

PONENCIA: Los corredores bioceánicos en el contexto sudamericano: las potencialidades del eje interoceánico central.

Mónica Romegialli 1

Desde la convocatoria de la Cumbre de Brasilia en la que se decide promover la conformación de un espacio común sudamericano con una visión estratégica se ha otorgado prioridad al desarrollo de la infraestructura física como precondition para la integración económica intrarregional.

La iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de América del Sur nació y tiene su origen en la Cumbre de Presidentes realizada en la ciudad de Brasilia, los días 31 de agosto y 1ero. de septiembre de 2000, donde los mandatarios acordaron impulsar la integración y modernización de la infraestructura física de la región en energía, telecomunicaciones y transportes.

Atendiendo a esta realidad, en la presente ponencia, uno de los ejes de integración y desarrollo identificado en el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur es el Eje Interoceánico Central, tornar realidad esta conexión eficiente y rentable entre el Atlántico y el Pacífico es prerequisite para el desarrollo económico regional sudamericano.

La IIRSA es una iniciativa multinacional que involucra por primera vez a los doce países de América del Sur, es una iniciativa multisectorial porque participa el sector transporte, el sector energético y el sector de las telecomunicaciones, es multidisciplinaria porque involucra aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales, ambientales y otros, además es una iniciativa que contempla mecanismos de coordinación entre los Gobiernos, las Instituciones Financieras Multilaterales, y el sector privado, para coordinar la visión política y estratégica de Sudamérica y los planes y programas de inversión, como también la de priorizar los ejes de integración y desarrollo.

Su coordinación técnica está a cargo de tres bancos de desarrollo que operan en la región: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

¹ Profesora de Geografía. Docente del Departamento de Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

América del Sur tiene una extensa superficie (17,8 millones de km²), es una región rica en recursos naturales, tiene variedad climática, posee una alta diversidad biológica, tiene largos tramos de costas en los Océanos Pacífico y Atlántico y en el Mar Caribe, exhibe importantes barreras naturales como la Cordillera de los Andes, la selva Amazónica y el extenso sistema de ríos y pantanos. Viven más de 300 millones de personas, mantiene un ambiente de tolerancia racial y religiosa, goza de una alta homogeneidad lingüística y tiene una baja densidad poblacional.

A esta caracterización geográfica de la región se suman la vulnerabilidad de las economías, la dependencia de las exportaciones basadas en materias primas, el bajo nivel de ahorro interno, el difícil acceso a los mercados internacionales de capital, el desempleo y los altos niveles de pobreza y desigualdad.

De modo que, la combinación de estos factores implica que la articulación del territorio para generar acceso a mercados requiera de grandes inversiones en infraestructura, lo cual enfrenta la dificultad adicional que representan las actuales restricciones financieras de los países de la región.

Según lo informa el BID:

“las reformas económicas estructurales, incluyendo la integración regional, han contribuido, en años recientes, a importantes avances en el desarrollo de la infraestructura regional. La apertura de la economía a los vecinos ha incrementado la demanda por infraestructura regional y ha mejorado simultáneamente la respuesta de la oferta de los sectores público y privado. Además, el capital local y extranjero han mostrado una disposición mayor para apoyar el desarrollo de la infraestructura. Sin embargo, queda mucho por hacer. El comercio, la inversión y el movimiento de las personas está todavía retrasado, y es a veces desalentado por los severos obstáculos físicos, normativos y sociales en nuestras fronteras y a través de nuestros principales corredores comerciales intra e interregionales. Además, el desarrollo socioeconómico de nuestros mercados regionales sudamericanos, no ha alcanzado su potencial, debido en parte a la falta de una visión estratégica compartida acerca de cómo usar la cooperación y el planeamiento regional para explotar en su totalidad el impacto de una red continental de infraestructura regional”.²

A la fecha se registran importantes progresos en el trabajo de los doce países Sudamericanos en conjunto, marcado por el establecimiento de un importante capital institucional para su desarrollo y profundización, así como por la identificación de una extensa agenda de proyectos de infraestructura de integración.

