**VIII Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales
Territorio y Territorialidades en Movimiento.**

**INTEGRACIÓN Y DESARROLLO FRONTERIZO:
LOS CORREDORES BIOCEANICOS-**

Wainstein-Krasuk, Olga. Arq. UBA. Magister Desarrollo Económico Local UAM

CEHyV-FADU-UBA . e-mail: olgawa@ciudad.com.ar

Perahia , Raquel. Arq.UBA Planificador Urbano Regional UBA .

CEHyV-FADU-UBA. e-mail: raquepera@gmail.com

RESUMEN

Diversos factores promueven la progresiva dilución de las fronteras nacionales, sea por efecto de los procesos de globalización de la economía y de los intereses de la ciudadanía de los diversos estados-nación, o bien a causa de mecanismos institucionales concretos, como los acuerdos de cooperación y libre comercio.

Un factor de desarrollo de las regiones de un país es su conectividad con el resto del territorio nacional y el exterior. Las rutas que vinculan territorios de países vecinos, sumadas a las potenciales vías de conexión que pueden relacionarse con las obras existentes y con terminales portuarias, configuran corredores internacionales, conocidos en el cono sur, como **Corredores Bioceánicos** .

Esta conectividad toma en cuenta complementariedades socio-económicas, logísticas y productivas entre regiones vecinas, constituyendo posibles **Ejes de Integración y Desarrollo**.

Es objeto de esta ponencia reflexionar sobre las transformaciones territoriales y las nuevas y mayores posibilidades de integración transfronteriza a partir de los Corredores Bioceánicos. El desafío extraordinario en la región será materializar la integración física generando una nueva institucionalidad que contemple integración social , desarrollo económico productivo , cultural y ambiental sostenible

PALABRAS CLAVE : Integración y Desarrollo – Corredores Bioceánicos

1. INTRODUCCIÓN

La situación geopolítica y las condicionantes socioeconómicas y culturales influyen en la actual configuración espacial del territorio argentino.

Con nuestra restringida población sólo ocupamos aquellos espacios "habitables", entendiendo como tales a las regiones naturales que son aptas para el desarrollo de las actividades humanas, dejando el resto de las áreas con grandes vacíos poblacionales .

La distribución geográfica del sistema de ciudades , su tamaño relativo (en términos de concentración de la población) y tipología (en términos de su dinámica de desarrollo en el territorio) es lo que caracteriza la naturaleza de nuestro proceso urbanizador.

Respecto de la distribución geográfica existe una alta concentración urbana sobre los ejes Rosario / La Plata y Buenos Aires / Córdoba que se extiende, aunque con menor densidad y de forma tramada a lo ancho de la llanura pampeana, involucrando las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, y Entre Ríos.

Los sistemas de ciudades del NEA, NOA, y Cuyo componen estructuras policéntricas con débil conectividad entre sí y por último, desde Cuyo hasta Tierra del Fuego se extiende un territorio despoblado con pocos centros, en el que los habitantes se concentran en el Alto Valle, los valles andinos y la costa Atlántica.

(PET,2008)

Redes viales y ferroviarias estructuran el patrón de asentamiento poblacional. Su trazado predominante de tipo radial, converge al puerto de Bs. As. y al frente fluvial del Paraná del Plata . El intercambio entre los restantes centros urbanos y con los países vecinos es débil .

La organización territorial del país responde a estrategias del siglo XIX, cuando la producción del "granero del mundo" era canalizada desde la pampa fértil hacia los mercados, a través de una extensa trama ferroviaria construida con la idea dominante de llegar a los puertos y transformar a Buenos Aires en cabecera del intercambio.

A pesar de las profundas transformaciones en los escenarios mundiales que se produjeron a partir del primer tercio del siglo XX, las políticas nacionales movidas por intereses agroexportadores y de expansión industrial, tienden a consolidar el modelo de convergencia de las infraestructuras en Buenos Aires estimulando su centralidad, concentrando el 35% de la población nacional y el 50% de las actividades productivas, provocando el macrocefalismo, la desinversión en los espacios interiores del territorio y en las vinculaciones transfronterizas , y consecuentemente los desequilibrios regionales. Las economías locales, con escasa

diversificación del ciclo productivo, consolidan los centros menores como núcleos de concentración y canalización del flujo de bienes y servicios hacia el AMBA y en menor medida, hacia otros centros consumidores importantes.

La falta de integración se verifica tanto en el funcionamiento interno de la región como entre regiones, generando un drenaje de producción regional sin incorporación de valor agregado.

Estas desigualdades generan escasas ofertas para satisfacer las necesidades básicas de empleo, acceso a la vivienda, educación y salud.

El mantenimiento de esquemas territoriales históricos durante gran parte del siglo XX no evolucionó sobre visiones territoriales que permitieran adaptarlo a los cambios en las condiciones externas e internas del país y a sus requerimientos estructurales.

