

# (IIRSA)

## Integración de Infraestructura Regional Sudamericana

OTRO PASO EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS  
PUEBLOS Y TERRITORIOS SUDAMERICANOS

### Autores:

Lucía Bartesaghi  
Mauricio Ceroni  
Ismael Díaz  
Carolina Faccio

### Coordinadores:

Marcel Achkar  
Ana Domínguez

PROGRAMA URUGUAY SUSTENTABLE  
REDES- AMIGOS DE LA TIERRA URUGUAY  
2006



## IIRSA

### OTRO PASO EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS PUEBLOS Y TERRITORIOS SUDAMERICANOS

*La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es un acuerdo realizado entre 12 países de América del Sur, materializado a través de 12 ejes de comercialización que comprenden diversos proyectos de infraestructura que consolidarán una importante red energética, de comunicaciones y transportes. Dichos proyectos son impulsados y financiados principalmente por organismos multilaterales (BID, CAF, FONPLATA) llevando a los países sudamericanos a un aumento de su deuda externa, y beneficiando a las empresas transnacionales que utilizarán esta infraestructura para la explotación de nuestros recursos de forma de poder abastecer sus mercados. De esta manera la infraestructura llevará a un importante crecimiento económico, el cual no promoverá el desarrollo de la región sino que creará los mecanismos necesarios para la reproducción del sistema capitalista. Asimismo se promoverá la liberalización de los mercados internacionales, tal como lo impulsa EE.UU. a través del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).*

*Esta iniciativa se ha estado implementando desde el año 2000 de forma aislada y bajo un total desconocimiento social, lo que explica la ausencia de participación por parte de las comunidades locales, alejándose de una posible integración interna, dejando como resultado solamente una integración física del continente que aumente la eficiencia del mercado.*

*Es así que el IIRSA generará una integración económica a expensas de la desintegración sudamericana, pérdida de soberanía, aumento de la inequidad social y pérdida de recursos naturales.*

## 1 -INTRODUCCIÓN

### 1.1 Procesos de expansión del capitalismo

La lógica del sistema capitalista, basada en la reproducción ampliada del capital, ha determinado que necesariamente se produzcan marcados cambios en la forma de producir valor, a fin de mantener/incrementar la tasa de ganancia. Inicialmente, estos cambios se basaron en importantes variaciones en el capital fijo y variable utilizado en los procesos de producción. Los cambios tecnológicos fueron provocando que progresivamente se fuera aumentando la tasa de ganancia, lo cual brindaba las condiciones necesarias para la reproducción del sistema. A estos cambios le acompañaron la necesidad de la diversificación de productos y la ampliación de los mercados donde colocar esta producción. El sistema se mantiene en la actualidad con la integración permanente y variable de los cambios anteriormente mencionados, tratando de disminuir constantemente los costos de producción, diversificando sus productos y ampliando los mercados, los cuales no solo actuarán como consumidores, sino también como mercados laborales y oferentes de materias primas.

Con la consolidación del sistema se ha dado una

marcada tendencia al incremento de la concentración de la economía mundial en manos de pocos países y/o empresas que regulan el mercado. En el comercio mundial, los países del Tercer Mundo han tradicionalmente exportado productos de bajo valor agregado, los que progresivamente presentan un descenso relativo de sus precios, y han importado productos maquinofacturados de altos precios, lo cual ha conducido al deterioro de los términos de intercambio. Por lo tanto, los países industrializados, se ven beneficiados con la brecha existente en dicha relación, ya que favorece a los productores de bienes y servicios con alto valor agregado. Estos productos, se generan principalmente en países industrializados y en menor proporción en las filiales de transnacionales ubicadas en países no industrializados (Romero, 2000). El mayor flujo de bienes y servicios se da entre los países industrializados, siendo muy débil la influencia de los no industrializados en el mercado mundial. A su vez, del total de bienes y servicios producidos por estos últimos, solo una pequeña parte se comercializan entre estos, exportando la mayor cantidad de productos (principalmente commodities de bajo valor agregado o alta mochi-la ambiental) hacia países industrializados.

## 1.2 La aparición de las multinacionales y la nueva fase de expansión del capitalismo

Con la consolidación de las empresas multinacionales en la década del 70' y con un auge en los 80' y 90' de las transnacionales, relacionado íntimamente con los cambios sufridos en el sector de la información, las telecomunicaciones y los transportes, la lógica de la economía mundial ha dado un importante giro, dando comienzo a una nueva etapa del sistema de producción capitalista, conocida como globalización (expansión del sistema de mundialización que surge con el nacimiento del capitalismo). Esta nueva etapa se caracteriza principalmente por incrementar el alcance y darle mayor flexibilidad al sistema. Flexibilizando la producción, el trabajo, el consumo, la territorialidad de las unidades productivas, los mercados de consumo, de trabajo, y de productores de materias primas.

Es en este contexto que las empresas transnacionales encuentran como principales espacios atractivos para sus actividades a aquellos países que les brinden mayores beneficios en cuanto a infraestructura, mano de obra, ubicación geográfica estratégica, recursos naturales y legislación ambiental permisiva, entre otros, organizando la producción según las ventajas que cada país o región ofrezca. Consolidando una nueva y dinámica división internacional del trabajo. Esta nueva forma de producción trajo como consecuencia el establecimiento de un cierto flujo de información, productos, capitales, personas y otros, creando así una conexión desigual e incompleta entre ciudades, países o bloques económicos, quedando aisladas aquellas regiones que no están inmersas en el sistema y/o poco atractivas para realizar inversiones.