El trabajo requerido para financiar y ejecutar los proyectos es complejo y requiere de un esfuerzo sostenido de los gobiernos e instituciones financieras a largo plazo. No obstante, los

² BID (2000) “Un nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur”. Buenos Aires. Argentina.

gobiernos y el sector privado han confirmado la importancia y utilidad de la iniciativa IIRSA y están asumiendo activamente el desafío que ella implica.

Las instituciones financieras multilaterales que conforman el Comité de Coordinación Técnica (CCT), BID, CAF, y FONPLATA reiteran su decidido compromiso de apoyo a la iniciativa IIRSA, como una estrategia central para la superación de los desafíos sociales y económicos, convencidas que la integración del espacio Sudamericano con base en la generación de valor agregado a los recursos naturales es un catalizador del desarrollo integral de la región que favorece la sinergia y especialización en sectores estratégicos para el mejoramiento de los niveles de ingreso y bienestar de su población.

Así, la iniciativa IIRSA combina el esfuerzo de instituciones financieras multilaterales de la región con el trabajo coordinado de los gobiernos sudamericanos para identificar y dar viabilidad a los proyectos prioritarios de infraestructura de integración regional.

De modo que, algunas de las tareas que fueron identificadas como necesarias para alcanzar esta ambiciosa meta son:³

- Construir una red de infraestructura continental que provea servicios eficientes, seguros y a costos competitivos en los sectores de energía, telecomunicaciones y transporte, que atienda las demandas tanto efectivas como potenciales
- Acompañar la provisión de servicios como un proceso logístico que permita mejorar su operatividad y distribución, así como otras políticas sectoriales e integrales que apunten a capitalizar la sinergia que puede generarse entre ellos.
- Compatibilizar y armonizar los distintos marcos regulatorios e instituciones que norman el intercambio de bienes y servicios en las fronteras.
- Diseñar mecanismos innovativos de inversión para el mejoramiento de la infraestructura existente y nuevos proyectos.
- Comprometer la voluntad política de los líderes e instituciones regionales, así como involucrar al sector privado y las comunidades locales a fin de concretar los proyectos identificados en un marco de participación y consenso.
- Estudiar el impacto de las obras de infraestructura en las distintas dimensiones sociales (ambiental, sanitaria, educativa y cultural), con el objetivo de garantizar su sustentabilidad.

Una región más fuerte y cohesionada económica, social y físicamente podrá avanzar más eficazmente en la superación de los obstáculos para su desarrollo. En un contexto de asimetrías internacionales diversas, la cohesión de Sudamérica es clave para el logro de ganancias comerciales y financieras y para conseguir una justa inserción en el concierto internacional.

Para el cumplimiento de sus metas, la IIRSA tiene en cuenta los siguientes principios ordenadores: el regionalismo abierto, los Ejes de Integración y Desarrollo, la sostenibilidad económica, social, ambiental y político-institucional. El aumento del valor agregado de la Producción,

³ Reseñas del INTAL. <http://www.iadb.org/intal/resenias/resenia114.htm> (fecha de consulta: 07-08-07).

las Tecnologías de la Información, la convergencia normativa y la coordinación Público-privada. Con respecto al último principio ordenador es importante hacer referencia al rol del Estado y la Planificación, pues los cambios que ocurrieron en las economías de la región durante la década del 90 incluyeron modificaciones en los modelos tradicionales de provisión de la infraestructura y sus servicios, anteriormente caracterizados por una participación casi excluyente del Estado, de modo que el nuevo rol del Estado es el de la regulación, la planificación y el financiamiento de la infraestructura y el de sus servicios.

Otro de los principios identificados por la IIRSA lo constituyen los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) que tienen en cuenta un enfoque de planeamiento más moderno e integral, "en el cual la infraestructura no está aislada, sino que forma parte de un conjunto de acciones en el territorio, vinculando la inversión física a la dimensión social y ambiental del desarrollo y propiciando el aprovechamiento de sinergia entre los diversos tipos de infraestructura".⁴

El ordenamiento y desarrollo armónico del espacio sudamericano facilitará así el acceso a zonas de alto potencial productivo que están actualmente aisladas o subutilizadas debido a la ineficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía y comunicaciones. Se buscará que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales. Las comunidades locales no pueden ser sólo testigos o zonas de tránsito, deben obtener beneficios tangibles de los proyectos, y la participación es un vehículo que debe contribuir a ello.