Algunos esfuerzos por revertir el centralismo intentaron generar una desconcentración industrial a través de incentivos fiscales, que no siempre fueron exitosos, y que además, fueron afectados por la inestabilidad institucional y las alternativas de la economía.

En nuestro país la visión territorial ha estado casi siempre ausente de las políticas de desarrollo, las que han privilegiado la dimensión económica y las lógicas sectoriales que pusieron énfasis sólo en sus propios objetivos, dispersando esfuerzos y recursos con escasa consideración de las cuestiones espaciales.

En los últimos años, han comenzado a desarrollarse programas de integración socioeconómica tendientes a impulsar las potencialidades de producción y consumo con áreas fronterizas.

El transporte y el auge de las comunicaciones, a costos cada vez menores, abren nuevas posibilidades de integración y reducen el aislamiento de los centros urbanos a pesar de las distancias que los separa. Esta distancia tendrá menor peso si equilibra la distribución territorial mediante una mayor articulación entre centros en una red de malla irregular que reemplace el esquema radial hoy predominante.

El cambio tecnoproductivo, la globalización de la economía, la reconversión productiva y las nuevas tecnologías en el transporte y las comunicaciones conllevan a una nueva lógica de la localización que modificará sin duda las interrelaciones espaciales. El transporte combinado, multimodal¹, modifica las redes de transporte,

¹ El transporte multimodal es aquel en virtud del cual la mercadería es trasladada utilizando dos o más medios de transporte bajo una sola responsabilidad principal, la del Empresario de Transporte

genera nuevos nodos donde se localizan las estaciones de transferencia. A su vez cobran mayor importancia los llamados puentes terrestres que, conectados con el transporte marítimo, crean nuevos corredores por los que se encaminan los flujos entre los centros emisores y receptores del comercio internacional.

A partir de la tecnología de la información se conforman redes que vinculan individuos, empresas y organizaciones políticas, culturales y sociales, en un sistema de intercambios crecientes que acerca a las personas, estructura la economía global y facilita nuevas formas de organización social. Este proceso ha generado el surgimiento histórico del espacio de los flujos, superando al espacio de los lugares.

La entrada en vigencia del Mercosur (1991- Tratado de Asunción) y las propuestas del Plan Estratégico Territorial 2010-2016, que plantea un modelo deseable de territorio interconectado, impulsan las vinculaciones entre los centros urbanos del país y los países vecinos, además de las relaciones tradicionales con el Área Metropolitana de Bs. As.

Esta situación, en el marco de la globalización de la economía, lleva a una reorganización de las funciones y la distribución espacial. Aparece aquí el concepto de competitividad locacional como un elemento fundamental del desarrollo regional.

Desde esta óptica la visión de un territorio sin fronteras, unido por los grandes ejes fluviales, viales y ferroviarios de transporte de pasajeros y carga permite pensar en las nuevas posibilidades que surgen de la integración y complementación de los modos de transporte entre ciudades de jerarquía regional, con una infraestructura de redes mas eficiente que mejore el sistema de accesibilidad y fortalezca la competitividad locacional.

Es objeto de esta ponencia reflexionar sobre las transformaciones territoriales y las nuevas y mayores posibilidades de integración transfronteriza a partir de los Corredores Bioceánicos.

2. LAS FRONTERAS Y LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL

Históricamente Argentina y sus países limítrofes han aplicado regímenes jurídicos específicos sobre los ámbitos territoriales contiguos a las líneas de frontera binacionales, calificadas como “zonas ó fajas de seguridad”, cuyos criterios han

Multimodal . Su aplicación , requiere de complementariedad entre nodos y una logística internacional que relacione abastecimiento, producción , distribución y servicios post venta incorporando exigencias empresarias como “ just in time” y “ calidad total”.

restringido programas de integración, desvirtuando las posibilidades de constituirse en auténticos escenarios físico-territoriales en el marco de las políticas binacionales de integración

Si bien se fue dando una evolución en la concepción política del término “frontera” ,en nuestro país, hasta la década del 60 se ignoró la posibilidad de una política de integración fronteriza en términos reales, considerando estos espacios territoriales como zonas geopolíticas potencialmente conflictivas, en las cuales el Estado debía hacerse presente sólo para asegurar la soberanía y resguardar su seguridad física. Bajo esta concepción se instrumentaron políticas nacionales que se orientaron a lograr seguridad en las áreas de frontera a través del “desarrollo”, finalidad a la que respondió la Ley 18.575 del 30-1-70, que establecía la determinación de “áreas de frontera” como los sectores a su vez más críticos dentro de las” zonas de frontera” y que por ello requerían una prioridad absoluta de atención por parte de las autoridades gubernamentales.

El concepto de frontera como espacio de integración surge en nuestro país a partir de 1983 con la asunción de gobiernos democráticos, privilegiando la integración latinoamericana no sólo como un objetivo deseable sino necesario, al menos en lo enunciativo formal.

