

## ***Los grandes proyectos de infraestructura del Mercosur. La Hidrovía Paraguay-Paraná: realidades y controversias\****

### ***Major projects in the Mercosur***

### ***The waterway Paraguay – Paraná: realities and disputes***

Dra. María Monserrat Llairo<sup>1</sup>

#### **Resumen**

El presente trabajo tiene como objetivo demostrar la importancia de la hidrovía Paraná-Paraguay dentro del contexto del Mercosur. Esta obra de infraestructura es un elemento clave para la integración física efectiva, ya que permite expandir el desarrollo comercial de la región, reduciendo los costos de transporte.

Por sus características, la hidrovía es una de las principales vías fluviales de navegación del mundo, tanto por su longitud como por su caudal. Los gobiernos tanto de Argentina como de Brasil y Paraguay, impulsaron la expansión de la hidrovía Paraguay-Paraná, porque lo consideraron un dinamizador potencial de las economías regionales. Los países del Mercosur invirtieron, y probablemente seguirán invirtiendo miles de millones de dólares en la ampliación y modernización de su infraestructura portuaria en los próximos años, más aún cuando consideren que la profundización de la integración también pasa, en gran parte, por la integración hídrica.

Dado que la hidrovía es financiada por el sector público, sector privado y organismos internacionales de crédito, sumado ello al controvertido impacto ambiental de las obras, se han generado debates y resistencia al avance de las obras, por parte de organismos no gubernamentales dedicados al medio ambiente. Sin embargo, este debate todavía está inconcluso, así también como las obras, que todavía se encuentran en proyecto de ejecución.

**Palabras clave:** Hidrovía – integración – obras de infraestructura – vías navegables – transportes

#### **Abstract:**

This paper aims to demonstrate the importance of the Paraguay-Paraná waterway within the context of Mercosur. This work it is important to get an effective physical integration, as it allows to increase the commercial development of the region, reducing transportation costs.

Paraguay-Paraná's waterway is a major navigation waterways in the world, as well as for its length and for its flow. Argentina, Brazil and Paraguay governments, promoted the expansion of the Paraguay-Paraná waterway, because they considered him a potential boost to the regional economies. Mercosur countries have invested and probably they will continue investing billions of dollars in expansion and modernization for the port structure over the coming years, especially when they consider that the integration also it's taking part on this subject.

Waterway is funded by the public sector, private sector and international lending institutions, in addition the environmental impacts of controversial works have generated debate and resistance to progress of works by non-governmental organizations dedicated to the environment. However, this debate is still open, as well as works that are still in implementation.

**Key words:** Integration – Waterway – Transports – Mercosur - infrastructure

<sup>1</sup> Doctora en Historia. Directora del CEINLADI (Centro de investigación de Estudios Latinoamericanos para la integración y el Desarrollo - Facultad de Ciencias Económicas. UBA, Argentina.

\*Este trabajo formó parte de la Conferencia sobre Cambio Climático, que se efectuó en la Facultad de Derecho de la UBA (año 2007)

## Introducción

El Poder Ejecutivo Nacional, en una clara visión geopolítica, impulsó el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná como una acción relevante en el ámbito regional, capaz de potenciar, dinámicamente, dentro del Mercosur una herramienta para dar respuesta a la constante evolución de la economía en el contexto internacional.

El presente trabajo tiene como finalidad informar sobre el eje fluvial longitudinal que conforman los ríos Paraguay y Paraná, el Acuerdo de Transporte Fluvial y el programa de la denominada *Hidrovía Paraguay-Paraná* y su dimensión como factor de desarrollo, integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata.

Por sus características, longitud y caudal, la Hidrovía es una de las principales vías fluviales de navegación del mundo, en su hinterland habitan más de 40.000.000 de personas. Los ríos Paraguay y Paraná, junto con el Uruguay, integran la gran red de navegación fluvial de la Cuenca del Plata, conformando un conjunto de vías navegables de más de 5800 Km de longitud. Esta red hídrica comienza en el extremo norte en el Puerto de Cáceres (Brasil), sobre el río Paraguay y está conformado por el Río Paraguay, Paraná y Plata con una extensión de 3.442 Km. desde su comienzo en el mencionado puerto de Brasil hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay).