Sobre el estudio de los ejes actuales de intercambio la IIRSA organiza doce ejes de Integración y Desarrollo (EID). Dos de ellos (el Eje Andino y el Eje Mercosur-Chile) engloban los dos bloques de integración comercial ya existentes en la región (la CAN y el Mercosur), y un tercero (el Eje Interoceánico) es la franja principal de encuentro entre estos dos grandes bloques, a través de Bolivia.

Otros tres Ejes se encuentran en el norte del subcontinente (Eje Amazonas, Eje Perú-Brasil-Bolivia, y Eje Venezuela-Brasil-Surinam-Guyana) y se refieren a las principales conexiones del Brasil con los países andinos. Dos ejes más se ubican en el sur (Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta y Talcahuano-Concepción-Neuquén-Bahía Blanca) y representan conexiones complementarias entre los países del Mercosur Ampliado. Estos cinco EID abarcan las fronteras del desarrollo económico sudamericano, regiones con un discreto aporte actual a la economía agregada de Sudamérica, pero con un gran potencial de crecimiento. El noveno eje de integración y desarrollo es la interconexión fluvial y multimodal de las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas, Madeira, Paraguay, Paraná y La Plata.⁵

⁴ BID (2000) "Un nuevo impulso a la integración de la Infraestructura Regional en América del Sur" Buenos Aires, Argentina.

⁵ <http://www.analitica.com/va/economía/tips/4748914.asp> (miércoles 9 de noviembre de 2002).

Completan los EID, el Eje Marítimo del Atlántico, el Eje Marítimo del Pacífico y el Eje Bolivia-Paraguay-Brasil.⁶ Estos doce EID están acompañados por seis Procesos Sectoriales de Integración y Desarrollo necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística.⁷

Así se van conformando una grilla con numerosos nodos y múltiples recorridos, donde cumplen un rol destacado los Corredores Biocénicos que surgen como una oportunidad interesante para el desarrollo económico y social de los territorios que vinculan y para los países comprometidos con el proyecto.

Los Corredores Bioceánicos de la región tienen por objetivo la consolidación de rutas terrestres conectoras con las costas del Océano Pacífico y el Océano Atlántico de los países del subcontinente, como también la consolidación de los sistemas legales, administrativos, financieros, técnicos y operacionales.

Para el seguimiento del cumplimiento de los compromisos asumidos por los países, la IIRSA diseñó la Agenda de Implementación Consensuada 2005 – 2010, donde se ubica un primer conjunto de 31 proyectos que fueron aprobados por la Sexta Reunión del Comité de Coordinación Ejecutiva de la Iniciativa, el 23 y 24 de noviembre de 2004 en la ciudad de Lima.

La IIRSA organiza los EID en tres subespacios según las distintas etapas de desarrollo en las que se encuentran: el subespacio consolidado, el subespacio con alto potencial de crecimiento y el subespacio emergente. El Eje interoceánico Central que une el puerto brasileño de Santos con los chilenos de Arica e Iquique presenta las características del subespacio con alto potencial de crecimiento, es un Eje transversal integrado por cinco países de la región: Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú y ocupa una superficie de aproximadamente 3,3 millones de km², lo que equivale al 19 % de la superficie de América del Sur. Su población estimada es de 86.867.980 habitantes, que representa el 36% de la población total de los cinco países.

“El Producto Bruto estimado cercano a los US\$ 291.000 millones, representa aproximadamente el 46% del PBI suramericano, de un perfil productivo orientado tanto a la explotación primaria como industrial. Posee una importante superficie sembrada de soja y oleaginosas, caña de azúcar, papayas y productos forrajeros, lo que permite una significativa inserción comercial del Eje en el plano internacional.