Estos flujos se presentan básicamente entre ciudades, en las cuales se materializan las diferentes relaciones económicas y comerciales, lo que determina que las mismas actúen como nodos de redes de diferentes alcances. Las ciudades afectadas por variados e intensos flujos, se posicionarán como importantes nodos de redes de alcance global. Éstas son las llamadas "ciudades globales" (Sassen, 1998), y son las que brindan infraestructura, principalmente en telecomunicaciones, que permiten el desarrollo del comercio a nivel nacional y global. Es decir, las empresas transnacionales solo se instalarán en países donde puedan contar con una adecuada red de telecomunicaciones, para mantener un contacto permanente con los centros de control. También requerirán equipamiento urbano de alto nivel, un gobierno flexible, mano de obra barata, seguridad para sus inversiones y la infraestructura necesaria para su

funcionamiento (vías de transporte marítima, aérea y terrestre, energía, etc.), como apoyo logístico a la realización de sus actividades extractivas y/o contaminantes.

Estas ciudades a su vez comienzan a tomar importancia en las interconexiones económicas regionales, apoyando la tendencia actual a formar bloques económicos y políticos, entre países de una misma región. Esta nueva forma estaría beneficiando los procesos de la globalización, dadas las ventajas que presenta la comercialización entre bloques (Romero, 2000). A su vez, los gobiernos pueden hacer esfuerzos conjuntos para adquirir la infraestructura adecuada, favoreciendo el intercambio entre los países del bloque y haciendo más competitivos sus productos a escala mundial.

En este nuevo contexto la ciudad (o parte de ella) se siente independiente del resto del país "atrasado", quedando solamente conectada a las principales ciudades y mercados. Así la ciudad nodo se desvincula del país, y el resto de sus ciudades pueden quedar aisladas de estas redes o ser nodos de menor jerarquía, lo cual dependerá de su capacidad de modernizarse y de los recursos estratégicos que presente. Pero la desconexión imaginaria de estos espacios urbanos, no generan cambios en sus condiciones reales de espacios periféricos insertos en el Tercer Mundo (un claro ejemplo de estos procesos son las situaciones vividas en las principales ciudades del Río de la Plata durante la crisis del 2001-2002).

Esta nueva fase del sistema capitalista ha provocado intensos cambios económicos, sociales, ambientales, políticos y territoriales, beneficiando principalmente a los actores que promueven y apoyan este modo de producción. Es así que en las últimas décadas, la lógica del sistema capitalista ha provocado la generación de:

- una importante mutación del sistema productivo,
- gran aumento de la inequidad social,
- marginación territorial y social de la población,
- cambios en la configuración del poder,
- pérdida de culturas,
- deterioro ecosistémico,
- sobreexplotación de los recursos y pérdida de biodiversidad.

Estas transformaciones se presentan como consecuencia del avance del proceso, y también como causa, dado que generan los insumos y condiciones necesarios para su funcionamiento y consolidación.

### 1.3 América Latina globalizada por la razón o por la fuerza

América Latina no ha sido ajena a estas transformaciones, las cuales en principio fueron producto de políticas impuestas hasta ir tomando progresivamente una dinámica propia, pero que en última instancia y aunque mediante mecanismos diferentes, continúan siendo impulsadas y determinadas por actores exógenos.

En la década del 60 el evidente deterioro y agotamiento progresivo que sufría el modelo de desarrollo llevado a cabo por los países latinoamericanos, conduce al análisis y la búsqueda de nuevas y diferentes alternativas de modelos de desarrollo. Éstos procesos son terminados por un denominador común en el continente: las dictaduras militares, las cuales con apoyo de EE.UU., buscaban crear las condiciones ideales para la reproducción del sistema, el camino hacia la globalización y la consolidación de la presencia de las empresas transnacionales en la región.

Es así que las políticas económicas dieron un importante giro, permitiendo la apertura de las economías. Para acelerar el proceso se aplicaron una serie de acciones que contaban con el apoyo y recomendación del Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), entre los cuales se destacan el debilitamiento de la acción del Estado, privatización de empresas nacionales y una serie de reestructuraciones en infraestructuras que llevaron a la modernización de las ciudades sudamericanas para ingresar al mundo globalizado. Esto llevó a que Sudamérica, en la división internacional del trabajo se consolidara como productor de materias primas, incluyendo la extracción de recursos minerales y pro-

ducción agropecuaria de commodities. La explicación argumentaba que el continente no contaba con la capacidad de diseñar y generar la tecnología actualmente utilizada por las principales potencias, por lo cual se halla imposibilitada de enfrentar el mercado de forma autónoma. No obstante, presenta gran capacidad de generación de tecnologías alternativas, que puedan resultar sustentables a nivel social, ambiental y económico. Esta capacidad potencial, en el caso de concretarse, provocaría una disminución tendencial de la dependencia que presentan actualmente los países latinoamericanos.

