

## LA CONEXIÓN FÍSICA ROSARIO-VICTORIA: UN PROYECTO DE CORREDOR VIAL EN NUESTRO PAÍS

AGUSTINA PERETTI

**Sumario:** 1. Presentación.- 2. El Mercosur: una nueva realidad regional.- 3. El Puente Rosario-Victoria: una iniciativa de integración en el marco de la CRECENEA.- 3.1 Breve descripción de la obra. Características.- 3.2 Algunas observaciones.- 4. Conclusiones.- 5. Bibliografía.

### 1. Presentación

En los últimos años, los países del Cono Sur Latinoamericano han generado diversos proyectos de integración a fin de aumentar su competitividad e insertarse de una manera más ventajosa en el sistema económico mundial. Sistema que presenta como característica saliente una creciente proliferación de los movimientos comerciales y financieros. El Mercosur es un claro ejemplo de ello.

En este marco, los países miembros han establecido diversas normas de liberalización comercial, desgravación arancelaria y eliminación de las barreras al comercio tendiendo a la conformación de una unión aduanera, como primer paso, y al establecimiento de un mercado común como meta de largo plazo.

Como resultado de dicha liberalización en el intercambio de mercancías, el comercio tanto intrazona como hacia terceros países ha experimentado un fuerte incremento<sup>1</sup>, lo cual ha generado demandas de otro tipo, como es la creación de infraestructura física adecuada para hacer frente a esta expansión del comercio en la región. Dichas demandas son muy variadas, abarcando desde la construcción de puentes y carreteras (en el área del transporte terrestre) hasta el establecimiento de hidrovías (en el ámbito del transporte fluvial).

El presente trabajo intentará aproximarse al estudio de la Obra de Conexión Física entre Rosario y Victoria, un proyecto de integración vial dentro de nuestro país, el cual aparece como una iniciativa que se enmarca dentro de un espacio regional más amplio que nuclea a varias provincias del noreste y el litoral argentino: Comisión Regional de Comercio Exterior del Noreste Argentino -CRECENEA-. Además de presentar brevemente las características principales en cuanto a la construcción y concesión de dicho proyecto, se plantearán algunos interrogantes que pueden presentarnos una visión más amplia acerca de los objetivos que motorizan el montaje de una obra de tales dimensiones.

### 2. El Mercosur: una nueva realidad regional.

El Mercosur, creado el 26 de marzo de 1991 a partir de la firma del Tratado de Asunción, constituye una ambiciosa iniciativa de integración subregional entre sus países miembros (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y asociados (Chile y Bolivia), no sólo por su extensión geográfica y por la cantidad de habitantes que involucra, constituyéndolo en uno de los mega-bloques del mundo, sino por las posibilidades económicas y de intercambio comercial que se abren para los países socios entre sí y hacia el resto del mundo.

<sup>1</sup> Según datos del BID, las exportaciones totales de los países del Cono Sur se duplicaron entre 1990 y 1995, y las exportaciones intraregionales aumentaron a un ritmo promedio del 25% en el mismo período.

Este proceso de integración se enmarca dentro de lo que la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) denomina "regionalismo abierto", con características muy diferentes del modelo integracionista de comienzos de la década del 60. Este nuevo paradigma consiste en afianzar los vínculos entre la integración "de hecho" y la integración impulsada por políticas, de modo tal que aumente la competitividad de los países de la región y constituya, en lo posible, el crecimiento que favorezca una economía internacional más abierta y transparente. La integración es hoy un complemento fundamental de la estrategia de crecimiento de los países latinoamericanos.

El Mercosur es uno de los ejemplos de este cambio de estrategia regional. La integración aparece como el instrumento óptimo para lograr la inserción de los países en la economía mundial y regional. Este acuerdo plantea además, la coordinación de políticas macroeconómicas para su fortalecimiento, considerando a los miembros y los respectivos mercados como recíprocos, esto es, considerando su importancia para la introducción de los propios productos en cada uno de los mercados de consumo de los integrantes, además de lograr un fortalecimiento mutuo en el contexto de las transformaciones del sistema internacional en pos de insertarse en la economía global desde otra posición de fuerza.

Podemos resumir las características del **nuevo modelo de integración en los '90** en los siguientes puntos:

- regionalismo abierto -apertura comercial al mundo e integración regional-;
- implementación de modelos comercialistas -ZLC, UA, MC-;
- disminución del perfil de la concentración política regional y
- participantes múltiples en los esquemas de integración regional.

*"A diferencia de los esquemas tradicionales de integración, que se caracterizaban por una alta protección e intervención del Estado, los nuevos esquemas tienen el objetivo de complementar la apertura comercial y convertirse en un instrumento que facilite la expansión y diversificación de las exportaciones y la inserción competitiva en la economía mundial"*<sup>2</sup>.