Los ríos Paraguay y Paraná, que componen la Hidrovía, por sus favorables conformaciones naturales, han sido utilizados desde la antigüedad como el medio de comunicación más importante, ecológico y económico de la región; importante, porque comunica a los cinco países integrantes de la Cuenca del Plata, desde sus nacientes en el centro de Sudamérica, con el resto del mundo, en la utilización de la conjunción fluvial y marítima; económico, porque de los distintos medios de transporte es el de más bajo costo, con el menor índice de afectación ambiental.

Entre los siglos XVI y XIX, esta vía navegable fue la principal ruta de penetración de las corrientes colonizadoras. Los colonizadores buscaron establecerse junto a ella y así se concretaron las fundaciones de algunas de las ciudades que en sus márgenes se encuentran asentadas. Desde el punto de vista histórico, tuvo un papel preponderante en

el desarrollo de los países de la región, cediendo posteriormente su protagonismo debido a la evolución del transporte terrestre en sus distintas versiones.

Actualmente, al tornarse indispensable contar con un medio de transporte eficiente, confiable y accesible para hacer frente al incremento de las operaciones asociadas al movimiento de carga general, containers, graneles tanto agrícola como mineral, líquidos, etc., los países de la región han considerado necesario sustentar un aprovechamiento más intenso de esta natural vía navegable.

La utilización de nuevos procedimientos operacionales y una moderna tecnología de transporte, que actualiza constantemente los sistemas de logística, permitirán un sostenido desarrollo dentro de un marco político tendiente a la integración regional, que sustentó la creación del Acuerdo de Transporte Fluvial y el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná.

Teniendo en cuenta el estudio de diversas hipótesis sobre el crecimiento que experimentarán las economías regionales, a partir de un incremento en la producción, el avance del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná permitirá una considerable reducción en el costo del flete.

Asimismo, generará otros beneficios como la ampliación de las fronteras productivas y la potenciación de los corredores bioceánicos, incremento del transporte multimodal y desarrollo de la Coordinación Estratégica "Producción-Servicios", pilar fundamental para el sostenimiento y la creación de ventajas competitivas en la región, potenciando un mayor grado de inserción de ésta en el contexto mundial.

Los medios de comunicación, que debieran ser factor de integración de los países que componen el Mercosur, son actualmente una de las barreras más importantes para poner en marcha definitivamente un real proceso de integración regional. ¿Por qué decimos barreras? Por que estos emprendimientos estructurales son cuestiones de política económica que deben decidirse a nivel gubernamental y también empresarial, además de requerir un entendimiento interestatal de los países que se ven afectados en el proceso.

El rápido crecimiento de las economías y la expansión acelerada del comercio intrazona han puesto en evidencia deficiencias en materia de infraestructura que prometen

transformar las inversiones en este sector en uno de los componentes más dinámicos del proceso de integración subregional. La necesidad de una infraestructura adecuada en materia de transporte y comunicaciones se ha puesto de manifiesto con la intensificación de los vínculos comerciales entre los países del Mercosur. Estas demandas se extienden a las vinculaciones con Bolivia y Chile, países con los que el Mercosur ha concluido importantes acuerdos.

La Hidrovía es uno de los tantos emprendimientos, que se ve entorpecido por los diversos intereses de los diferentes países que son arte y parte de la Cuenca del Plata (Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay). Tampoco hay que descartar todo el impacto ambiental que esto produciría y, al mismo tiempo, otras obras complementarias en los diferentes países para lograr un real aprovechamiento. Pero que con las sucesivas crisis económicas acaecidas en los últimos tiempos, estos emprendimientos pasaron a ser un problema secundario y prácticamente no son temas prioritarios en las agendas políticas.

Dado el interés que reviste el tema, para llevar a cabo un real proceso de integración de las fronteras comerciales, este trabajo intentará no sólo dar un panorama general de la situación sino también explicar cuáles son los debates sobre el impacto ambiental y las posiciones al respecto de los países que integran la Hidrovía.

