

La cooperación regional para la integración de la infraestructura en América del Sur y el Banco Interamericano de Desarrollo

Enrique Iglesias

Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo

Señores Presidentes, Señores Ministros:

La Reunión de Presidentes de América del Sur es un evento a la vez histórico y oportuno, en el cual me siento honrado de participar como ciudadano uruguayo, como Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo y también como un veterano de las políticas para el desarrollo y la integración regional de América Latina y el Caribe. Quisiera agradecer en forma muy especial al Presidente Cardoso por su honrosa invitación y por darnos la oportunidad de presentar un documento de apoyo a la discusión sobre la integración física del continente, cuyo Resumen Ejecutivo tienen en sus manos y cuyo texto final les será entregado próximamente.

América del Sur y la cooperación para la paz, el desarrollo y la prosperidad en una economía mundial crecientemente globalizada

En la presente coyuntura de la economía mundial, Sudamérica es uno de los polos con mayor potencial de crecimiento y desarrollo. Se trata de un continente dotado en recursos naturales, con climas diversos y extensas costas sobre el Pacífico, el Atlántico y el Mar Caribe. Más de trescientos millones de personas de una rica diversidad cultural viven y trabajan en un espacio económico de 18 millones de kilómetros cuadrados con un PIB de más de US\$1,5 trillones. Los países de América del Sur tienen también importantes lazos comerciales y políticos con los grandes centros industrializados de Europa y América del Norte y crecientemente con Asia.

Asimismo, América del Sur ha sido un semillero de ideas y prácticas con relación a la integración y la cooperación regional. Algunas de las primeras iniciativas de alcance más amplio en integración económica regional se originaron en el continente. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (posteriormente ALADI), incorporó desde su inicio a todos los países latinos de Sudamérica, mientras que Guyana fue uno de los miembros fundadores de CARIFTA y más tarde del CARICOM. Al mismo tiempo, los países andinos se propusieron una más profunda integración en el histórico Acuerdo de Cartagena. Si bien es cierto que ninguno de estos esfuerzos de la posguerra materializó completamente sus ambiciosos objetivos, es indudable que los mismos colocaron los cimientos para esfuerzos más exitosos en el futuro.

En efecto, después de que los acuerdos regionales experimentasen numerosas dificultades hacia el final de los años 70 y durante la crisis de los 80, la década del 90 fue testigo de un resurgimiento de la integración de América Latina y el Caribe. Más de 20 nuevas iniciativas recíprocas emergieron en la última década, y los países sudamericanos fueron protagonistas centrales en esta nueva ola de regionalismo. Los países andinos relanzaron su proceso integrador hacia fines de los años 80 y profundizaron su compromiso durante el curso de la década siguiente. Alrededor de la misma época, Guyana participaba de un CARICOM revitalizado y fue testigo de la incorporación de Surinam, su vecino, como miembro de este grupo subregional. Mientras tanto, el comienzo de los años 90 vio nacer el MERCOSUR, al cual se incorporaron más tarde Bolivia y Chile como miembros asociados.

Otros acuerdos bilaterales, entre países del continente y entre estos y otros de fuera del continente, también fueron firmados. Finalmente, en el marco del regionalismo abierto los países del continente también asumieron las disciplinas de la Ronda Uruguay y participan activamente en la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Estas iniciativas regionales se dieron en forma paralela a un agudo crecimiento de las exportaciones intra-regionales y también de los flujos intra-regionales de inversiones. No sólo estas exportaciones crecieron más rápido que las ventas extra-regionales, sino que mostraron una mayor diversificación que las exportaciones a los mercados internacionales y se orientaron más hacia bienes industriales con mayor contenido tecnológico. En consecuencia, nuestros mercados regionales han actuado como plataforma para nuevas exportaciones y están ayudando al sector privado a alcanzar las economías de escala, mayor eficiencia y experiencia exportadora necesarias para competir en la crecientemente globalizada economía mundial.