En este marco, la subregión ha registrado en los últimos años un fuerte incremento tanto de sus exportaciones como de su comercio intrazona, lo cual además de demandar nueva especialización, hace necesaria la generación de infraestructura nacional y regional adecuadas a las nuevas circunstancias del mercado ampliado. *"Como consecuencia de esta explosiva expansión del comercio intrarregional, la naturaleza misma de las necesidades de infraestructura se está transformando, de casi exclusivamente nacional a otra de carácter más regional"*<sup>3</sup>.

Es necesario aclarar que, y quizás por la propia historia de continuos enfrentamientos y disputas territoriales, que los sistemas nacionales de carreteras no estaban interconectados entre sí, sino que sólo existían simples pasos fronterizos. Además, en nuestros países, el desarrollo de la infraestructura del transporte siempre estuvo vinculado a las necesidades del propio mercado interno.

<sup>2</sup> SEPULVEDA, Carlos, AROCENA, Martín y VERA, Arturo: "La integración física del Cono Sur". BID, pág. 2.

<sup>3</sup> IDEM, pág. 5.

Hoy en día la apertura de las economías nacionales, sumado a la proliferación de acuerdos de liberalización comercial, han provocado una multiplicación del tráfico de bienes entre los países. Esto ha hecho indispensable la creación de una red de transportes que solucione los problemas de interconexión entre los países involucrados<sup>4</sup>.

En la actualidad podemos identificar tres ejes principales que conectan los sistemas nacionales de carreteras de los países del Cono Sur: **Norte-Sur**: une las principales ciudades de la franja oriental de la subregión de Brasil, Uruguay y Argentina; **Norte-Sur**: en la franja occidental de Perú y Chile; y por último el eje **Este-Oeste**: centro de Argentina-centro de Chile que interconecta a los dos ejes anteriores.

El Proyecto de Conexión Física entre las ciudades de Rosario (Pcia. de Santa Fe) y Victoria (Pcia. de Entre Ríos)<sup>5</sup> se inscribe en el eje vial Este-Oeste el cual, en el contexto del Mercosur, facilitará el comercio y la circulación entre Brasil, Uruguay, Argentina y Chile.

### 3. El Puente Rosario-Victoria: una iniciativa de integración en el marco de la CRECENEA.

*"La construcción de una vinculación física entre Rosario y Victoria está proyectada desde hace más de un siglo, pero hasta ahora nunca pasó de ser el anhelo de los victorienses por ver facilitado y acortado su viaje a la gran ciudad santafesina"*<sup>6</sup>.

CRECENEA (Comisión Regional de Comercio Exterior del NEA/Litoral) creada el 8 de julio de 1984, que nuclea a las provincias de Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, ha llevado adelante una interesante acción integradora, tanto a nivel del propio país como hacia afuera. Ejemplo de ello es la articulación que existe entre la subregión argentina CRECENEA con la subregión brasileña CODESUL (nuclea a Estados de Río Grande do Sul, Matto Grosso do Sul, Paraná y Santa Catarina).

La finalidad principal de la CRECENEA es *"...la creación de un nuevo eje de desarrollo nacional, así como la integración de las economías regionales con los países hermanos de América Latina. Son objetivos de política regional:*

- a) *propiciar una distribución más justa y racional de los recursos productivos;*
- b) *tender a la integración de las economías regionales;*
- c) *promover proyectos de complementación económica y cultural;*
- d) *tratar de reducir las desigualdades intrarregionales"*<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Es necesario hacer referencia a otros sectores como el energético y de comunicaciones, los cuales también se enmarcan dentro de esta política de creación de redes de interconexión regionales, siendo el sector de la energía el más dinámico, en especial debido al enorme potencial de generación hidroeléctrica de los ríos fronterizos; como así también la provisión de gas natural para las centrales eléctricas, mediante gasoductos.

<sup>5</sup> La realización de dicho Proyecto fue acordada a través del "CONVENIO NACION-PROVINCIAS" suscripto el 19/9/91 entre los Gobernadores de ambas provincias y el Secretario de Obras y Servicios Públicos en representación del Estado Nacional, declarado de Interés Nacional por Decreto 2045/92 del PEN.

<sup>6</sup> Diario Clarín, Supl. Comercio Exterior, 21/1/97.

<sup>7</sup> RECONDO, Gregorio: "Una estrategia para la integración subregional fronteriza: las regiones concertadas y las regiones "ad hoc". Rev. Escenarios de la integración, N° 3, Buenos Aires, Julio 1993, pág. 77.