### **El transporte Fluvial**

La infraestructura del transporte por agua y la red portuaria del Mercosur se encuentra atravesando una etapa de cambio con importantes perspectivas de desarrollo. La modernización de la infraestructura portuaria (en muchos casos asociada a privatizaciones) se ha transformado en un poderoso catalizador de las actividades del sector, incluyendo su vinculación con modalidades de transporte terrestre. (Fig N° 1)

Fig. Nº 1 Hidrovía desde Puerto Cáceres (Brasil) a puerto de Nueva Palmira (Uruguay).



Fuente IIRSA

La totalidad del transporte fluvial de la Argentina tiene lugar en el Sistema del Plata (ríos Paraná, Uruguay y Paraguay). En el país existen otras vías navegables de menor significación pero poco explotadas como el Río Negro, el Pilcomayo y el Santa Cruz. En cuanto al Delta del río Paraná, constituye un interesante sistema de ríos, arroyos y canales artificiales, que registra un importante tráfico de cargas locales

En síntesis, las vías navegables más importantes son las siguientes

- ❖ Paraná hasta Puerto Iguazú.
- ❖ Paraguay hasta Asunción.
- ❖ Uruguay hasta Concordia
- ❖ Negro hasta Choele-Choel.
- ❖ Bermejo hasta Presidencia Roca.

La red fluvial cubre más de 3.000 km. de vías navegables, distribuidas en 3 sistemas:

- ❖ Ríos de la Plata – Paraná y Paraguay (Buenos Aires a Asunción) 1.630 Km.
- ❖ Alto Paraná (Corrientes – Posadas - Iguazú) 700 Km.
- ❖ Ríos de la Plata y Uruguay (Buenos Aires - Concordia) 470 Km. (Fig. Nº 2)

**Fig. Nº 2 Fotos de algunos de los ríos de la Cuenca del Plata (diversas fuentes en web)**



[http://www.sspvvn.gov.ar/hparana\\_paraguay.html](http://www.sspvvn.gov.ar/hparana_paraguay.html)



