

Abril 18/2003

SUDAMÉRICA: REGIONES EN DESARROLLO SIN LITORAL

Por Agustín Saavedra Weise

Hace poco tiempo me referí a la reunión preparatoria regional para América Latina llevada a cabo en Asunción del Paraguay (12 y 13 de marzo pasados) de "los Países en Desarrollo sin Litoral Marítimo y de Tránsito de la Conferencia Ministerial Internacional sobre Cooperación en Materia de Transporte de Tránsito".

Como ya mencioné en nota anterior, aparte de los dos países sudamericanos sin litoral (Bolivia y Paraguay), participaron también importantes delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Perú, Uruguay, Japón, Unión Europea, Naciones Unidas y otros organismos. Próximamente tendrá lugar una última reunión preparatoria en Nueva York, esta vez con la participación del resto de los países del mundo sin litoral y en desarrollo, para culminar en agosto con la Cumbre Mundial de Kazajstán.

Durante el evento ocurrido en Paraguay surgió un tema adicional muy importante y que fue presentado por la delegación boliviana: el de las llamadas regiones sin litoral.

Si bien es cierto que hay solamente dos países enclaustrados en América del Sur, es importante hablar en sentido global de lo que podríamos llamar regiones sin litoral. Fíjense ustedes amigos lectores en el mapa de Sudamérica y observen su inmenso "hinterland". Más allá de que muchas de las regiones, provincias o estados de esos países pertenecen a naciones con litoral, "de facto" están tan enclaustradas como Bolivia y Paraguay. Es ahí donde la Iniciativa para la Integración e Infraestructura de la Región Sudamericana (IIRSA) pasa a adquirir fundamental importancia.

Recalco que la iniciativa IIRSA no solamente debe contemplar ejes de integración, sino también sub-ejes y "sub-sub-ejes", porque al igual que el sistema sanguíneo tiene que tener una serie de vasos, sub-vasos y sub-corrientes para crear comunicaciones viales y de infraestructura que generen economías externas, necesarias para que todos los productos nuestros salgan hacia el exterior en forma competitiva y con costos de transporte razonables. En definitiva, el tema central es la búsqueda de mercados, no solamente para los países sin litoral sino también para todas estas regiones sin litoral. Y ellas abarcan a zonas del norte y del centro argentino, a zonas del Mattogrosso, a zonas de Rondonia, Acre, zonas del Perú y Ecuador, etc. Todos estos emplazamientos son productores agropecuarios

sumamente importantes. y sus países son ribereños, pero sin embargo están tan enclaustrados como Bolivia y Paraguay. Entonces allí es donde yo creo que la labor de los organismos internacionales tiene que ser fundamental para lograr que se comience a hacer obras.

Algunos dicen que hay un dilema entre qué viene primero, si las obras o los mercados. Quizá sea buena idea revisar la antigua ley de los mercados de Juan Bautista Say: "la oferta crea a su propia demanda", pues algo de ese antiguo postulado tiene visos de realidad.

Desde el momento que tenemos el camino, se han de generar también las condiciones para inversión, las condiciones para que los que sembraban 5 hectáreas pasen a sembrar 500, para que el ferrocarril y las flotas de transporte comiencen a mejorar sus servicios. Por tanto, el camino "per se" genera pautas de crecimiento y desarrollo. Esto contrasta con el razonamiento frío de varios organismos internacionales, realizado estrictamente sobre la base de criterios de rentabilidad para la construcción de obras, o en función de cuántos camiones van a pasar. En este sentido, muchas veces los organismos no "justifican" una inversión en infraestructura, aunque bien sabemos que ella –por si misma– generaría efectos altamente multiplicadores

Si razonamos sobre la base de una estricta rentabilidad de la hora presente sin vislumbrar el futuro, entonces desde ese punto de vista nunca vamos a hacer nada. Lo fundamental es superar problemas institucionales, superar problemas de naturaleza política y convencer a los organismos de financiamiento que construir caminos, trabajar en torno al IIRSA, en torno a los ejes y sub-ejes, ha de ser un buen negocio.

Este Siglo XXI nos encuentra ya sumamente atrasados a los sudamericanos en materia de infraestructura que favorezca a los países sin litoral y a las regiones sin litoral que se encuentran en proceso de desarrollo. La obras pueden dar el gran impulso, pero hay que hacerlas ya. No queda otro camino, si vale la expresión.