El proceso consolidado, que incluye la adquisición permanente de tecnología generada por los países industrializados, mantienen la condición de subdesarrollo, la cual se mantendrá hasta que no se experimente un cambio en la percepción del concepto de desarrollo. Mientras tanto serán las empresas multinacionales y transnacionales, generalmente de capitales externos al continente, las encargadas de gestionar los recursos y servicios más importantes. Dentro de este conjunto se destacan como los más atractivos los recursos energéticos (petróleo y gas), agua, biodiversidad, suelos, y la gestión de servicios públicos como saneamiento, agua potable, telecomunicaciones, etc.

En síntesis, América Latina ha sufrido, y continúa sufriendo, las consecuencias de su rol en la división internacional del trabajo, el cual ha sido impuesto por quienes se benefician de su posición como productora de materias primas. Es así que, su ingreso al mundo globalizado ha provocado importantes y determinantes insumos para la reproducción exitosa del sistema.



## 1.4 Las intervenciones en América del Sur, una nueva fase de su des-soberanía

Las intervenciones de organismos multilaterales de crédito (BID, FMI, BM) y de empresas multinacionales y transnacionales, han determinado la lógica del mercado mundial, presionando progresivamente para disminuir y limitar el papel del Estado en la gestión de los recursos naturales y servicios principales. Desde la década del 70, esta nueva lógica se ha extrapolado agresivamente a los países de América Latina de forma que los gobiernos vienen siendo presionados para que sus políticas sean reorientadas a favor de dicha lógica. Estas presiones han sido posibles gracias a las condiciones que estos imponen a cambio de préstamos, que se traducen en las actuales deudas externas de nuestros países.

La nueva lógica exige no solo cambios en las políticas de los países, requiere también la ya mencionada disminución en el rol de los Estados, una apertura de los mercados y nuevas infraestructuras que permitan el correcto desarrollo del modelo. Es así que los países Sudamericanos, en su búsqueda por mejorar las infraestructuras, se ven obligados a contraer préstamos condicionados de organismos multilaterales que incrementan, en gran medida, su deuda externa, impidiendo su desarrollo y beneficiando principalmente a empresas transnacionales, que tienen su casa matriz en los países que integran dichos organismos, y por tanto pueden presionar para lograr sus objetivos. Lo que lleva a una pérdida progresiva del papel del Estado en la gestión de dichos recursos.

Este modelo ha funcionado claramente en la mayoría de los países latinoamericanos los cuales progresivamente han privatizado la gestión de sus principales recursos y servicios, entre los cuales es posible destacar: el suministro de agua potable, saneamiento, generación y suministro de energía hidroeléctrica, petrolera y del gas, explotación de minerales, conservación y gestión de diferentes infraestructuras, telecomunicaciones, transportes, seguridad social, etc. Sin embargo, es importante resaltar casos como el de Uruguay, en el cual en los últimos años, el pueblo uruguayo, mediante instancias como plebiscitos y referéndum, ha marcado un claro rechazo a las políticas neoliberales de privatización. Este tipo de intervención popular ha llevado a la derogación de diferentes artículos, leyes y reformas constitucionales, que procuraban la privatización de servicios esenciales como ser abastecimiento de agua potable, servicios de comunicaciones, generación y suministro de energías derivadas del petróleo. Esta elección del pueblo uruguayo puede explicarse mediante las consecuencias sufridas por países vecinos que han aceptado estas políticas, por el desgaste o la pérdida de credibilidad hacia los partidos políticos que impulsan estas leyes y/o reformas, y por la concientización

de la importancia del papel que debe jugar el Estado.

Sin perjuicio de lo anterior, los organismos multilaterales, los partidos políticos de ideologías liberales y las diferentes empresas capitalistas vienen convenciendo a los diferentes actores sociales de las desventajas existentes en los monopolios estatales, y argumentando mediante la teoría de la competencia perfecta, las ventajas que implicarían el asentamiento de este tipo de empresas, y la pérdida de competencia del Estado en estos rubros.

Si bien la teoría de la competencia perfecta asegura que, las diferentes empresas en el afán de conquistar y/o dominar el mercado provocarían un incremento en la calidad de los bienes y servicios, un descenso de los precios y un aumento de la mano de obra empleada, empíricamente se puede demostrar que generalmente la tendencia es inversa, notándose importantes incrementos de los precios, los cuales no siempre están acompañados de mejoras cualitativas de los bienes y de los servicios. Esto ha llevado a la marginación de los sectores de menores recursos económicos, dado que no pueden acceder a servicios básicos como ser saneamiento, agua potable, etc., debido al alto costo que presentan.

En las últimas décadas, las inversiones que provienen de los países industrializados hacia los países sudamericanos, han experimentado un importante crecimiento, el cual estaría explicado por la necesidad de incrementar sus mercados consumidores así como también por la variada gama de recursos naturales que posee este territorio. Esta capacidad de generación de recursos ubica al continente en una posición estratégica y privilegiada, tomando en cuenta el déficit de recursos y materias primas que presentan los países industrializados. Llevando a que Latinoamérica en su conjunto pase a ser sumamente atractivo para las Inversiones Extranjeras Directas (IED).