Se pasa de la concepción de frontera rígida, aislada, a una proyección de acercamiento, unión y apertura, a la reconceptualización de espacio integrador sobre el cual se deberían orientar estrategias de desarrollo a través de acciones conjuntas entre países vecinos. Es dentro de este cambio estructural que empieza a perfilarse la integración y la cooperación fronteriza a través de proyectos bi y trinacionales, principalmente relacionados con la infraestructura de comunicación y la generación energética.

Se incorpora el concepto de “región fronteriza” conceptualmente asociado a lo económico y social, prevaleciendo el concepto de espacio económico sobre el de espacio geográfico

En los últimos años, las fronteras, su significación y su estudio en el marco de los estados nacionales, de las comunidades transnacionales y de la globalización han cambiado sustancialmente

Diversos factores promueven la progresiva integración de las fronteras nacionales, sea por efecto de los procesos de globalización de la economía y de los intereses de la ciudadanía de los diversos estados-nación, o bien a causa de

mecanismos institucionales concretos, como en el caso de acuerdos de cooperación y libre comercio.

Promovida para superar las crisis económicas de los 80 y 90 la Economía basada en el Conocimiento (EBC) se anuncia como la última etapa del capitalismo y su expansión. Se la vincula con competitividad internacional, flexibilidad, capital social, aprendizaje, confianza, reflexividad y gobernanza descentralizada, así como con el creciente rol de las nuevas tecnologías de la información y comunicación, productos "inteligentes" y servicios expertos.

Su promoción se relaciona con nuevas formas de coordinación y/o regulación económica supranacional, así como con llamados a una mayor autonomía regional y local para seguir estrategias de oferta adecuadas en sus puntos de aplicación. (Jessop, Bob. 2004)

Las Regiones Asociativas Fronterizas se han convertido en objetos específicos de políticas y no sólo en territorios económicos espontáneos y naturales. Representan formas de innovación en relación con el espacio, el lugar y la escala, proponiendo la creación de nuevos espacios funcionales económicos o ecológicos donde existen recursos complementarios, problemas económicos o medio-ambientales comunes, o una situación periférica compartida que denota necesidad de cooperación en temas tales como infraestructura de transporte, medio ambiente, otros.

En ese sentido cabe destacar la actividad realizada por la Corporación Andina de Fomento (CAF)², institución financiera multilateral que presta múltiples servicios bancarios a clientes públicos y privados de sus países accionistas, mediante la eficiente movilización de recursos financieros desde los mercados internacionales hacia América Latina. La Institución está comprometida con el desarrollo sostenible y la integración regional, pilares de su misión.

En el último quinquenio la CAF, ha fortalecido su presencia en América Latina, particularmente en proyectos que contribuyen a la integración regional. Desarrolla, entre otros, el Programa de Apoyo al Desarrollo e Integración Fronteriza (PADIF) que promueve la presencia estratégica de la Corporación en la integración regional,

² Con sede en Caracas, Venezuela, inicia actividades en 1970, y tiene oficinas en Buenos Aires, La Paz, Brasilia, Bogotá, Quito, Madrid, Panamá y Lima. Sus accionistas son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Uruguay, Venezuela y 14 bancos privados de la región.

a través del apoyo y convergencia de programas subregionales y binacionales de desarrollo e integración fronteriza, el mejoramiento de los pasos de frontera, así como el desarrollo productivo, social y ambiental sostenible de las zonas fronterizas.

3. CORREDORES DE INTEGRACIÓN, UN NUEVO ENFOQUE REGIONAL.

En nuestro país, a partir de la década del 80, y en el nuevo contexto mundial de una economía globalizada e integrada por la unión de países (los bloques), el concepto de regionalización cambia pasando de una mirada regional que solo consideraba el interior del país, de fronteras hacia adentro, a otra que considera el territorio nacional integrado a otros países.

El concepto de desarrollo territorial es reemplazado por el de la dimensión territorial del desarrollo económico lo que implica una diversidad de temas tales como infraestructura, política ambiental, educación, organización política, participación comunitaria, por citar algunos ejemplos.

Con este nueva agenda de gobierno, la Argentina busca integrarse a los mercados internacionales incorporando, en su visión prospectiva del territorio un enfoque basado en los flujos, las redes y los corredores de integración asociados a las nuevas lógicas de la tecnología y el transporte que, sin desconocer la primacía de la RMBA, mas vale acentuándola, posibilita la integración y articulación económica de algunas ciudades y economías regionales del interior del país.

Los acuerdos más recientes de esta integración regional son la ALADI (Alianza Latinoamericana de Integración), el Mercosur constituido por acuerdos presidenciales entre 1985-94 y el Proyecto ALCA (que impulsa Estados Unidos).