**Desembocadura en Río de la Plata**





**Río Pilcomayo**



**Río Iguazú**

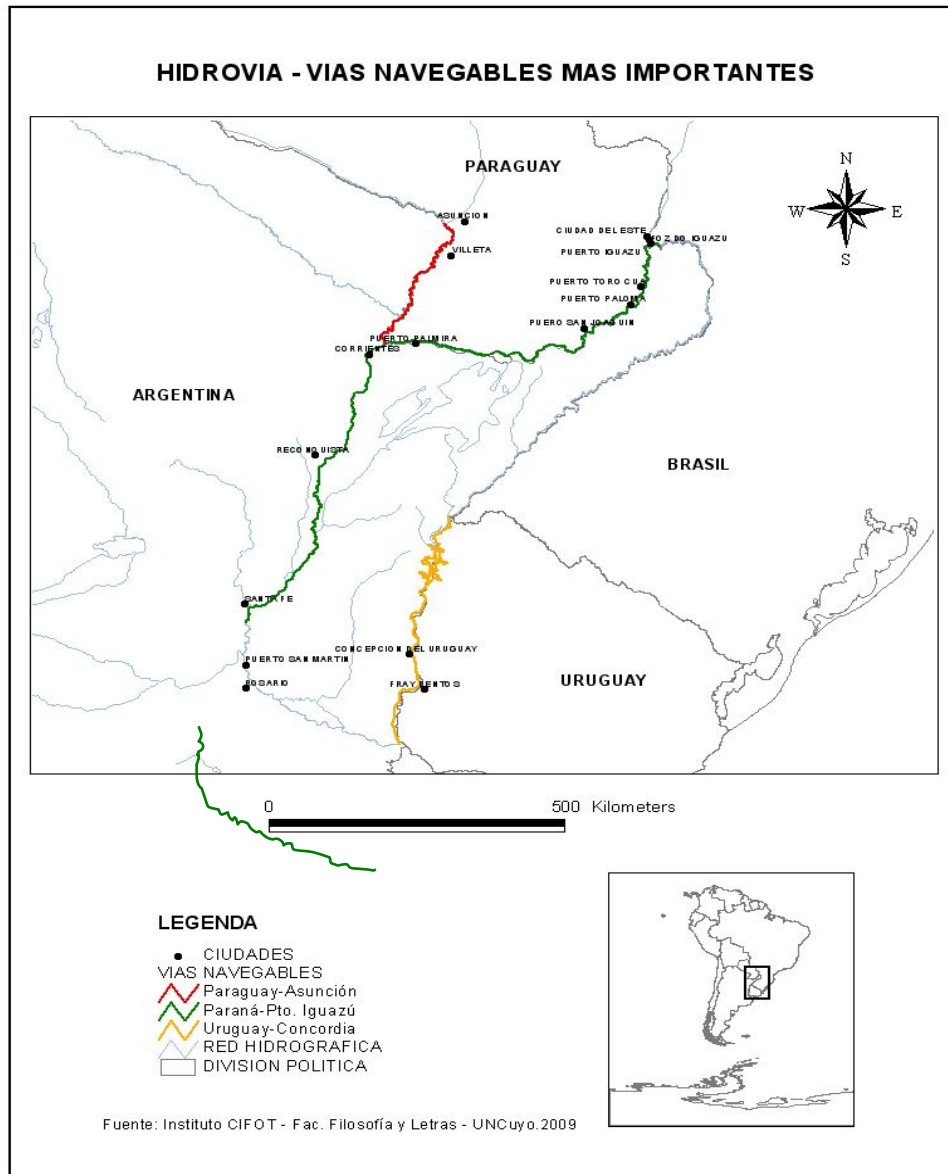


**Río Paraguay**

La navegación marítima y fluvial es el medio ideal para el transporte de mercancías de gran volumen y peso a costos muy económicos. La Argentina posee un extenso frente marítimo y cursos de agua navegables de longitud apreciable que la colocan en una

situación privilegiada con respecto a otros países de Latinoamérica e inclusive del MERCOSUR (Fig. N 3).

Fig. Nº 3: Hidrovía Paraná- Uruguay. Vías navegables



A pesar de las ventajas, existen ciertos inconvenientes de carácter natural y estructural como por ejemplo: el Río de la Plata es de difícil navegación ya que los canales de ingreso deben dragarse constantemente debido al limo que arrastra el río Paraná a su cauce. A pesar de todos los inconvenientes que presenta la Cuenca del Plata los más utilizados son el Río de La Plata y el Paraná. El río Uruguay, cuenta con Fray Bentos y Puerto Nueva Palmira antes de su conjunción en el Río de la Plata.



La navegación por el río Paraná se realiza en sectores con diferente profundidad como se detalla a continuación (Fig. N° 4):

1. Desde Paraná hasta Rosario. Se navega con buques de ultramar.
2. Desde Rosario a Santa Fe. Lo recorren buques de ultramar.
3. Desde Santa Fe hasta Corrientes, navegable por buques de menor calado, de navegación fluvial.
4. Desde Posadas hasta Iguazú, también navegables por barcos de pequeño calado.

El río Paraguay es navegable desde el Pilcomayo hasta la confluencia con el río Paraná.

La navegación en el río Uruguay presenta dos sectores divididos por las obras de la represa hidroeléctrica Salto Grande, que aprovecha los desniveles de los Saltos Grande y Chico, que interrumpían anteriormente la navegación.