Es importante destacar que si bien el mayor flujo de las IED se da entre países industrializados, para los países no industrializados representa un porcentaje importante de su PBI. Esto ha llevado a que la mayoría de los gobiernos de los países no industrializados intenten, mediante diferentes mecanismos, atraer estas inversiones. Entre estos mecanismos se destacan: exoneraciones impositivas, subsidios en general, incremento de la permisividad en la ejecución de la legislación laboral y ambiental vigente, es así que existe un notable flujo de capitales, mediante la modalidad de IED desde las principales potencias mundiales hacia América Latina, con el propósito de

gestionar y explotar los recursos naturales. Las IED encuentran su principal atractivo en el sector servicios, experimentando su mayor incremento en la década del 90, llegando a absorber aproximadamente el 48% del total de las IED.

A modo de síntesis, en el presente en muchos de los países de América del Sur se ha debilitado el poder del Estado, reduciendo las políticas sociales y el gasto público, privatizando empresas estatales,

eliminando políticas proteccionistas para las industrias de capitales nacionales y realizando grandes esfuerzos en la adecuación de sus infraestructuras para cubrir las exigencias del nuevo modelo de desarrollo, con el objetivo de atraer nuevas inversiones extracontinentales. Dejando como resultado un aumento en la explotación de la población y de los recursos del continente, y generando una deuda externa que condicionará a futuras generaciones.



## 1.5 Los procesos de integración

La Integración Económica es un Tratado mediante el cual dos o más países convienen eliminar progresivamente las barreras económicas entre los miembros de la comunidad, así como pactar políticas comerciales, micro y macroeconómicas aplicables a los miembros de esta comunidad y frente a terceros. Se presenta como un proceso y una situación de las actividades económicas. Donde el proceso apunta, a invalidar medidas que busquen la discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diferentes naciones (Bellassa, 1964).

Es un medio y no un fin, ya que accede a lograr un mayor desarrollo económico y este, a su vez, permite satisfacer necesidades de consumo de los pueblos, facilitando un mejor bienestar social (INTAL, 1982).

Los procesos de integración pasan por varios niveles antes de llegar a una integración total, de forma que en primera instancia se busca llegar a la unión económica, para luego pasar a la integración política y social.

Para consolidar la denominada Integración Económica es necesario incurrir en los diferentes niveles de integración.

- **Zona de Libre Comercio:** En este nivel se comienzan a eliminar las diferentes barreras arancelarias existentes en el comercio entre los países miembros, pero manteniendo cada uno sus relaciones comerciales frente a terceros.

- **Unión Aduanera:** Se establecen aranceles comunes frente a terceros países y se consolida la libre circulación de bienes, lo cual permite que el ingreso de mercaderías transiten libremente dentro de la comunidad. A su vez, el impuesto cobrado a terceros países será distribuido entre los miembros que integren esa comunidad.

- **Mercado Común:** Consiste en la aplicación de políticas que permiten la libre circulación de bienes, servicios, capital y personas. Se empiezan a aplicar políticas comunes en el sector agrícola, industrial y de servicios para los países miembros y se determinan políticas comunes para terceros países.

- **Unión Económica:** Este nivel se basa en diferentes procesos que permiten un perfeccionamiento del nivel anterior dado que se implantan políticas macroeconómicas coordinadas y políticas comunes, apuntando a la consolidación de cambios estructurales en la comunidad.

- **Unión Monetaria:** Se establecen las bases monetarias de los países, ya sea la creación de una moneda única o la fijación de los tipos de cambio.

- **Unión Económica Plena:** Supone la unificación total de las economías mediante las políticas monetarias, fiscales, sociales comunes, además de requerir el establecimiento de una autoridad supranacional, cuyas decisiones sean obligatorias para los Estados miembros.

(Martínez Coll, 2001; [www.monografias.com](http://www.monografias.com))

Es necesario resaltar que todo proceso de integración en las diferentes etapas, por las cuales necesariamente deberá transitar, irá arrojando resultados diferenciales, a nivel espacial y temporal, generando así una importante gama de impactos económicos, sociales, culturales y políticos.

Entre los principales impactos que provocará este proceso se destacan: pérdida de la soberanía nacional, declive en las diferentes actividades económicas de las empresas de escalas de producción pequeñas o medias, importantes costos sociales producto de la incorporación diferencial al nuevo escenario, incremento de las relaciones comerciales entre los integrantes de la comunidad, reducción de los costos de producción y de las transferencias, incremento de la competencia en la totalidad de las actividades económicas, desaparición del mercado de empresas ineficientes, mayor poder de negociación internacional, incremento en la oferta de bienes y servicios, etc.

La integración promovida actualmente a nivel mundial, estaría principalmente enfocada a aspectos económicos y políticos, y en segundo plano a aspectos sociales, de forma que se antepone las necesidades de las grandes empresas capitalistas sobre las necesidades de la población.



## 1.6 De la formación de bloques a los procesos de integración regional

Históricamente, los países de una misma región formaban alianzas por motivos militares, y progresivamente la finalidad de éstas ha experimentado cambios importantes, enfocándose principalmente hacia relaciones de tipo producción-comercialización.