El Artículo 124 de la Constitución Nacional establece que: "*Las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación...*". En este marco se inserta el protagonismo que han adquirido las provincias en la articulación de regiones que interactúan entre sí y con las regiones de países vecinos, tratando de enfrentar de manera concertada la crisis de sus economías regionales.

### 3.1. Breve descripción de la obra. Características

Según datos obtenidos de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos<sup>8</sup>, la conexión vial que unirá a las ciudades de Rosario y Victoria se realizará mediante una **calzada** de dos carriles, uno para cada sentido de circulación, para la totalidad de la obra, incluyendo al Puente Principal con sus Viaductos de Acceso y Cabeceras.

La obra posee una **longitud** de aproximadamente 59,3 Km., incluyendo 12 Km. de puentes y 47,3 Km. de terraplenes cruzando el Río Paraná, integrado por el cauce principal y una zona de islas con cursos de agua permanentes y transitorios. El **punto principal** tendrá 300 mts. de luz libre y 50,30 mts. de gálibo vertical.

Con respecto a las **islas**, se salvarán seis cursos navegables: Riachos Carbón Chico, Carbón Grande, Paranacito (lado Victoria), Paranacito (lado Rosario), Arroyos Barrancoso y San Lorenzo. Además, se prevén cinco accesos a las mismas: Riacho Paranacito (lado Rosario, margen derecha), Arroyo San Lorenzo (margen derecha), Arroyo Barrancoso (margen derecha), Riacho Paranacito (lado Victoria, margen derecha), Riacho Carbón Grande (margen derecha).

El **costo** de la construcción está previsto en \$315.000.000 (sin impuestos), de los cuales \$230.000.000 corresponden al subsidio estatal.

Se estableció que la construcción, conservación, mantenimiento, administración y explotación de la obra será otorgada bajo el régimen de Concesión de Obra Pública en el marco de la Ley N° 17.520, modificada por su similar N° 23.696, y que la Concesión se hará mediante el llamado a Concurso Público Nacional e Internacional, en concordancia con las mismas leyes<sup>9</sup>.

El **plazo** para la construcción de la obra es de 4 años, con un empleo directo e indirecto de 3.600 puestos de trabajo. El período de **concesión** es de 25 años.

### 3.2. Algunas observaciones

La obra resulta un ambicioso y atractivo proyecto de integración física entre dos importantes provincias de nuestro país. Sin embargo, considero que quedan algunas cuestiones por explicar.

<sup>8</sup> Conexión física entre las ciudades de Rosario y Victoria. Concurso Público Nacional e Internacional para la Concesión de la Construcción, Mantenimiento y Explotación. Documentación Técnica Básica Definitiva, MEYOSP, Abril de 1997. Proyecto Conexión Física Rosario-Victoria, Secretaría de Obras Públicas y Transporte, MEYOSP.

<sup>9</sup> Según consta en el Decreto 855/95 del PEN.

## APORTES PARA LA INTEGRACION LATINOAMERICANA

En primer lugar, si pensamos en la necesidad de generar infraestructura adecuada para hacer más eficiente y eficaz las conexiones de transporte dentro del país, pero fundamentalmente pensando en el mercado ampliado Mercosur, no se comprende por qué sólo se construye una ruta de dos carriles (uno para cada dirección de circulación) y no dos calzadas divididas con diseño de autopista, lo cual aparece como una obra a realizarse a futuro, tal como consta en la Documentación para el llamado a licitación del MEYOSP anteriormente referenciado<sup>10</sup>. Si pensamos además que el Puerto de Rosario puede llegar a convertirse en una importante terminal para la importación y exportación de mayores cargas, a partir del crecimiento del intercambio comercial en la región, la evidencia del por qué de la autopista está a la vista.

Por otra parte, y en estrecha relación con lo anterior, la obra no preve el trazado de vías férreas, lo cual sin duda podría convertir al sistema ferroviario en una alternativa válida para captar una mayor cantidad de mercadería, sobre todo pensando en aquella mercadería que tiene como destino final Brasil. En ambos casos se evidencia una cierta falta de planificación por parte de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte, organismo gubernamental encargado de licitar la construcción de las obras.

Por último, es necesario mencionar una cuestión que considero de suma importancia: el impacto ambiental que la obra puede ocasionar en la región, sobre todo en las innumerables islas que se verán afectadas por la construcción del corredor vial. En la Documentación mencionada existe un Capítulo especial -Nº 6-, que se refiere a este tema, y donde se establece la necesidad de un Estudio de Impacto Ambiental por parte de la Concesionaria de la obra<sup>11</sup>. Dentro de este capítulo se exige la elaboración de un Informe Ambiental inicial que contemple las siguientes áreas: climatología, hidrología, sedimentación, topología, geología y geotecnia, hidráulica e inundaciones, aspectos ambientales y socioeconómicos, subsistema natural: vegetación, fauna, ecosistema, suelos. Además, se preve una actualización cuatrimestral de los Informes Ambientales.