La integración regional es siempre una tarea de safiante , y los primeros esfuerzos de América Latina y el Caribe en los años de posguerra encontraron obstáculos muy importantes. Afortunadamente, algunos de estos obstáculos tradicionales han sido sustancialmente superados en años más recientes. El proceso de reforma de las estructuras económicas en los países de América Latina y el Caribe, que el Banco viene apoyando activamente, ha hecho que nuestras economías sean más receptivas a la integración regional, a partir de condiciones macroeconómicas más estables, la apertura unilateral de nuestras economías, la reducción de la intervención directa estatal en los mercados y un ambiente más favorable a la iniciativa privada. La democracia y la paz en nuestras fronteras también han contribuido enormemente a mejorar las condiciones para la integración y la cooperación regionales. Puede asegurarse que el proceso de integración regional ha complementado y reforzado el proceso de reforma e structural y de hecho forma parte integral de este proceso.

No obstante el sustancial progreso en la integración y la cooperación regionales , su potencial en América Latina y el Caribe está lejos de haber sido alcanzado. Si bien los mercados de exportación intra-regionales han crecido significativamente en los años recientes, los volúmenes de comercio son todavía bajos con respecto a lo que podría esperarse entre países vecinos con economías relativamente abiertas y acuerdos de preferencias comerciales. Más aún, aunque el comercio y las inversiones hen aumentado marcadamente al interior de los acuerdos subregionales (antes de la crisis asiática las exportaciones intra-regionales habían alcanzado 25% y 12% del intercambio total en el MERCOSUR y en la Comunidad Andina, respectivamente), el comercio y las inversiones entre estos dos grandes acuerdos subregionales son relativamente pequeños: sólo entre 4 y 5% de las exportaciones del MERCOSUR y de la Comunidad Andina se dirigen hacia el otro bloque subregional. Al mismo tiempo, el comercio y las inversiones entre estas dos subregiones y los países sudamericanos miembros del CARICOM, Guyana y Surinam, son aún menores.

Frente al proceso de globalización, las corrientes negociaciones en la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la posibilidad hacia el futuro del Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y acuerdos potenciales con Europa y Asia, existen muchas condiciones para combinar las ventajas comparativas de nuestros países en materia de recursos naturales, humanos y financieros para competir mejor en los mercados internacionales y desarrollar en forma más complete el espacio común continental. Pero para aprovechar el pleno potencial de los mercados subregionales y continental, deben

superarse una serie de obstáculos. Uno de ellos es consolidar acuerdos regionales basados en reglas transparentes y bien establecidas, lo que es esencial para atraer inversión privada de largo plazo y actividades orientadas hacia la exportación. También es necesario profundizar los lazos comerciales entre las subregiones del continente, en forma consistente con las reglas de la OMC, y eliminar las barreras no arancelarias dentro de y entre los acuerdos.

Otro requisito crítico es el desarrollo de la infraestructura regional, que tradicionalmente ha constituido un "cuello de botella" para la integración. La integración física regional, que se ve dificultada por las formidables barreras naturales que impone la geografía del continente, ha sido desafortunadamente un objetivo relegado. Sin embargo, el desarrollo de la ciencia y de la técnica nos abren troy inmensas posibilidades que permiten responder a las oportunidades que ofrece una geografía que ya no puede ser considerada un obstáculo sino una oportunidad.

Las reformas económicas estructurales, incluyendo la integración regional, han contribuido a importantes avances en el desarrollo de la infraestructura regional en los últimos años. La apertura de nuestras economías a sus vecinos ha aumentado la demanda por infraestructura física regional, al tiempo que ha mejorado la respuesta de la oferta de los sectores público y privado. Sin embargo, mucho queda por hacerse. El comercio, las inversiones y el movimiento de personas todavía sufren demoras y contratiempos, y peor aún, se ven desalentados por la persistencia de cuellos de botella físicos y sociales en nuestras fronteras y a lo largo de los mayores corredores de comercio intra e interregional. Más aún, el desarrollo económico y social de centros de intercambio comercial en los mercados regionales sudamericanos no se ha visto realizado en todo su potencial, en parte debido a la falta de una visión estratégica compartida sobre cómo utilizar la cooperación y el planeamiento regionales para aprovechar totalmente el impacto de desarrollo de una red regional de infraestructura en expansión.