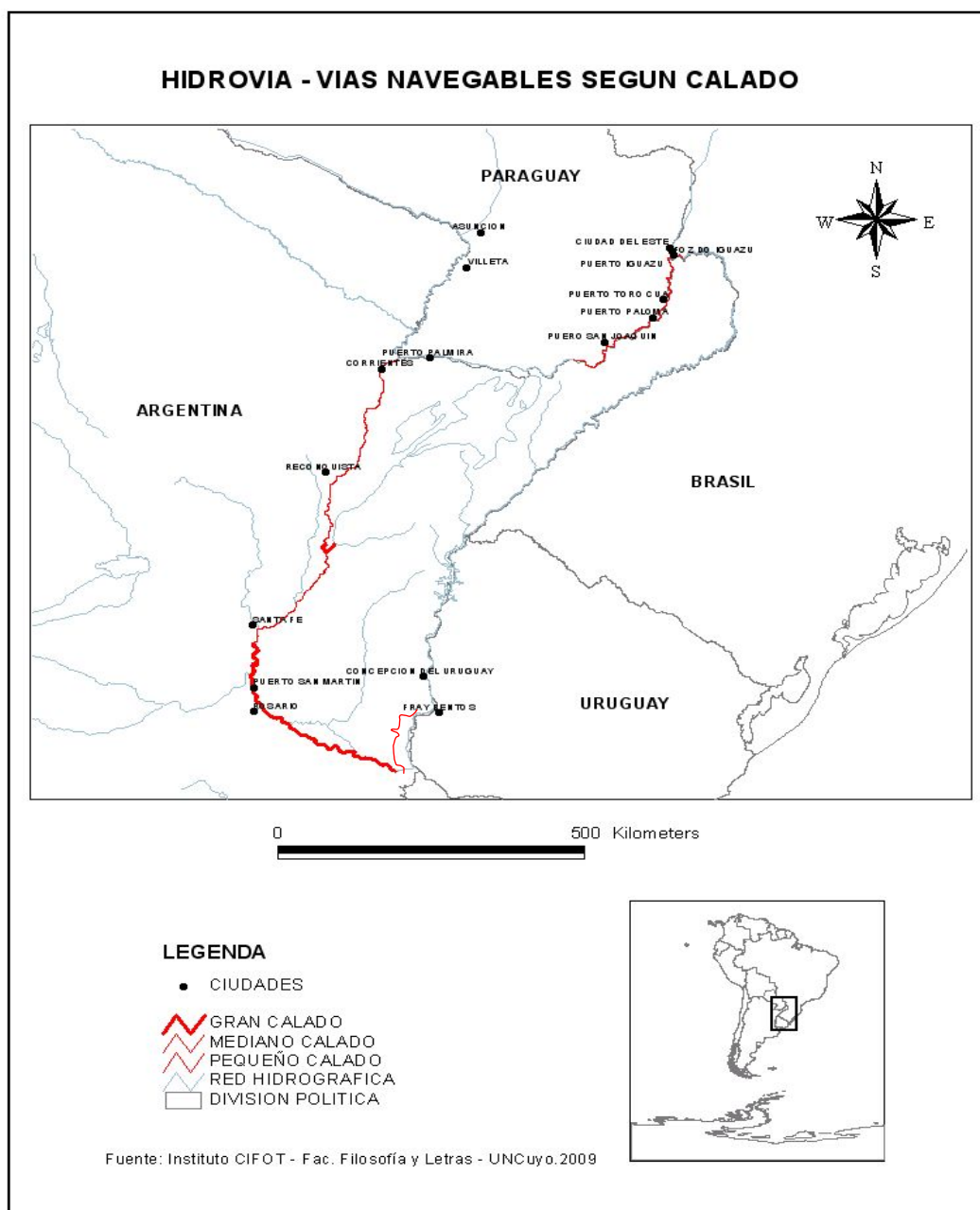
La obra permite la circulación de buques aguas arriba de Concordia, puerto ubicado en el Km. 329. En el sector al norte de Concordia la navegación fluvial es de escasa significación y cuenta con puertos como Paso de lo Libre (593 Km.) y Santo Tomé (772 Km.).

El río Bermejo es navegable desde su desembocadura hasta Presidencia Roca, y no tiene uso como vía navegable al igual que los ríos Negro y Santa Cruz<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> El esquema geográfico contó con el asesoramiento de la Profesora Juana Inés Negro, especialista en geografía económica.

Fig. Nº 4 Hidrovía Paraná- Uruguay- Vías navegables según calado



Después de este breve panorama geográfico de la Región del Plata, podemos decir que la hidrovía Paraguay – Paraná contempla la posibilidad de mejorar este medio navegable. El recorrido se extiende desde Puerto Cáceres (Mato Grosso, Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay) en un total de 3.442 Km.. Se propone lograr un canal navegable de 10 pies de calado y 100 m. de ancho, con la posibilidad de navegación diurna y nocturna de barcasas de 6.000 toneladas de carga.

