intercambio y, por lo tanto, de promover el crecimiento de los conglomerados productivos y las cadenas de valor. Fortalecerlos es contribuir al nacimiento de un sano regionalismo que a través de la competencia permitan superar la desventaja en el nivel de crecimiento económico sudamericano cuando se lo compara con gran parte de las regiones más dinámicas de Asia y África.

Por la envergadura, localización geográfica y diversidad de los recursos disponibles, el desarrollo del Corredor Bioceánico Central es una herramienta esencial para el progreso económico y social de la región.