El MERCOSUR, que busca promover la gestión conjunta y concertada del territorio entre los países de la región, deja fuertes improntas espaciales en la infraestructura de transporte (rutas, ferrocarriles de carga, estaciones de transferencia, pasos cordilleranos, transporte fluvial, puertos, aeropuertos, etc.) y ha dado lugar a acuerdos con Chile que se prolongan hasta la fecha.

De esta diversidad de obras de infraestructura nosotros nos referiremos en particular a los corredores bioceánicos y a los procesos de integración transfronterizos que su ejecución podría impulsar.

La conectividad con el territorio nacional y con el exterior es un factor decisivo de desarrollo regional: las rutas existentes que nos vinculan a países vecinos,

sumadas a las potenciales vías de conexión que pueden relacionarse con las obras existentes y con terminales portuarias, configuran corredores internacionales, conocidos en el Cono Sur, como CORREDORES BIOCEÁNICOS. Esta conectividad toma en cuenta complementariedades socioeconómicas, logísticas y productivas entre regiones vecinas, conformando posibles **Ejes de Integración y Desarrollo** que amplían las ventajas de una vecindad geográfica complementaria y diversa.

Los corredores bioceánicos, encarados como una decisión política, son programas y proyectos promovidos por actores internacionales (gobiernos y grandes empresas transnacionales y en menor medida ciudadanos locales) que determinan políticas que se inscriben en el análisis estratégico a nivel regional, provocando mejoras en la producción y procesos de trabajo, utilizando los corredores como canales del conocimiento , innovación y tecnología de punta.

Se tiende a la complementariedad en lugar de la competencia , a la asociatividad y a la creación de empresas multinacionales públicas y privadas que trabajen con las PYMES para hacer funcionar las subcontrataciones y a promover proyectos conjuntos entre gobiernos y / o iniciativa privada nacional y extranjera (Fernandez/ Espinosa , 2004)

Los Corredores Bioceánicos son proyectos que afectan al proyecto país requiriendo un cambio institucional que los contemple ya que exige la reformulación de políticas públicas en relación al ordenamiento territorial, medio ambiente y descentralización y los acuerdos bi y multilaterales .

Tienen como propósito unir dos océanos (Pacífico–Atlántico) Siguiendo un trazado vial que une localidades, municipios, ciudades capitales, grandes ciudades, sirviendo de enlace de encadenamientos productivos, permitiendo la formación de clusters por producto o rama de producción industrial, enlazando también centros técnicos y culturales .

En ambos puntos terminales tienen como base una ciudad puerto industrial que intensifica su actividad de carga y descarga , que debe ofrecer servicios de alta calidad cuyo desarrollo exige integración logística, transporte ajustado a las nuevas exigencia de ser multimodal y funcional, a fin de colocar a los países involucrados en una perspectiva acorde al nuevo comercio internacional.

Los **Corredores Bioceánicos en Sudamérica** buscan intensificar el intercambio, a fin de generar un espacio económico integrado, y lograr convergencias entre mecanismos e instituciones regionales. Su desarrollo facilita la

integración entre fronteras. Al mismo tiempo, ha significado ampliar la plataforma de inserción internacional, fortaleciendo enlaces terrestres entre los diversos centros de producción con puertos del Pacífico y del Atlántico, abriendo nuevas conexiones hacia mercados externos.

El tema de la integración física y de desarrollo se ha definido como prioritario para los gobiernos de la región. Por ello, forma parte de la agenda de varios organismos públicos, los cuales actúan según la naturaleza de sus funciones o en virtud del alcance de sus decisiones dentro de sus respectivos aparatos estatales. En ese sentido hay quienes consideran la integración dentro de los propósitos que debe cumplir la infraestructura del país: servir al desarrollo social, apoyar el desarrollo productivo e impulsar la integración con países vecinos. Otros subordinan el tema a la conservación de los equilibrios macroeconómicos y el gasto social.

Para estas entidades, la inversión en Infraestructura o cualquier otro proyecto está vinculado al mantenimiento de una economía sana.

En el Cono Sur los procesos de integración se hicieron mas evidentes en las áreas geográficas fronterizas, cuya lejanía de los centros domésticos impulsaron la interrelación vecinal. Las nuevas condiciones políticas y económicas de la región permiten profundizar estos contactos y considerar el tema como parte relevante de la agenda gubernamental. Dentro de esa perspectiva, los corredores bioceánicos con mayor trascendencia son los de carácter multilateral

A inicios de los años noventa se comenzó a hablar de los “Corredores Bioceánicos” que sugerían la idea de conectar centros de producción con terminales portuarias, abriendo nuevas alternativas logísticas para los flujos de comercio exterior.

En la actualidad se sigue impulsando la integración con proyectos ampliados, por ejemplo en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional, Sudamericana, **IIRSA**³ habla de “Ejes de Integración y Desarrollo” para visualizar áreas comprensivas de uno o más corredores, donde además de la conectividad, se incluyen las potencialidades productivas que dan valor agregado a la complementariedad subregional.