Es en este contexto que la Reunión de Presidentes de América del Sur se muestra tan promisorio. Los cinco puntos principales de su agenda pueden y deben contribuir a acercar mucho más a los países del continente y crear mejores condiciones para enfrentar los desafíos y aprovechar las oportunidades de las fuerzas paralelas de la globalización y el regionalismo. Ello requerirá sin embargo el compromiso político de nuestros líderes y un disciplinado seguimiento de programas y planes de acción para profundizar la cooperación regional en las áreas escogidas. Uno de los puntos de la agenda, la infraestructura regional, es un tema especialmente congregante porque un acercamiento físico mayor entre los países sudamericanos facilitará un mayor desarrollo y crecimiento del comercio y las inversiones, e inducirá la cooperación en otras áreas. Por esta razón espero se me permita agregar algunas ideas acerca del importante rol que la infraestructura regional y la ayuda que el BID brinda a sus países miembros para el logro de este importante objetivo de desarrollo.

La integración de la infraestructura regional ha ingresado en una nueva etapa

El estudio elaborado por el BID sobre infraestructura regional para esta Reunión muestra los avances logrados, las deficiencias que todavía persisten y los desafíos hacia el futuro. A continuación voy a reseñar algunos de los aspectos más salientes de este estudio.

Durante las últimas décadas se registraron avances importantes en la provisión de servicios de infraestructura en América del Sur. Indicadores tales como longitud de carreteras pavimentadas, capacidad de generación eléctrica, extensión de redes de distribución de electricidad y gas natural, y conexiones telefónicas per capita testimonian este avance. Este desarrollo de la infraestructura, que estuvo desde la posguerra prácticamente monopolizado

por la gestión e inversión estatales, comenzó a experimentar transformaciones profundas a principios de la década del 90.

En el marco de los procesos de estabilización macro económica y apertura externa que viven nuestros países, se modificaron los mecanismos tradicionales de provisión de infraestructura. En toda la región el sector privado pasó mayoritariamente a detentar la responsabilidad primaria en materia de gestión y expansión de la infraestructura física. De hecho, más de la mitad de la inversión privada en infraestructura hacia los países emergentes en esos años se dirigió a nuestra región. Esta inversión se concentró en los sectores más atractivos comercialmente y con menor percepción de riesgo, las telecomunicaciones y el sector energético.

El repliegue del Estado de la gestión directa de la infraestructura, la implantación de nuevos marcos regulatorios y la introducción de la competencia en ciertos servicios, la creación de nuevas instituciones para la regulación y el control de los servicios públicos, las privatizaciones y el ingreso de nuevos operadores nacionales e internacionales, son los rasgos comunes de esta transformación histórica.

En síntesis, como resultado de las reformas estructurales llevadas a cabo y del nuevo escenario macroeconómico, el desarrollo de la infraestructura física en América del Sur se plantea hoy en términos muy diferentes a los de las décadas pasadas, y ha ingresado en una nueva etapa histórica. Esta es una etapa en la que se deben completar, consolidar y profundizar las reformas, manteniendo la dirección emprendida. Deberán abordarse los procesos de reestructuración sectorial, privatización y concesiones en aquellos casos en que sea necesario. Los Estados deberán continuar adaptándose a su nuevo rol, perfeccionando la regulación, resguardando la competencia y procurando el equilibrio en las relaciones entre operadores, usuarios y reguladores. El control de la calidad de los servicios y la defensa de los consumidores, y la inclusión de los sectores de la población sin acceso a servicios modernos, constituyen prioridades que en algunos casos se vieron postergadas en el curso de las profundas transformaciones experimentadas.

Los nuevos desafíos para el desarrollo de la infraestructura regional

Las transformaciones registradas en los sectores de infraestructura básica se están produciendo en el marco de un fuerte crecimiento del intercambio comercial, con el consiguiente aumento de los flujos de bienes, personas y servicios en la región. La infraestructura que debe soportar esta demanda creciente presenta limitaciones de capacidad y calidad que conducen a costos elevados en muchos casos. Adicionalmente, la experiencia indica que las normas que regulan el uso de la infraestructura regional frecuentemente conspiran para reducir la eficiencia de las operaciones y desalentar la inversión.

Hacia el futuro, se proyecta que las limitaciones que exhibe hoy la infraestructura regional se agravarán, afectando especialmente al intercambio de bienes. En el mismo sentido deben señalarse otras tendencias que se observan en la región, como el aumento de las cargas de mayor valor agregado, y los cambios en las decisiones de localización y logística de las grandes empresas de la región.