Para ello se creó el Comité intergubernamental de la Hidrovía Paraná Tité, con el fin de reunir San Pablo con Buenos Aries. Este proyecto ha despertado el interés de varios armadores, pero el mayor armador de la hidrovía Paraguay – Paraná es ACBL Hidrovías S.A.<sup>3</sup>. Este grupo inversor realizó varias declaraciones en 1997 anunciando que realizaría una inversión de U\$S 190 millones hasta el año 2001 en la denominada “Hidrovía del Mercosur” y estudiaba la posibilidad de operar con barcazas en un tramo de 1.270 kilómetros entre las ciudades brasileñas de Porto Velho a Itacoatiara, en las márgenes de los ríos Madeira y Amazonas. El vicepresidente de la empresa Sr. Juan Dios Santucci dijo:

*“Si los resultados de los estudios son positivos podremos estar operando en la región amazónica dentro de cinco años (2002)”<sup>4</sup>.*

La Empresa ACBL comenzó a operar en la Hidrovía en 1996, las principales cargas transportadas en el tramo Corumbá- Buenos Aries eran: soja y derivados, mineral de hierro, girasol y trigo fertilizantes y combustibles. Se supone que para fines del 2001 CBL invertirá en la compra anual de 50 a 60 barcazas de 12 remolcadores, además de la instalación de dos terminales multipropósito a lo largo de la hidrovía, un dique flotante, y un centro de capacitación y entrenamiento en Corumbá. De acuerdo a datos estadísticos el movimiento de cargas por la hidrovía presentó un crecimiento entre el 15% al 20% desde la formación del Mercosur. En estos últimos años creció la producción agrícola en Bolivia, Matto Grosso, Paraguay y Argentina logró expandir su frontera agrícola en la provincia de Santa Fe, Chaco y Formosa, a pesar de este panorama alentador en la Argentina es indudable que estos crecimientos se ven condicionados por la crisis económica interna y también en la región.

Es indudable que la Hidrovía es un factor de desarrollo e integración muy importante todo la producción tendrá salida por la Hidrovía, ya que los costos para el transporte por barcazas se consideran imbatibles. La relación combustible por Km. por toneladas es altamente favorable al transporte fluvial<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> ACBL es una empresa formada por capitales argentinos y norteamericanos, ACBL pertenece a CSX Corporation. Con una actuación en todo el mundo, figura en la lista de las 500 empresas de la revista Fortune.

<sup>4</sup> Diario Gazeta Mercantil Latinoamericana. 27 de abril al 3 de mayo de 1997.

<sup>5</sup> En este caso debe considerarse que una barcaza transporta el equivalente a 30 vagones de tren. La relación combustible/Km. por toneladas es altamente favorable al transporte fluvial. ACBL calculó que con 1 litro de combustible un camión recorre 25,1 km. contra 85,87 km. de tren y 218,49 km. de la barcaza.

### **La Integración fronteriza depende de las aguas**

Los países del Mercosur invirtieron, y probablemente seguirán invirtiendo miles de millones de dólares en la ampliación y modernización de su infraestructura portuaria en los próximos años, más aún cuando consideren que la profundización de la integración también pasa, en gran parte, por la integración hídrica. De hecho, se ejecutaron proyectos en el marco de Hidrovía S.A. (en los primeros años del noventa) y posteriormente del foro IIRSA (a partir del 2000), entre los países miembros del Mercosur, en forma conjunta con el sector privado y los organismos internacionales de crédito<sup>6</sup>.

Tanto en Uruguay como en Argentina, con el estado fuera de las operaciones portuarias, el tránsito de contenedores creció significativamente, sobre todo con el comercio de productos primarios (principalmente de granos, trigo y soja). Las hidrovías Paraguay-Paraná, Tietê-Paraná, además del río Uruguay son prioritarias para la Argentina, ya que el incremento de las cargas transportadas y la reducción de fletes podrán multiplicar el comercio regional, reduciendo los costos de transporte. Para Paraguay, la hidrovía (como obra de infraestructura) también tienen una importancia estratégica, ya que pueden contribuir a que dicho país se transforme en el centro de operaciones fluviales del Mercosur. Ello sería un modo de compensar las desventajas (en términos de asimetrías), que tiene este respecto de las economías más grandes (Argentina y Brasil). En el caso de Brasil, el desarrollo de la hidrovía significa una contribución potencial a la explotación minera en el Cono Sur, como así también al abaratamiento de la exportación de otro tipo de productos.