Finalizada la segunda Guerra Mundial, los países europeos comenzaron su recuperación económica e industrial. Esto generó un vertiginoso aumento de la producción, provocando una rápida saturación de los mercados internos, motivando la búsqueda de nuevos destinos para la colocación del excedente productivo. De esta manera los países con similar grado de desarrollo comienzan a realizar intercambios, que posteriormente llevaron a su integración económica y política. Asimismo, comienzan a surgir ideas de unión para una cooperación económica entre países.

En este marco, nacen algunas iniciativas como el Tratado de la Comunidad Económica del Carbón y el Acero (CECA), y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, finalmente en 1993 nace la Comunidad Económica Europea (CEE), que posteriormente se fue complejizando dando paso a la Unión Europea (UE). Esta nueva modalidad de comercio en forma de bloques económicos, que luego se extenderá al resto del mundo, tuvo como objetivos una circulación sin trabas arancelarias de bienes, haciendo más competitivos los productos de la región.

En América Latina los primeros antecedentes de integración se remontan a 1960 con el surgimiento de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), la cual buscaba crear un Mercado Común, mediante la eliminación progresiva de aranceles, y la creación de una zona de libre comercio. Este acuerdo estaba integrado por Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay; posteriormente, pasarían a formar parte de la organización Colombia y Ecuador, Venezuela y Bolivia.

Dicha iniciativa no prosperó, siendo sustituida en 1980 por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Esta asociación tiene como objetivo promocionar el comercio regional y generar una mayor producción que permita disminuir costos para poder competir frente a otros mercados ([www.aladi.org](http://www.aladi.org)).

Al mismo tiempo que se firmaba el tratado de Maastricht que daba comienzo a la formación de la UE, en América, se firmaban otros acuerdos que buscaban los mismos objetivos, surgiendo así cuatro bloques: Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) ó North American Free Trade Agreement (NAFTA), El Mercado Común del Sur

(MERCOSUR), Comunidad Andina de Naciones (CAN) y Mercado Común Centroamericano (MCCA).

El TLCAN, fue firmado en 1992, y entró en vigor en 1994, integrado por Canadá, Estados Unidos y México. En este acuerdo se permite la libre circulación de bienes y servicios, mediante la eliminación de aranceles en algunos productos y la eliminación gradual de otros, se propone también la libre circulación de inversiones internacionales. A partir del TLCAN, se empezaron a hacer propuestas (principalmente por Estados Unidos), de incluir a todos los países de América Latina, excluyendo a Cuba. Este proyecto tomó el nombre del Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

Por otro lado en América del Sur, con el Tratado de Asunción, en 1991, surge el MERCOSUR. El mismo está integrado por Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay. Actualmente se han realizado importantes acuerdos con Bolivia, Chile, Venezuela y México. Los objetivos que persigue el MERCOSUR son: la integración de los países del bloque, y de éstos con los países asociados, eliminar barreras arancelarias, con una libre circulación de bienes y servicios, lograr un arancel y una política común frente a mercados externos, y la creación de infraestructura necesaria para lograr sus objetivos con mayor efectividad y eficiencia.

El CAN es un acuerdo firmado en 1969 por Bolivia, Ecuador, Colombia, Perú, Chile (quien se retira en 1976) y Venezuela (quien ingresa en 1973). Se crea con el objetivo de realizar la integración regional, a nivel social y económico. También busca llegar a crear un mercado común de América Latina ([www.comunidadandina.org](http://www.comunidadandina.org)).

El Mercado Común Centroamericano (MCCA), se inicia en 1960 con el Tratado de Managua. Está integrado por El Salvador, Nicaragua, Honduras, Guatemala y Costa Rica. Esta organización, al igual que el resto, buscaba la integración regional eliminando aranceles, y creando aranceles externos comunes. Este emprendimiento comenzó a perder importancia en la década del 70, y los países integrantes han puesto sus propias reglas dejando de lado los acuerdos.

Como ya se mencionó, Estados Unidos ha propuesto el ALCA, cuyos antecedentes se remontan hacia fines de los años 80, cuando el BM y el FMI, le imponen a los países no industrializados los llamados "Ajustes Estructurales", para la apertura de sus mercados, bajo los lineamientos de los intereses de los EE.UU. y de las corporaciones multinacionales (Portillo, 2004). Éste busca la integración económica



para la libre circulación de mercaderías en la totalidad del continente americano, a excepción de Cuba. Esta propuesta involucra 34 países americanos y a una población de aproximadamente 800 millones de personas (Barreda, 2004).

Para consolidar estos acuerdos económicos de forma eficiente, es necesaria la creación de una infraestructura que permita una conexión total entre

los diferentes mercados y zonas de producción, que sea adecuada para el intercambio, así como también, la generación de una importante articulación política entre los gobiernos integrantes, involucrando las temáticas económicas, sociales y políticas. Es en este contexto que, en septiembre del año 2000, en la cumbre de presidentes de América del Sur, se lanzó el proyecto denominado Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).



## 2 - IIRSA

### 2.1 Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

El presente trabajo tiene como objetivo general, determinar los alcances territoriales de la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), y como objetivo particular proporcionar información básica sobre el IIRSA, con el fin de crear insumos necesarios que permita una participación activa por parte de la ciudadanía. Para poder alcanzar dichos objetivos se analizan la lógica de las inversiones y/o préstamos realizados por organismos multilaterales de crédito y se intenta determinar la relación con las inversiones realizadas para la consolidación del IIRSA; analizando la relación existente entre el IIRSA y el Area de Libre Comercio para las Américas (ALCA). A partir de estos resultados se analizan las consecuencias del incremento de la deuda externa de los países sudamericanos, al recibir los préstamos de los organismos multilaterales, necesarios para la implementación del IIRSA; presentando finalmente los posibles impactos sociales, económicos y ambientales que pueda generar la consolidación de sus diferentes etapas.