En este contexto, nuestros gobiernos deben encontrar respuestas eficaces para gestionar y ampliar la infraestructura, evitando que las limitaciones de la infraestructura física se conviertan en barreras para el desarrollo, la integración y una participación más efectiva en el proceso de globalización. Es preciso señalar también que algunas características del proceso vivido en la década pasada no volverán a repetirse. América Latina y el Caribe es la región en donde en mayor medida se avanzó en la inversión privada en infraestructura en

el marco de un amplio proceso de privatizaciones, pero estas inversiones se dirigieron en su mayor parte a la adquisición de activos existentes y a la participación en concesiones. Por ello, el futuro presenta nuevos retos para atraer capitales de riesgo hacia las áreas de infraestructura.

Los países sudamericanos deben basarse en los logros ya alcanzados para dar un nuevo impulso a la integración física regional. Si bien los desafíos son grandes, es bueno destacar algunos activos de que dispone la región para enfrentarlos.

El fuerte compromiso en la región para el manejo responsable de las políticas macroeconómicas y de equilibrio fiscal otorga condiciones de estabilidad y previsibilidad que son indispensables para viabilizar inversiones, que por su escala y características implican de por sí mayores riesgos.

Los operadores privados han tomado la iniciativa en materia de expansión de la oferta, de nuevos servicios y proyectos, en la medida en que la estabilidad de las reglas de juego permite concentrarse crecientemente en la mitigación de los riesgos estrictamente comerciales. La seguridad jurídica se ve favorecida por la profesionalidad en la regulación de los servicios de infraestructura, como aspecto crítico para mantener y acrecentar la confianza de los operadores privados.

Los mercados de capitales continúan mostrando un gran interés para financiar las nuevas oportunidades que ofrece la región. Este aspecto, por sí solo, constituye un avance extraordinario de la región cuando se compare con la situación a comienzos de los años 90, en que algunas empresas eran "castigadas" por los mercados financieros por tomar el riesgo de invertir en proyectos de infraestructura en los países de la región. A partir de la consolidación de las buenas experiencias de la década pasada, puede ahondarse la búsqueda de mecanismos de financiamiento creativos e innovadores.

Los usuarios, a través de su participación creciente en la defensa de sus intereses, juegan un papel importante, ayudando a mejorar la calidad de los servicios e informar la toma de decisiones de los operadores y los gobiernos.

Una nueva visión estratégica para la integración de la infraestructura regional

El actual escenario político, económico y social de Sudamérica, la experiencia de la década pasada, las características y desafíos de esta nueva etapa histórica, las fortalezas y debilidades que nuestros países poseen para enfrentar estos desafíos, son todos elementos que deben conjugarse en una nueva visión integral para la integración física de nuestro continente. A partir de esta visión estratégica debe fijarse una agenda que otorgue un nuevo impulso a la integración física regional, y establecer los ámbitos de acción y prioridades para la coordinación entre los gobiernos.

La nueva estrategia busca, partiendo de una concepción de regionalismo abierto, la creación de un espacio común de prosperidad. Como lo definió acertadamente el Presidente Cardoso, dicho espacio debe constituirse en una plataforma que permita a los países sudamericanos aprovechar en mejores condiciones las posibilidades de la economía mundial globalizada, y al mismo tiempo ser menos vulnerables a sus riesgos.

El enfoque sugerido en nuestro estudio plantea el problema de la infraestructura regional de manera más integral, en forma diferente a lo tradicional, y a partir de algunos conceptos fundamentales.

En primer lugar, rescatar los espacios geográficos como ámbitos para el desarrollo social en primer lugar, y no sólo para el crecimiento económico. No se trata ya sólo de promover proyectos y mejorar corredores para facilitar el intercambio, sino de que estos intercambios y proyectos abran nuevas oportunidades para el progreso real de nuestras comunidades.

En segundo lugar, es necesario incorporar la sustentabilidad del medio ambiente como un elemento central y explícito en el manejo de la infraestructura, apoyando las oportunidades de crecimiento sostenido y de mejoramiento del bienestar. El cuidado del medio ambiente debe servir para canalizar esfuerzos de inversión y conservación, abandonando la concepción del problema ambiental como una restricción a superar. La región debe darse su propio enfoque, ajustado a las demandas de la economía y la sociedad modernas, a partir de la formulación de criterios y normas propios. Es utópico pensar que en economías abiertas y convergentes en el marco de la globalización, con comunidades crecientemente preocupadas por el medio en que viven, nuestras iniciativas de infraestructura puedan escapar del escrutinio sobre cuestiones que, como la ambiental, tienen creciente relevancia en el escenario internacional.