³ IIRSA: Surge en el 2000 de la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Brasilia en la que los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y desarrollo de subregiones aisladas.

Por su parte UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas) que nace en 2006 a partir de la Comunidad Sudamericana y está integrada por los 12 países sudamericanos, tiene entre sus áreas *prioritarias la integración física, el desarrollo sustentable y el medio ambiente*, materias centrales en la perspectiva de la *infraestructura regional*. UNASUR hace un vínculo con la agenda IIRSA, considerando que éste es el marco de trabajo que da sustento técnico a sus objetivos de integración física.

Es de destacar la diversidad de estudios , propuestas, y proyectos que diversos Organismos Públicos y privados de carácter nacional e internacional (CAF: IIRSA; UNASUR; entre otros) han desarrollado en el tema de los Corredores Bioceánicos. Sin embargo se observa escasa continuidad en la gestión, y lenta concreción de las propuestas .

El tema de la integración transfronteriza asociada a los corredores bioceánicos es complejo, debido a que los diversos ámbitos de negociación se desarrollan en paralelo, con diferentes objetivos y multiplicidad de actores. Avanzar en la coordinación entre organismos gubernamentales y en el flujo de información entre los ámbitos de discusión es uno de los desafíos más urgentes.

En lo que respecta al estudio de los efectos estratégicos de la integración física se cuenta a la fecha con evaluaciones parciales.

La negociación sobre los denominados "servicios conexos" de los corredores bioceánicos conlleva dos limitaciones básicas: la falta de experiencia en la discusión del tema y la protección que aplican algunos países.

Desde una perspectiva político-estratégica, se considera que el "Interland" de América del Sur buscará dirigir su comercio exterior hacia el Pacífico. La posición geográfica de Chile, que era periférica de los centros del Atlántico durante su supremacía mundial, se ha revertido por el rápido desarrollo de los países del Asia-Pacífico. *Este proceso indicaría un cambio en el papel estratégico de Chile, ya que geográficamente será vital para el resto de los países del Cono Sur.* (Bosch, R. 2000).

Esta dependencia podría favorecer la integridad territorial al requerir condiciones de estabilidad para su buen funcionamiento. Por otra parte, se afirma que la integración permitirá fortalecer la relación de Chile con terceros países y con bloques económicos.

Desde una perspectiva geopolítica, el carácter mediterráneo de las provincias fronterizas argentinas podría reforzar su interés de salir al Pacífico. *“El norte argentino es análogo a un país encerrado, alejado de su centro político por lo que su desarrollo depende de la salida de sus productos al Pacífico. En esa línea de análisis, los corredores bioceánicos serían "puntas de penetración" donde zonas aisladas del territorio nacional pueden recibir la influencia de un núcleo vital externo”.*(Bosch, R. 2000)

En nuestro país se han formulado con insistencia proyectos viales que buscan la construcción y/o mejora de los pasos fronterizos con los países vecinos concretando así estos corredores.

Los cruces fronterizos a países vecinos se realizan por pasos, en su mayoría en el Oeste cruzando la Cordillera de los Andes, y por puentes a fin de salvar los cursos de agua que separan a la Argentina de Uruguay, Brasil y Paraguay:

La incorporación de Chile y sus puertos sobre el Pacífico a estos acuerdos y la expresada voluntad política de integración económica y comercial promueven estas obras.

En los últimos años los propios gobernadores de las provincias limítrofes con Chile también impulsan esta integración. Tal es el caso del Corredor Bioceánico Central Porto Alegre (Brasil) – Puerto de Coquimbo (Chile) por Paso Agua Negra

El Corredor Bioceánico Central sería una vía interoceánica que conectaría puertos del Pacífico (Coquimbo, Chile) y del Atlántico (Porto Alegre, Brasil) por el Paso de Agua Negra. El Paso de Agua Negra , ubicado a 248km. del Puerto de Coquimbo en la IV Región de Chile , con infraestructura vial a ambos lados de la cordillera, vincula San Juan (Argentina) con La Serena (Chile) , con salida por el Puerto de Coquimbo. Se halla a 4765 mts. de altura . Involucra las rutas 41(Chile) y 150(Argentina)

Los países miembros de dicho corredor son Chile, Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay.

Esta Región Centro, en Argentina, *concentra el 25% del PBI nacional, 30% de las exportaciones argentinas, 45% del stock ganadero, 52% de la producción de automóviles, 80% de la producción de maquinaria agrícola, 75% de la producción láctea para el consumo nacional, alrededor de 70% de la producción de soja, 95% del maní y 50% del maíz,* con una importante concentración poblacional. (www.grupo torcello.com.ar)

Frente al nuevo panorama mundial con la incorporación de nuevos países a la comunidad europea, muchos de ellos con escaso desarrollo industrial y fuerte producción agropecuaria, es posible que se produzca un desplazamiento hacia la comercialización de estos productos dentro de la propia comunidad.