De acuerdo a los objetivos planteados, se parte de las siguientes premisas, que serán desarrolladas a lo largo del trabajo:

- La consolidación de estos megaproyectos, incre-

mentará la deuda externa de los países sudamericanos, y beneficiará únicamente a las empresas capitalistas de los países industrializados;

- Existe llamativa correspondencia entre los países con mayor proporción de acciones en los organismos multilaterales-los países que poseen los principales mercados consumidores de los productos sudamericanos-los países generadores de la tecnología utilizada por los países sudamericanos-los países de origen de las principales empresas transnacionales y multinacionales;

- La consolidación del IIRSA se presentará como insumo para la reproducción del sistema capitalista sin generar la posibilidad del desarrollo e integración real de la región;

- El IIRSA no se presenta como un proceso que permita la integración y el desarrollo de los países sudamericanos, sino, como insumo para incrementar la eficacia y eficiencia de la explotación de los principales recursos del continente;

- El IIRSA es la infraestructura necesaria para la consolidación de los objetivos propuestos por el ALCA.

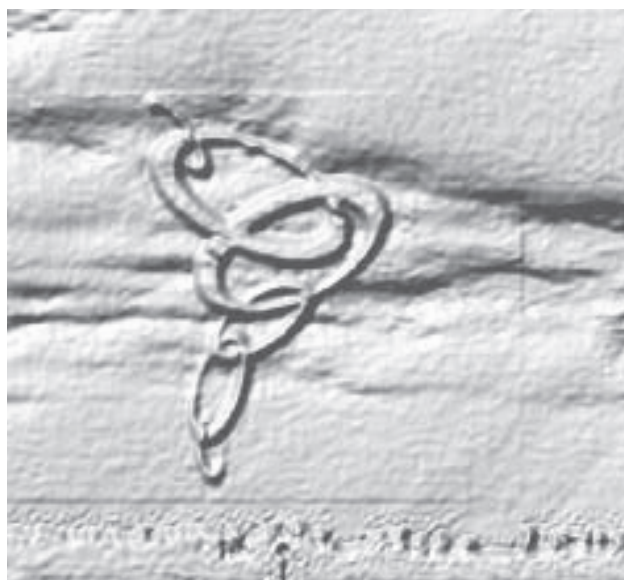
### 2.2 ¿Que es el IIRSA?

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), es un acuerdo realizado entre 12 países de América del Sur, con el propósito de insertar a dicho continente en el contexto mundial actual. El IIRSA surge en la primera Cumbre de Presidentes realizada en Brasilia, Brasil, el 30 de Agosto y 1º de setiembre del año 2000 <sup>1</sup> (IIRSA).

A través del IIRSA se planificará toda la infraestructura necesaria en lo que refiere a telecomunicaciones, energía y transporte. Con esto se intenta integrar a los países del continente sudamericano, para que la producción y transporte de bienes, servicios y la explotación de los recursos naturales sea más eficaz y menos costosa, y de esta forma hacer un bloque más competitivo a nivel mundial. Para esto los gobiernos deberán realizar acuerdos en cuanto al uso e inversión en infraestructura, haciendo más eficientes los pasos de frontera, y creando la infraestructura necesaria para la circulación terrestre, marítima y aérea, así como articular entre los gobiernos los planes, las políticas, normas a ser aplicadas y pagos de infraestructura común.

De acuerdo a lo anterior esta propuesta llevaría al crecimiento económico de la región, en la calidad de

vida de las personas, evitaría el aislamiento de algunas zonas del continente y ampliaría el área productiva de la región, que por no tener la infraestructura necesaria dificulta el acceso al mercado nacional, regional y mundial.



<sup>1</sup> Las reuniones de Presidentes se describen en Anexo I.

## 2.3 Objetivos del IIRSA

En la última década, las diferentes instituciones y gobiernos integrantes y/o participantes del IIRSA, vienen promoviendo la integración de la infraestructura regional, lo cual entienden como un punto clave e imprescindible para incrementar los niveles de desarrollo y potenciar el crecimiento, interno y de la región. Es en este contexto, en el cual se buscará organizar el espacio sudamericano, con el objetivo de maximizar las potencialidades que presenta dicho continente. Por lo cual, se entiende necesario encontrar mecanismos que permitan la integración del territorio, siendo indispensable disponer de una infraestructura física que vincule a todos los países de la región. Esta integración, se plasmaría mediante el desarrollo de proyectos concretos, los cuales estarían vinculados a la construcción/mejoramiento/actualización de autopistas, ferrovías, oleoductos, gasoductos, tendidos eléctricos, hidrovías, puertos fluviales y marítimos, zonas francas, etc, las cuales se materializarían como 12 corredores o ejes de integración.