Un tercer concepto es que las tecnologías de la información basadas en el conocimiento son parte integral de las condiciones para un desarrollo viable en el marco de la economía globalizada. En este sentido, asegurar el acceso de nuestras poblaciones a Internet (en lo cual nuestra región muestra un retraso muy significativo), se constituye en un elemento básico para jerarquizar la calidad de nuestros recursos humanos y facilitar su inserción efectiva en los mercados laborales del futuro.

Finalmente, los esfuerzos de integración y de desarrollo deben permitir el fortalecimiento de nuestras democracias. Para ello, la participación de la comunidad debe profundizarse para validar las iniciativas y proyectos de integración física. 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.

Estos lineamientos apuntalan la búsqueda de un mayor acercamiento físico, estableciendo como meta la consolidación de lo que ha sido denominado grandes ejes para el desarrollo y la integración de América del Sur. A partir de esta visión estratégica es que pueden establecerse las prioridades compartidas en materia de políticas y proyectos, en una forma práctica y conducente a avances concretos y a la resolución efectiva de los problemas. Para impulsar y acompañar la implantación de esta visión estratégica, nuestros Estados deben ejercer eficazmente el rol central que les toca en esta nueva etapa. Cabe esperar que los gobiernos deban intervenir para viabilizar iniciativas nacionales y regionales cuyos dividendos económicos y sociales de largo plazo son importantes, pero que presentan riesgos especiales o cuyos retornos financieros no son suficientemente atractivos para los inversionistas privados, especialmente en el sector transporte. Pero la función primordial de los Estados es constituirse en los garantes de la estabilidad macroeconómica, y de la racionalidad y continuidad de las reglas del juego. El Estado debe dar credibilidad y respaldar la seguridad jurídica más allá de los cambios políticos y de coyuntura económica. A nivel regional, nuestros Estados deben adoptar la decisión política de dar continuidad y eficacia a los esfuerzos para armonizar las regulaciones de los diferentes países y eliminar las trabas reglamentarias e institucionales aún vigentes. Esta es la actividad que mayores frutos puede dar en el corto plazo, y es un aspecto particularmente crítico en los pasos de frontera. Baste señalar que se ha estimado que el costo generado por las demoras fronterizas en el transporte de cargas por camión es de alrededor de US\$350 millones por año, que podrían disminuirse sustancialmente reduciendo los tiempos de espera a plazos razonables. Es preciso poner un gran énfasis en la solución de estos problemas, que constituyen un vehículo ideal para demostrar la voluntad política de nuestros gobiernos de avanzar sostenidamente en la integración.

El compromiso del BID con la integración y el desarrollo de la infraestructura regional

Para finalizar, querría destacar el compromiso permanente del Banco Interamericano de Desarrollo con la integración y el desarrollo de la infraestructura regional. Desde su creación hace 40 años el Banco viene realizando su aporte al tema de la integración física, económica y social, que representa casi el 50% de su apoyo a los US\$250.000 millones de proyectos que recibieron financiamiento del Banco. Los préstamos del Banco, de por sí importantes, permiten la movilización de recursos varias veces mayores para completar el financiamiento del costo total de los proyectos. Este rol catalítico del Banco se refleja, por ejemplo, en que por cada dólar de préstamo del Banco destinado a proyectos privados de infraestructura, se han movilizado 5 dólares de otras fuentes para el financiamiento de estos proyectos.

Igualmente, el Banco ha respaldado financieramente y técnicamente inversiones que constituyen hitos trascendentes de la integración física del continente. La vinculación entre los principales ejes carreteros nacionales, las interconexiones entre los sistemas eléctricos, y la conformación de una red regional de gasoductos, son grandes avances a los cuales el BID ha hecho una contribución muy significativa.