Su potencial de desarrollo contiene una producción de cítricos de enorme competitividad, situada de manera particular en el estado de São Paulo, que solo en este rubro presenta una capacidad exportadora aproximada de US\$ 1.500 millones anuales. En productos animales, también tiene una destacada participación en la producción de carne de pollo, carne de vaca y

⁶ Para el año 2001 se priorizó el desarrollo de los siguientes EID: Eje MERCOSUR Chile, Eje Interoceánico (Brasil, Paraguay, Bolivia, Perú y Chile) y Eje Andino (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia).

⁷ Procesos sectoriales de integración: 1. Sistemas Operativos de Transporte Multimodal. 2. Sistema Operativos de Transporte Aéreo. 3. Facilitación de Pasos de Frontera. 4. Armonización de Políticas Regulatorias, de Interconexión, de Espectro, de Estándares Técnicos y de Universalización de Internet. 5 Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional. 6. Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales.

ternera con más de 7 millones de toneladas anuales; igual importancia reviste la producción de carne de otros camélidos, representando una alta proporción del total mundial. Su fuerte actividad mineral de carácter extractivo, representa una porción mayoritaria dentro de la extracción de América del Sur: estaño, zinc, hierro y cobre.⁸

Otros recursos los constituyen el gas y el petróleo. Bolivia posee importantes reservas de gas en Tarija, Chuquisaca y Santa Cruz de la Sierra. La producción hidroeléctrica de esta zona es muy importante (Itaipú y Yaciretá).

Existen importantes áreas cubiertas de bosques con producción maderera, su riqueza biológica puede servir de base para el desarrollo de biotecnología, farmacéuticos y servicios ambientales para los mercados mundiales.

El Eje Interoceánico Central incluye la mayor concentración industrial de América del Sur: São Paulo – Río de Janeiro – Belo Horizonte, con una actividad industrial diversificada.

La actividad agroindustrial está dedicada a la elaboración de productos lácteos y cárnicos en Brasil o bien la vitivinicultura en Bolivia.

Cuenta con un gran potencial para el desarrollo del turismo cultural y ecológico.

Las oportunidades que ofrece la IIRSA son de fundamental importancia, se trata del proyecto más ambicioso y abarcativo que se viene implementando en Sudamérica pero para hacer un balance más preciso también deben señalarse los problemas que van a generar la implementación de cada uno de los proyectos. La IIRSA deberá vencer barreras físicas, legales y sociales. A la región se la considera como la suma de cinco "islas" que deben ser unidas: la plataforma del Caribe, la cornisa andina, la plataforma atlántica, el enclave amazónico central y el enclave amazónico sur. Los EID atraviesan esas "islas" y rompen su unidad, lo que en el lenguaje tecnocrático se denomina las "barreras" naturales, de modo que desde el punto de vista geográfico se necesitarán de grandes obras de infraestructura para sortear las dificultades que impone la naturaleza.

"Desde los años 80, el tráfico comercial del Pacífico desplaza al del Atlántico; de los 90 para acá, el tráfico portuario del Pacífico supera al del Atlántico; y en el año 2000, en Estados Unidos el tráfico portuario del Pacífico ya doblaba al del Atlántico. Por tanto, hay un problema en el momento en que la economía mundo se reinventa del Atlántico al Pacífico"⁹.

En Sudamérica el "cuello estratégico" es el Eje Interoceánico Central que une el puerto brasileño de Santos con los chilenos de Arica e Iquique, con una distancia de 4000 km., atraviesa Bolivia por la zona central y es imprescindible para países como Brasil y Chile, que son los más interesados en impulsar el comercio bioceánico. La vinculación por carretera será una realidad a fines del año 2008. De acuerdo a distintos estudios las mayores iniciativas en relación al comercio a través de este eje las han desarrollado Chile y Brasil, desde la década pasada funciona una comisión chileno-brasileña dedicada exclusivamente a impulsar la salida del comercio

⁸ IIRSA (2007) Publicación de la Secretaría. Páginas 17 y 18.