Surge así la necesidad de concentrar esfuerzos en el desarrollo de un corredor que permita salida al Pacífico por medio de puertos chilenos ya que la región central podría jugar el rol de articulador de salida de productos del MERCOSUR y Chile, exportables por ambos océanos.⁴

Este futuro corredor posee una clara dirección transversal y su consolidación depende de la realización de un tramo corto en distancia y grande en significación porque enlazaría estratégicamente importantes ciudades y pueblos.

Este paso facilitaría el cruce ya que el bloqueo por nieve dura pocos días⁵. Su habilitación implicaría la construcción de un túnel de 14 km. juntamente con otras obras de infraestructura a realizar. El corredor se vincularía al Corredor del Mercosur, que viene desde Belo Horizonte

De concretarse el Proyecto de apertura del Paso de Agua Negra, se convertiría en el principal nodo de servicios para el corredor Bioceánico, encargado de suministrar servicios básicos para cruzar la cordillera.

Este Corredor se propone como estrategia fundamental transformarse en espacio de tránsito de bienes y servicios con los mercados del Pacífico y *consolidar un sistema urbano rural policéntrico, que tenga como vocación afianzar nuevos corredores de desarrollo y reestructurar el territorio provincial, superando la fragmentación a la que ha conducido su modelo de organización actual*.

El Corredor Bioceánico Central se propone lograr con el Paso de Agua Negra no sólo los beneficios asociados con los ahorros de costos de transporte y tiempos de viaje sino también facilitar los procesos de liberalización, integración, crecimiento y descentralización de las economías de la Región, permitiendo un desarrollo más armónico y equilibrado en cada uno de los países involucrados.

Desde la perspectiva regional, la facilitación del transporte a través de esta vía marca nuevas posibilidades que impactarán sobre las regiones y países que

⁴ Por la hidrovía hacia Europa y el este de EE.UU., y por puertos chilenos hacia el oeste de EE.UU. y Asia que, sin lugar a dudas, serán los nuevos mercados de nuestros productos.

⁵ El Paso de cumbre, en Mendoza está actualmente saturado y cierra anualmente no menos de 40 días por bloqueo de nieve.

vincula: Sur de Brasil, Uruguay, Paraguay, Centro, Norte y Noreste de Argentina con Región IV de Chile.

La gestión práctica y o política deberá compartirse entre los países involucrados a través de sus gobiernos nacionales y locales y sus relaciones intergubernamentales . A pesar de que las políticas de los corredores tiene su origen en centros hegemónicos de poder , no se pueden llevar a cabo sin el apoyo de los gobiernos locales y de sus relaciones intergubernamentales .

4. CORREDORES BIOCEÁNICOS : EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO. ASPECTOS A CONSIDERAR

4.1 REFORZAR LA INTEGRACIÓN FÍSICA :

En todo proyecto de integración física de largo alcance , la presencia del estado es crucial para proveer una visión más amplia que identifique cuales son los lugares donde es necesario intervenir , que es lo que se puede realizar y que es lo que la voluntad política puede alcanzar (Adalberto Rodriguez Giavarini, Noviembre 2008)

Elaborar Políticas de ordenamiento territorial

El ordenamiento territorial en las regiones fronterizas y transfronterizas contiene las ideas y propuestas para un orden y desarrollo espacial y los medios para ponerlo en práctica en estados y regiones a ambos lados de la frontera.

- Generar una Nueva y renovada calidad de las fronteras como espacio para el encuentro

El objetivo de colaboración en estas regiones no es la de creación de un nuevo nivel administrativo, sino el desarrollo de estructuras de cooperación. Para el éxito de una colaboración transfronteriza se requiere la disposición política en los gobiernos nacionales, provinciales y municipales.

- Mejorar la infraestructura

Establecer una articulación adecuada entre los territorios fronterizos, mejorando la logística y operatividad en los pasos de frontera .

Mejorar las redes de transporte , energía y comunicaciones.

4.2 INCREMENTAR EL DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO :

- Superar los prejuicios condicionados por las fronteras y aprovechar las oportunidades

Mejorar la infraestructura y fomentar la calidad y el desarrollo económico conjunto. Promover la competitividad e inserción eficiente y equitativa,

- Partenariado

A lo largo de sus fronteras, las regiones fronterizas y transfronterizas adquieren funciones de puente y ofrecen oportunidades de desarrollo por su cercanía a la población. Por otra parte podrían adquirir la función de motor del desarrollo de la colaboración regional transfronteriza dentro del marco de los planes, medidas y propuestas para el desarrollo del MERCOSUR.