Aún no han comenzado las obras de construcción (si bien ya se ha realizado la licitación, siendo la ganadora la Empresa Impregilo S.P.A.). Esperemos que el estudio de impacto se realice de manera adecuada y completa, sin obviar ninguno de los componentes del medio. Sin embargo, sabemos que a la hora de los "negocios" la defensa del ecosistema siempre pasa a un segundo plano, más allá de todas las disposiciones legales que puedan existir.

### 4. Conclusiones

En este trabajo hemos tratado de realizar una síntesis del proyecto de integración vial entre dos ciudades Rosario y Victoria. Ambas situadas en dos importantes provincias de nuestro país, tratando de determinar su trascendencia para la región NEA -Argentina- y para el Mercosur.

Importa resaltar aquí el rol protagónico que desde hace un tiempo están teniendo las provincias (y hasta los municipios) en la planificación y desarrollo de estrategias de integración tanto dentro del propio país como hacia afuera, tratando de convertirse en verdaderos actores del proceso integracionista en marcha.

En este marco podemos decir que la frontera adquiere un *nuevo rol*, el de la **cooperación** entre las regiones fronterizas, transformándose en un elemento funcional al proceso de integración, el cual a su vez

<sup>10</sup> Conexión física entre las ciudades de Rosario y Victoria. Concurso Público Nacional e Internacional para la Concesión de la Construcción, Mantenimiento y Explotación. Documentación Técnica Básica Definitiva, op. cit., Capítulo 3, pág. 10.

<sup>11</sup> Idem, Capítulo 6, pág. 33.

presupone una ampliación de los mercados. A medida que la integración se afianza y avanza hacia instancias superiores, surgen nuevas necesidades, como es el caso de nueva infraestructura de transporte no sólo nacional sino ya de orden regional acorde con las nuevas circunstancias del mercado ampliado.

Si creemos que el comercio intrarregional continuará aumentando en los próximos años es necesario que esa demanda sea tenida en cuenta. En este marco, "... deberán considerarse cuatro puntos como mínimo como supuestos básicos para el establecimiento de una red regional de transportes:

- *el establecimiento de redes regionales de transportes que unan los países miembros de forma que mantenga la competencia entre las distintas modalidades;*
- *redes regionales de transportes que mantengan la competencia entre los operadores de los diversos países;*
- *la búsqueda de un equilibrio regional de modo que las regiones más atrasadas no permanezcan aisladas; y*
- *la armonización de las legislaciones nacionales"* <sup>12</sup>.

En síntesis: en vistas del acelerado crecimiento del comercio en la región y de una tendencia hacia la modificación en las características de los productos transportables, es indispensable una planificación de la infraestructura de transporte con una perspectiva de integración regional, además de una armonización de la legislación y las normas vigentes en cada uno de los países involucrados en el proceso de integración.

## 5. Bibliografía

CONSTITUCION NACIONAL ARGENTINA, Ed. FUALI. Buenos Aires, 1995.

Decreto 2045/92 PEN. Boletín Oficial N° 27.512 1ª Sección, 11/11/92.

Decreto 855/95 PEN. Boletín Oficial N° 28.289 1ª Sección, 12/12/95.

DIARIO CLARÍN: "El puente de Rosario y Victoria". Supl. Comercio Exterior, 21/1/97.-

DIARIO CLARÍN: "El tren pide vías en los puentes". Supl. Comercio Exterior, 20/5/97.

RECONDO, Gregorio: "Una estrategia para la integración subregional fronteriza: las regiones concertadas y las regiones "ad hoc", Rev. Escenarios de la integración, N° 3, Buenos Aires, Julio 1993.

REVISTA PUENTE AL MERCOSUR: "El Mercosur de las Provincias", Año 1, N° 6, Rosario, 1996.

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE -MEYOSP-: "Conexión física entre las ciudades de Rosario y Victoria. Concurso Público Nacional e Internacional para la Concesión de la Construcción, Mantenimiento y Explotación", Documentación Técnica Básica Definitiva. Abril de 1997.

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE -MEYOSP-: "Proyecto Conexión Física Rosario-Victoria".

SEPULVEDA, Carlos; AROCENA, Martín; y VERA, Arturo: "La integración física del Cono Sur", BID.

<sup>12</sup> SEPULVEDA, C.; AROCENA, M; y VERA, A.: "La integración física del Cono Sur". BID, pág.20.