Esta importante y variada gama de megaproyectos presentan como sus principales objetivos:

- Crear un espacio organizado e integrado, producto del desarrollo de las telecomunicaciones, la energía y el transporte.
- Promover el desarrollo regional, mediante la planificación y gestión de 12 ejes o corredores de integración.
- Modernizar los marcos institucionales y regulatorios que gestionan y rigen el uso de la infraestructura.
- Promover el desarrollo local y evitar que los ejes de integración generen impactos positivos solamente a los mercados principales
- Incrementar el comercio intra-regional apoyando la integración de mercados.
- Consolidar cadenas productivas para mejorar la competitividad en mercados mundiales.
- Facilitar la penetración de la producción en mercados internacionales (intra e interregionales) gracias a la disminución de costos, principalmente por concepto de transportes.
- Armonizar y hegemonizar políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los diferentes Estados.
- Mitigar las desigualdades regionales en cuanto al acceso a energías y telecomunicaciones.
- Crear una red que permita la comunicación interoceánica, principalmente pensando en el crecimiento en el comercio vía Océano Pacífico.

([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org); [www.iadb.org](http://www.iadb.org))

En resumen podemos concluir que IIRSA presenta como objetivos principales la consolidación de una importante red de comunicaciones y transportes (fluviales, marítimos y terrestres), la cual permita la eficiente circulación de mercaderías, información y energía , etc.



## 2.4 Organización

La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana está compuesta por cuatro comisiones base, que se encargan del funcionamiento general del IIRSA:

- Comité de Dirección Ejecutiva (CDE),
- Comité de Coordinación Técnica (CCT),
- Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) y
- Comisiones Nacionales.

Por un lado, el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)<sup>2</sup> integrado por representantes de alto nivel, entre ellos Ministros de los países integrantes del IIRSA, que pertenecen a entidades relacionadas estrechamente con la temática como el caso del transporte, la energía, las telecomunicaciones, y la infraestructura de obras públicas. Estos son designados por los diferentes gobiernos de América del Sur y aprobados por el CDE. Las reuniones son semestrales y en cada instancia se designa la sede de la siguiente reunión, variando en todos los países. La presidencia será ejercida por un representante ministerial de la sede donde tendrá lugar la próxima reunión. La vicepresidencia corresponderá al presidente saliente o representante del país donde se realizó la última reunión, y el otro vicepresidente será el representante donde se realice la siguiente reunión del CDE. En cada CDE debe existir un quórum de dos tercios del total de las delegaciones (IIRSA). Las funciones del CDE son definir una visión y orientación de la estrategia del modelo de desarrollo del IIRSA, así como fijar las metas, los objetivos y prioridades para la implementación del Plan de Acción, y orientar a los gobiernos en las políticas del Plan de Acción a través de los análisis surgidos por los GTE's y las propuestas que surjan del CCT.

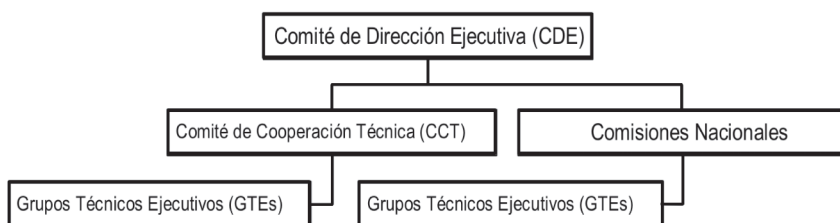
El Comité de Coordinación Técnica (CCT) está conformado por representantes de los organismos financieros del IIRSA: BID, CAF y FONPLATA. Éste es el

encargado de coordinar las actividades de los GTE's y organizar las resoluciones del CDE, para luego presentarlas en las Cumbres de Presidentes. El CCT también fomenta la participación del sector privado y brinda asesoramiento financiero a los Estados, los GTE's y las Comisiones Nacionales, en la operación y financiamiento de proyectos. Este comité cuenta con una Secretaría permanente, localizada en la sede del Instituto de Integración de América Latina y el Caribe, en Buenos Aires ([www.iadb.org](http://www.iadb.org)).

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE's) están integrados por funcionarios especializados, también designados por los gobiernos de los países de América del Sur. Estos grupos se constituirán para cada eje de integración y para cada uno de los Procesos Sectoriales de Integración (PSI) aprobados por el CDE. Cada GTE contará con un Gerente y un Asistente Técnico que cubrirán las funciones de secretaría del grupo respectivo. Los principales objetivos de los GTE's son definir la viabilidad de los proyectos, unir y/o compatibilizar marcos normativos, realizar estudios ambientales y sociales, buscar mecanismos que impulsen el desarrollo de zonas económicas diferentes y proponer al CCT la contratación de apoyo técnico especializado ([www.ilsa.org](http://www.ilsa.org)).

Las Comisiones Nacionales están integradas por representantes de los doce países, los cuales son elegidos por sus respectivos países. Se destacan por la implementación de los contactos intersectoriales, incorporando a los actores de cada uno de los gobiernos en temas relacionados al IIRSA, como ser energía, telecomunicaciones e infraestructuras. Una vez incorporada toda la información la suministran hacia los comités respectivos o a los grupos técnicos (IIRSA).

### Organización del IIRSA



<sup>2</sup> Las resoluciones de las reuniones de los CDE se describen en Anexo I.