4.3 INCREMENTAR EL DESARROLLO SOCIAL, CULTURAL Y AMBIENTAL

- Fomentar la colaboración cultural transfronteriza

Recurrentes tensiones fronterizas hacen necesario generar un nuevo patrón de relación cimentado en la asociación. Para ello podría utilizarse como instrumento o como una técnica las Medidas de Confianza Mutua (MCM). *La colaboración cultural transfronteriza adquiere una condición de requisito primordial para todas las medidas que puedan fomentar las Medidas de confianza mutua.* (Wainstein, O 2007)

- Mejorar la protección ambiental y las zonas naturales transfronterizas.

Se necesita un sistema eficaz de protección medioambiental y de zonas naturales que deberá estar incluido en un modelo transfronterizo y de ordenamiento territorial y facilitar y mejorar el acceso de la población de las áreas de frontera a servicios como agua potable, saneamiento básico, educación cultura y un desarrollo humano equitativo.

5.- Contenidos de la CARTA DE LAS REGIONES FRONTERIZAS DE LA COMUNIDAD EUROPEA para su reflexión sobre la posible aplicación en el Cono Sur.

- Las regiones fronterizas y transfronterizas deberían convertirse en una garantía para la integración en la diversidad

En las regiones Fronterizas y Transfronterizas deberían crearse condiciones de vida equiparables que acorten los desequilibrios existentes

La estructuración del espacio debería servir a un mejor desarrollo dentro de la comunidad tomando en cuenta exigencias naturales, sociales, culturales y medio ambientales

Se requieren procesos participativos conjuntos de ciudadanos, comunas y regiones fronterizas afectadas a procesos de crecimiento y desarrollo, que integren un plan estratégico de desarrollo espacio-regional y transfronterizo con una política regional que cuente con Instrumentos para una mejor realización de programas operacionales

- Infraestructura de transporte

En la Comunidad Europea se utiliza una Política Común de Transporte . PCT incorporada en el Acuerdo de Maastrich, El enfoque del PCT se refiere a un programa global de transporte de características comunitarias propias de la integración, con decisiones en el área que deberán ser aplicadas obligatoriamente por todos los estados de la unión europea , para favorecer la movilidad sostenible de personas y bienes, en un espacio sin fronteras interiores y en sus relaciones con terceros Estados o bloques regionales

En forma coordinada con el transporte multimodal, se integra el sistema de redes nacionales para crear lo que ha dado en llamarse el Sistema de Redes Transeuropeas RTET (incluída como política prioritaria en el tratado de Maastrich 1992). El desarrollo de RTET se apunala con el mejor uso de redes de información, mayor y mejor flujo entre sistemas, énfasis en trabajos de I+D, concentrándose en interfases entre nodos, así como en tecnologías para mejorar la calidad del servicio ⁶

6. RESULTADOS

Las aproximaciones para construir estrategias territoriales deben establecer nuevas bases conceptuales para comprender procesos y actuar en forma dinámica en un espacio de cambios permanentes. Algunos conceptos territoriales como ubicación, distancia y continuidad, tienden a ser reemplazados por los de accesibilidad, conectividad y movilidad y las comunidades asentadas en su mayoría

⁶ En las regiones transfronterizas, por la importancia de su significación a nivel nacional e internacional, las conexiones de transporte a gran escala y el abastecimiento de energía, son especialmente considerados en las medidas e instrumentos del desarrollo espacial y político regional

en las ciudades tienen la oportunidad de integrarse a una nueva dimensión que se encuentra en gestación.

La participación en esta nueva realidad relativiza los atributos de localización, minimiza los factores de distancia y fronteras y supera los controles tradicionales de las distintas jurisdicciones. Requiere fortalecer los gobiernos locales, capacitar a todos los sectores de la comunidad y conformar redes técnicas necesarias para llevar a la totalidad del territorio, y en particular a las regiones transfronterizas, a integrarse en esta trama virtual.

La nueva forma de concebir el territorio implicaría, una cooperación transfronteriza, complemento de una planificación estratégica regional, que genere sinergias y posibilidades de ejecutar proyectos comunes entre las localidades de países limítrofes. Esta concepción permitiría mejorar la situación marginal de muchas regiones fronterizas si trabajan con el criterio de UNIDAD en la diversidad.

La globalización de la economía, los avances del mercado interno, el progreso en los medios de comunicación, las transformaciones políticas, la tendencia a la descentralización, repercuten en la creación e intensificación de las relaciones directas entre responsables regionales y locales, a fin de elaborar planes estratégicos integrados.