### **Transposición en Itaipú y las inversiones privadas en San Pablo (hidrovía Paraná Tieté)**

La viabilidad de esta conjunción depende de la transposición de la barrera de Itaipú; la misma deberá hacerse en dos partes. La primera a través del transbordo de las cargas por rutas, con la posibilidad de formación, en Foz de Iguazú (Brasil) de uno de los mayores polos comerciales de cargas del Mercosur. Esta etapa, de acuerdo a algunas opiniones, duraría 8 años. La segunda etapa, se podrá realizar cuando el volumen de

---

<sup>6</sup> Ver proyectos IIRSA [http://www.iirsa.org//CD\\_IIRSA/Index.html](http://www.iirsa.org//CD_IIRSA/Index.html)

cargas transportadas vía Itaipú alcance como mínimo 7 millones de toneladas, hay algunas alternativas para transponer Itaipú sin que las cargas tengan que seguir en camiones: elevadores, rampas mecánicas y esclusas. Hay expertos que consideran que las dos primeras opciones son inviables física y económicamente, entre otros factores, por la fuerte corriente local.

Sobre este tema hay varias opiniones al respecto. Pueden resumirse en que en la medida que el mercado presione, los Estados darán su decisión política. Con esta obra será más fácil la exportación de trigo a Brasil y la importación de frutas a la Argentina. Los gobiernos tendrán que participar y ser parte del proyecto.

La empresa brasileña *Agencia de Desarrollo Tietê- Paraná*, institución privada que incentiva el transporte fluvial en el país dijo:

*“La transposición de Itaipú ya es una realidad para los gobiernos y para los usuarios”*<sup>7</sup>.

Incluso sin la integración entre las dos hidrovías, ADTP estima que las inversiones privadas en el área de influencia de Tietê-Paraná rondan la cifra de los \$8 mil millones. En 1997, se transportaron por esta vía 5,7 millones de toneladas de cargas, siendo 1,5 millón de larga distancia (granos, caña de azúcar y caña).

En 1998 la expectativa fue que el volumen ascendería a casi 7 millones. Otros de los polos de inversión es la ampliación a la región de Campinas (polo interior paulista) a través del río Piracicaba. Sólo allí son 55 municipios con una renta per cápita de \$ 9 mil por año e inversiones privadas.

El gobierno de San Pablo junto con capitales privados, planean desarrollar lo que podría denominarse un *polo hidro-industrial* en la región de la hidrovía Paraná-Tieté, en el sentido que en dicha zona se están localizando importantes industrias que utilizan los canales fluviales, como medio de transporte y distribución para sus insumos y productos.

### **Centro de Integración Interoceánico, un proyecto logístico para la integración de América del Sur.**

El corredor Atlántico del Mercosur, ideado para integrar a través de la navegación costera, los distantes puertos de la región, se puede transformar en un emprendimiento

<sup>7</sup> Gazeta Mercantil latinoamericana mes de abril mayo 2000.

más ambicioso. El proyecto prevé la formación de un centro de integración interoceánico de toda América del Sur, a través del Canal de Panamá. Los corredores bioceánicos ya en marcha, permiten el pasaje del Atlántico al Pacífico, por los Andes, llegando hasta la costa de Chile. De allí siempre por mar, se alcanzan los países de la Comunidad Andina, en el Noroeste de América del Sur. La integración más amplia se haría con Panamá, que ya ingresó en el Consorcio del Corredor del Atlántico.