El Banco, a través de su apoyo a los procesos de reforma económica estructural en nuestros países, ayudó a crear las condiciones que hoy nos colocan en una situación más favorable para enfrentar los desafíos asociados al desarrollo de la infraestructura física. Este apoyo no es sólo financiero, ya que la actividad de asistencia técnica del Banco es muy vasta. En el caso de los países de América del Sur, el Banco ha otorgado numerosas cooperaciones técnicas que han contribuido a implementar reformas regulatorias e institucionales en las áreas de infraestructura, y a la preparación de proyectos específicos de integración física. Este compromiso del Banco se ve ratificado en la actual etapa del proceso de integración de la infraestructura regional, que presenta desafíos novedosos y obliga al uso de nuevos enfoques e instrumentos. El apoyo del Banco a los proyectos de infraestructura del sector privado está teniendo un impacto notable, y está ayudando a concretar proyectos que por sus características de integración presentan complejidades adicionales. Por otra parte, el Banco está impulsando fuertemente el avance en la armonización de normas y la coordinación institucional. Estamos convencidos de que a través de este tipo de iniciativas pueden obtenerse avances notables en la reducción de las barreras a la integración de nuestros países.

Es claro que se requiere abordar el tema de la infraestructura a nivel de la región en forma renovada y con el impulso que esta Reunión y su seguimiento pueden generar. El BID siempre ha apoyado, apoya y continuará apoyando los esfuerzos de nuestros países para desarrollar su infraestructura, especialmente aquella vinculada a la integración regional. El BID fue, es y será el "banco de la integración", que es uno de los ejes centrales de su actividad y de su experiencia. Esta vocación se refleja, entre otras acciones, en la labor que a lo largo de 35 años viene desarrollando su Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, el INTAL. Es necesario señalar además, que el Banco ha definido la integración regional como uno de sus cuatro objetivos estratégicos de acción para la próxima década, junto con la promoción de la competitividad y el crecimiento sostenible, la reducción de la pobreza y el apoyo a la gobernabilidad.

El Banco busca complementar su apoyo financiero directo y a la creación de condiciones que permitan atraer el máximo volumen de inversión y de financiamiento del sector

privado, y para ello desea poner sus servicios a la orden de los gobiernos para apoyar, entre otros, los siguientes campos de actividad:

El diseño de iniciativas integrales para el desarrollo de la infraestructura regional, para lo cual el informe que les será entregado es un primer punto de apoyo basado en la identificación de "ejes de integración y desarrollo" a través de todo el espacio físico regional.

El establecimiento de programas de coordinación de los sistemas regulatorios en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con vistas a crear un espacio común para la inversión.

La organización de programas de consulta entre los países para armonizar reglas regionales propias orientadas a la incorporación en los proyectos de infraestructura de criterios de preservación ambiental y participación social.

El impulso de programas para la identificación de nuevos mecanismos de financiamiento, para lo cual esperamos convocar a las autoridades competentes a un seminario exploratorio de instrumentos financieros nacionales, regionales e internacionales innovativos, a los cuales pueden contribuir las instituciones financieras que operan en el área.

La realización de programas de apoyo al estudio de las trabas que obstaculizan las comunicaciones a través de las fronteras entre países, con vistas a promover acuerdos para su superación.

La organización de actividades de difusión de las oportunidades de inversión en infraestructura física, convocando al sector privado nacional e internacional en encuentros dentro de la región, pero también en los mercados norteamericano, europeo y asiático.

Ponemos a disposición de estos encuentros la infraestructura y apoyo logístico del Banco en esas regiones.

La publicación, a partir de este año, de un informe regular sobre los avances de la integración física regional a través de nuestro Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, INTAL, patrocinado por el BID con la cooperación de instituciones financieras y de integración que actúan en la región.

Señores Presidentes: quisiera finalizar ratificando nuestro compromiso con el sentido y objetivos de esta Reunión. El BID, junto a otras instituciones de desarrollo, especialmente las regionales como la Corporación Andina de Fomento, FONPLATA, las Secretarías de Integración y la CEPAL, todos trabajando activamente en este campo, podremos poner a vuestra disposición todo el apoyo que esta iniciativa de integración física requiere, incluyendo las que emanen de esta histórica Reunión. Nada más útil que aprovechar esta oportunidad para cumplir con nuestra misión fundamental: colaborar con el desarrollo de nuestros países y de la región, fortaleciendo el apoyo decidido a todas las formas de cooperación e integración regionales como las que vigorosamente impulse este encuentro.