Los Corredores Bioceánicos no son sólo una realidad territorial en permanente transformación , también *son objetos estratégicos que están en la mira de los centros hegemónicos de los gobiernos de los países , en los procesos de integración-desintegración que los envuelven y en las organizaciones locales y de la ciudadanía de los países involucrados.* (Fernandez / Espinosa . 2004)

7. CONCLUSIONES

- Los Estados Nacionales y el Mercosur, deberían fomentar la elaboración de conceptos de Desarrollo Regional transfronterizo como base de un desarrollo conjunto
- Los gobiernos locales tienen un importante papel en este proceso. En sus ciudades deben articular un compromiso entre desarrollo económico y calidad de vida. En su libro "Local y Global", Borja y Castells(1998) señalan que *en la economía global las ciudades deben ser competitivas a escala internacional.*

Para ello deben disponer de infraestructuras de comunicación potentes (especialmente zonas logísticas basadas en las telecomunicaciones) y desarrollar áreas de centralidad articuladas con otras ciudades, pero también integradas a la ciudad en su conjunto. No hay una contradicción insuperable entre competitividad e integración social, entre crecimiento y calidad de vida.

- La búsqueda de competitividad y desarrollo integral en la dimensión regional y local requiere, para garantizar a pleno la calidad de vida de la población, tener una consideración particular de los problemas ambientales, los que tienen su origen en los desajustes entre los procesos de desarrollo económico, de superación comunitaria y de evolución ecológica.
- Se deberían propiciar programas y proyectos a través de los organismos competentes basados en integración física , desarrollo económico productivo y desarrollo social y ambiental sostenible
- La colaboración cultural transfronteriza fomentaría la comprensión hacia minorías étnicas respetando pluralidades ideológicas y políticas, promoviendo el respeto y participación de la sociedad en los procesos decisorios de integración
- Los cambios políticos y los antecedentes del Planeamiento Estratégico de las últimas décadas, han impulsado un nuevo enfoque en el proceso de planeamiento estableciendo como reto el futuro inmediato, favoreciendo un activo papel de los actores sociales, señalando la necesidad de readecuar formas y modelos de organización territorial que incluyan el desarrollo de las regiones de frontera en concordancia con las dinámicas de la globalización
- Un desarrollo más equilibrado de acuerdos transfronterizos debería incluir lineamientos estratégicos, identificar proyectos, y consolidar un sistema de gestión apropiado, que integre los distintos componentes del sistema territorial en su dinámica interna y sus vinculaciones externas.

De este modo, es posible establecer horizontes y definir los pasos sucesivos a través de los cuales, se pueda avanzar hacia las metas que integran una visión estratégica sustentable del territorio nacional y la región

- En este proceso los Corredores de Integración facilitarían la integración y la ruptura de fronteras históricas, entendidas como límites, llevando a la conformación de nuevas unidades territoriales.

- En este sentido, se debería consolidar el impulso a la agenda de infraestructura suramericana, como eje articulador del territorio y la integración
- Se debería trabajar hacia una mayor institucionalidad y seguridad jurídica entre los países que integran el Mercosur a través de nuevas estrategias para el bloque .

BIBLIOGRAFÍA

- Bloch, Roberto D(2000) “*Los corredores bioceánicos*” en Colección Académica Escuela de Defensa Nacional ,Boletín de Difusión Académica No. 7/2000. Buenos Aires.
- Boisier, Sergio (2002):”*Globalización, geografía política y fronteras*” en Aldea Mundo, año 7 No.13 en la WEB
- Borja, J; Castells, M (1998) “*Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*” Ediciones Taurus
- Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales(2008) “*El nuevo corredor Bioceánico* “. Reporte final. CARI.
- Fernández Luis, Espinoza Augusto (2004) .” *Corredores Bioceánicos : territorios, políticas y estrategias de integración regional* “Revista Análisis Económico , segundo cuatrimestre /vol XIX , número 041 Universidad Autónoma Metropolitana – Azcapotzalco México
- Gudynas, Eduardo. (2002).”*El concepto de regionalismo autónomo y el desarrollo sustentable en el Cono Sur*” en Sustentabilidad y regionalismo en el Cono Sur .Becker, da Cruz, Evia, Gudynas, Gutiérrez, Scagiola. Ediciones Coscoroba Montevideo.
- Jessop, Bob (2004) “*La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas*”. En Revista Eure (vol.XXX, No. 89) pp15-41, Santiago de Chile, Mayo 2004.
- Martínez, María Celia (2005) *Corredor Bioceánico central: Situación de la legislación y las inversiones para su concreción*” Universidad Nacional de San Juan
- Ministerio de Infraestructura y Tecnología. Dirección de Planeamiento y Desarrollo Urbano (2006) Gobierno de San Juan “*Plan de Ordenamiento Territorial Urbano Rural2006-2016.*”
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública Y Servicios. (Avance 2008) Poder Ejecutivo Nacional. “*Plan Estratégico Territorial. 1816-2016 Argentina del Bicentenario*”.
- Wainstein-Krasuk,Olga(2007) *Regiones Asociativas fronterizas:sustentabilidad del territorio*” en Anales. Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas. Santiago de Chile.

<http://www.difrol.cl>

<http://www.iirsa.org/Institucional>

<http://www.caf.com>