El director del Consorcio Corredor Atlántico del Mercosur, Sr. Vivacqua, nos dijo:

*“Propusimos a Panamá la instalación de una mesa de integración, de intensa actividad, para acercar económicamente y logísticamente las dos costas oceánicas de América del Sur, con énfasis en las relaciones entre los países de la Comunidad Andina y los del Mercosur. Esto facilitaría mucho el comercio del Grupo Andino, hecho hoy en su mayor parte (40%) con Brasil”*

De acuerdo con el proyecto, Panamá está estratégicamente ubicada para operar como un centro de integración de América del Sur a través de rutas oceánicas. El país podría además ofrecer un camino rápido a la globalización a través de la interconexión de la navegación costera continental con la navegación costera continental con la navegación transcanal, que engloba virtualmente al mundo entero. Presenta, además, un importante potencial como centro de comercio global, auxiliando el desarrollo del intercambio entre ambas márgenes continentales de América del Sur y el resto del mundo.

El corredor Atlántico es el núcleo de este ambicioso proyecto. Fue creado en septiembre de 1996 con el objetivo de reducir los costos de los transportes en el Mercosur, surgió de la observación de que el bloque, siendo una economía centrada en la costera atlántica, con un PBI equivalente al de Italia, depende para funcionar de largos y costosos trayectos entre productores y consumidores, la mayor parte, por tierra. La idea, del director del Corredor Atlántico Sr. Vivacqua, es usar intensamente los puertos para unir las diferentes regiones del Mercosur, bajando los costos. Para esto, existen dos consecuencias de carácter inmediato:

- La economía pasará a ser más lucrativa y a tener mayor capacidad de inversión.
- Al sustituirse un medio de transporte caro por otro más barato, se estimula la realización de un gran número de emprendimientos, ante económicamente inviables.

Se estima que el impacto de este cambio sobre el PBI del Mercosur será significativo. Se realizó un estudio en cual se compararon los índices de crecimiento económico de los



cuatro países del bloque, constatando que los que dependen del transporte terrestre en sus relaciones económicas, tienen un promedio de crecimiento anual de un 0.8% menor<sup>8</sup>. Por lo tanto si se pasara a usar el transporte marítimo, sólo reduciendo el costo del transporte, podríamos agregar un crecimiento de mayor magnitud.

El corredor, en realidad, busca estimular la utilización de los puertos dentro de un contexto mucho más amplio que el de reducir los costos del transporte. Una de las medidas a tomar es la promoción de los intercambios, de la interacción económica entre las regiones asociadas a los puertos. Para ello, comenzó el establecimiento de centros de promoción e información, conocidos como “mesas de integración”, cuya función es ampliar la información sobre lo que la región produce, lo que compra, lo que consume y lo que podría producir, consumir y comprar. En 1997 se creó la primera mesa en el estado de Espírito Santo y en marzo de 1998 se implantaron las mesas de integración *Francisco do Sul e Imbituba*, en Santa Catarina; en Argentina las de *Buenos Aires, Bahía Blanca y Puerto Madryn*; en Espírito Santo *Cotalina*; en Bahía *Ilheus y Salvador*, también se instalaron en Mina Gerais y Río de Janeiro, entre otras. La difusión de las mismas, posibilitará el desarrollo de sectores como la industria de construcción naval, la industria de piezas para astilleros, de reparaciones navales y otras de carácter intermedio.

Uno de los temas más importantes dentro de esta estructura es la reducción de los fletes. Es indudable que el transporte marítimo de cargas podrá disminuir el costo de las mercaderías vendidas en las regiones del norte y nordeste de Brasil; pero para ello es preciso que los puertos, fábricas y empresarios de San Pablo adopten el flete por buques para ciertas regiones que componen el Mercosur.

Hay que tener en cuenta que cerca del 40% del comercio de la Comunidad Andina es con Estados Unidos. El Nordeste/Norte de Brasil está a la misma distancia de EEUU, que de Colombia y Perú. El flete de las mercaderías por buques de Miami al Nordeste/Norte saldrá lógicamente más barato que el flete en camión de San Pablo a esta región. Aquí se nos plantea otra situación. En el Nordeste/Norte de Brasil se paga un precio más alto para consumir casi todos los productos industrializados, de automóviles y ropas ya que las mercaderías vienen del Sudeste/Sur y el precio del flete vial está incluido en el precio final de los productos al consumidor. El costo de San Pablo a Buenos Aires es de

---

<sup>8</sup> El estudio fue realizado por Jeffrey Sachs, de la Universidad de Harvard.