⁹ Barreda, Andrés (2005). "Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales" en www.alainet.org . Fecha de consulta: 15-08-07.

del Brasil por Arica. En la actualidad el grueso de los intercambios comerciales del mundo se encuentra entre Estados Unidos y los países asiáticos: Japón, China, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, India Taiwan entre otros. En el Pacífico habita la mitad de la población del planeta, lo cual representa mercados que prometen y generan importantes ingresos. La construcción de la infraestructura y el control del corredor o Eje Interoceánico para el transporte hacia el Pacífico cobra importancia estratégica para la región. Las potencialidades del Eje son además muy importantes porque la zona de influencia cuenta con una significativa capacidad de producción de energía hidroeléctrica y posee una de las mayores reservas de gas natural de América del Sur.

Los proyectos identificados permitirán la extensión de redes de comunicación viales desde la región Oeste del Eje: Sur de Bolivia, Norte de Chile y Argentina y costas brasileras, permitiendo que los productos generados en las regiones centrales del continente puedan ser enviados tanto al Océano Pacífico como al Atlántico. En Bolivia el Eje Interoceánico Central es el corredor bioceánico que permitirá circular entre los puertos brasileños y los puertos peruanos o chilenos pasando por Puerto Suárez, Santa Cruz, Cochabamba y La Paz. Se están cumpliendo los trabajos en la construcción de las carreteras como el tramo Toledo-Pisiga (vincula Oruro con la frontera chilena), el tramo del Sillar (vincula Cochabamba-Santa Cruz), la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez, así como el ramal Santa Cruz-Concepción-San Matías, ésta última integra un corredor entre Cuiabá (Brasil) y Arica (Chile).

La carretera Santa Cruz – Puerto Suárez es un claro ejemplo de proyecto que tendrá impactos a nivel social y ambiental para Bolivia, por tener influencia en Territorios del Pueblo Chiquitano y Ayoreo, por estar cerca de áreas protegidas tales como Kaya-Iya, y el Parque Nacional Otutquis (cerca de Puerto Suárez), por la gran diversidad de especies animales y por la gran diversidad de bosques.

“La principal justificación avanzada para este corredor es el transporte de las mercancías y productos brasileros hacia el Pacífico, que de esta manera evitarían recorrer miles de kilómetros hasta el Canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes para alcanzar a los mercados asiáticos. Los proyectos viales incluidos en dicho Eje, particularmente en el Oriente boliviano, tendrán serios impactos sobre el Territorio del Pueblo Chiquitano, el Pantanal boliviano y de manera general sobre ecosistemas prácticamente intactos. Millones de dólares bajo forma de compensación no podrán paliar todo esto. ¿ En cuántos dólares se valora la probable desestructuración social de los tejidos comunitarios indígenas generada por la construcción y posterior operación de la carretera o las consecuencias económicas, sociales y culturales del éxodo rural? Más de 1600 hectáreas de Bosque Seco Chiquitano, uno de los mejores conservados del mundo, serán destruidas para siempre. Tampoco debemos olvidar que este tipo de obra permite la entrada de empresas madereras y la extracción de recursos”.¹⁰

¹⁰ Vargas, Mónica (2003). <http://www.fobomade.org.bo>

De modo que el beneficio que obtienen ciertas multinacionales supone perjuicios sociales y ambientales irreversibles, y el debilitamiento de estados de la periferia que se verán impotentes para contener estos problemas.

En un estudio de 2003, el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE) anunció que la integración caminera, aeroportuaria y férrea, así como la construcción de hidrovías, represas, plantas hidroeléctricas, gasoductos, oleoductos, impactarán en forma negativa en ocho áreas protegidas, reservas y bosques de la región.

Para superar las barreras normativas de los estados, la IIRSA profundiza la estrategia neoliberal de desregulación y debilitamiento de los estados nacionales, tiene que adecuar las legislaciones nacionales a las necesidades del mercado mundial, esto supone homogenizar las normas, de modo que cada país pierde sus rasgos diferenciadores y pierde autonomía frente a las multinacionales y frente a los estados poderosos.

A modo de conclusión:

Está surgiendo en Sudamérica la interconexión de los sistemas nacionales de infraestructura formando verdaderas redes regionales. El acercamiento físico entre sus países facilitará así un mayor desarrollo y crecimiento del comercio y las inversiones, e inducirá a la cooperación en otra áreas.

El sector transporte está completando tramos nacionales de carreteras que forman parte integral de los corredores de transporte regionales y se está planificando la rehabilitación de líneas ferroviarias, la construcción de puertos fluviales y la modernización de los puertos marítimos, todo ello dentro de un contexto regional multimodal de transporte. Este plan de acción puede representar la oportunidad de plasmar un neodesarrollismo a escala sudamericana para reducir la vulnerabilidad externa, con una interpretación más amplia del interés nacional: un estado con políticas activas para realizar los requisitos para el desarrollo, con sectores básicos estratégicos estatales, para mejorar la distribución de la riqueza y disminuir los niveles de pobreza en la región.

Ahora bien, esta Iniciativa que ya ha empezado a concretarse y que se la presenta como un esfuerzo para desarrollar la región y reducir la pobreza, servirá al Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) u a otras iniciativas que están destinadas a favorecer a las grandes empresas transnacionales.

Es el más ambicioso y abarcativo plan para integrar a la región al mercado mundial, más vinculado al ALCA que a las iniciativas de los bloques de desarrollo regional como la Comunidad Andina de Naciones (CAN) o el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

La IIRSA destaca la importancia de los corredores bioceánicos para lo cual ha planificado la organización del espacio continental en franjas multinacionales denominadas Ejes de Integración y Desarrollo. Estos Ejes o "corredores de desarrollo" estarán destinados a favorecer la implementación de los megaproyectos como los analizados en el Eje Interoceánico Central tales como la construcción de carreteras, represas hidroeléctricas, hidrovías, gasoductos y otras

obras sin importar el desarrollo social y económico de las regiones por donde transitarán las mercancías, la preservación del medio natural, las necesidades y la calidad de vida de la población.

Bibliografía:

- Barreix, Alberto; Strong, John; Taccone, Juan José. (2002). "Infraestructura regional" en "Más allá de las fronteras: el nuevo regionalismo en América Latina". Serie: Progreso Económico y Social. Ed. BID.
- BID; (2000). Un nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur.
- Boscovich, N; (1999). "Geoestrategia para la integración regional". Editorial Ciudad Argentina. Buenos Aires.
- CAF; (2000). "Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Sudamérica". Grupo Galaxias. Caracas.
- Declaraciones Internacionales. Consenso de Guayaquil; (2002). Informe del Comité de Coordinación Técnica.
- FOBOMADE (2000), "Integración energética en el Cono Sur". La Paz, FOBOMADE.
- Fohs, M y Jiménez, R; (1999). "La infraestructura vial en la integración del MERCOSUR". La Plata. Argentina.
- Grien, R; (1994). "La integración económica como alternativa inédita para América Latina". Fondo de Cultura Económica. México.
- Herbas Camacho, Gabriel y Molina, Silvia. (2005). "IIRSA y la integración regional". Revista del Observatorio Social de América Latina. Conflictos sociales y recursos naturales. Año VI, N°17, mayo- agosto 2005. Pág. 307 a 316.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Embajada de Chile en Brasil; (1997). "La conexión biocénica Brasil-Chile". Brasilia.
- Roccatagliata, J. A; (2001). "Territorio y gestión". Editorial Docencia. Buenos Aires. Argentina.
- Salazar Pérez, Robinson (2002). "Los avatares del Plan Colombia, Plan Dignidad y el Plan Puebla Panamá". Reflexión Política Año 4 N°8, UNAB, Colombia/ Convergencia N°30. 2002. UAEM. México.
- Sant Anna, J. F; (1997). Transporte terrestre. Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. INTAL. Buenos Aires. Argentina.
- Sgvilia, E y otros; (1998). "La infraestructura como factor de desarrollo de las economías regionales". Fundación Benito Roggio.
- Vera, A; (1997). "La infraestructura de transporte en América Latina". BID. Washington.
- www.iirsa.com
- <http://www.iadb.org/intal/resenias/resenias114.htm>