## 2.5 Financiamiento

Para la consolidación de los objetivos propuestos por el IIRSA, es necesario la puesta en marcha de diferentes proyectos, y por lo tanto se requieren inversiones externas, dado el alto costo que demandan. Es en este contexto que diferentes organismos multilaterales se han encargado de su financiación, mediante el otorgamiento de préstamos, los cuales irán aumentando la deuda externa de los países acreedores de los mismos.

Los organismos prestatarios son el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil, concesiones y agentes privados ([www.riosvivos.org.br](http://www.riosvivos.org.br)).

Analizando los diversos proyectos de la iniciativa de integración, el BID se posiciona como el principal agente financiero, producto del inmenso potencial económico que presenta y por el respaldo internacional con el que cuenta. De esta manera se explica la presencia de este organismo en los niveles jerárquicos superiores. Lo cual se traduce en mayores intervenciones en los aportes técnicos de los proyectos, adopción de nuevas políticas, en la toma de decisiones (a diferentes escalas) y en la logística continental y al interior de cada país. ([www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo)) Este organismo está integrado por 26 miembros prestatarios (países latinoamericanos) y 21 países no prestatarios. El poder de voto es proporcional a las acciones que poseen los diferentes gobiernos, y se distribuyen de la siguiente manera.

-50,02% por parte de los países miembros prestatarios.

-49,98% por parte de los países no prestatarios.

Dentro de este último grupo se destaca la participación de EE.UU. con 30%, Canadá con 4%, Japón con 5% y el porcentaje restante a cargo de otros países europeos (principalmente Alemania, Francia, Italia, España y Reino Unido) e Israel ([www.iadb.org](http://www.iadb.org)). Asimismo existe importante relación entre el BID, el FMI y el BM, organismos en los cuales se presentan como principales accionistas EE.UU., Japón, Alemania, Francia, Reino Unido, y otros ([www.bancomundial.org](http://www.bancomundial.org); [www.imf.org](http://www.imf.org)).

De esta manera se explica la presencia, aprobación, discusión y puesta en marcha de proyectos que apuntan únicamente a satisfacer los intereses de estas potencias.

Los países accionistas del CAF son: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela, Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, España, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Uruguay. Además son accionistas 16 bancos privados de la región andina, es decir, todos los países de la iniciativa de integración a excepción de Guyana y Surinam. Los países pertenecientes al CAN son los principales accionistas, y por tanto los que tienen prioridad ante los préstamos. Los cometidos del CAF son impulsar el desarrollo sostenible y la integración regional ([www.caf.com](http://www.caf.com)).

El FONPLATA está integrado por Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Mediante los préstamos el fondo pretende fomentar la integración y modernización de los países sudamericanos. Este organismo dará prioridad para su financiamiento a los proyectos provenientes de los países de la Cuenca del Plata ([www.comunidadandina.org](http://www.comunidadandina.org)).



## 2.6 Estructura del IIRSA

El programa se estructura en 12 ejes o corredores de desarrollo que cruzan América del Sur de norte a sur y de este a oeste, como forma de organización de proyectos y para el análisis de cada región y sus potencialidades. Dentro de estos ejes se han incluido bloques económicos ya existentes, como el MERCOSUR y el CAN. A su vez, cada eje se subdivide en grupos, de forma de ampliar la escala de acción (tabla 1). Cada grupo está definido por un proyecto ancla, que en conjunto, son la base para la "integración regional", y a su vez dan lugar a aproximadamente 300 proyectos complementarios (Mandelson, 2004) entre los cuales se destacan 31 proyectos prioritarios para el período 2005-2010 (Anexo I y II)

Los ejes de integración son:

- Eje Andino
- Eje Andino Sur (No está concretado el eje)
- Eje de Capricornio
- Eje del Amazonas
- Eje del Escudo Guayanés
- Eje del Sur
- Eje Hidrovía Paraná y Paraguay (No está concretado el eje)
- Eje Interoceánico central
- Eje MERCOSUR-Chile
- Eje Perú- Brasil-Bolivia
- Eje Marítimo Atlántico
- Eje Marítimo Pacífico

La selección y prioridad de los ejes o corredores de desarrollo fue realizada a partir de los siguientes criterios:

\* Cobertura geográfica de países y regiones. De esta forma se cubriría la mayor parte del continente y la totalidad de los países, ocupando principalmente las zonas de interés económico, que son aquellas en las cuales se encuentran los principales recursos naturales.

\* Flujos existentes. Para incrementarlos a través del mejoramiento de las vías de salida, acelerando el vaciamiento de los recursos naturales del continente.

\* Flujos potenciales. Posibilitando así flujos de recursos que actualmente no se están explotando, o que su explotación es mínima con respecto a sus posibilidades.

\* Volumen de inversiones recientes, en ejecución y proyectadas en el corto plazo en las áreas de influencia de los ejes. Lo que incrementará las obras de infraestructura en estas zonas y dejará de lado zonas que hasta el momento no hayan recibido inversiones.

\* Interés y grado de participación del sector privado. Lo que priorizará la integración de las zonas de interés para el sector privado y olvidando la integración de zonas de interés nacional o de poco interés desde el punto de vista económico.

\* Grado de sustentabilidad ambiental y social de los proyectos. De esta manera los proyectos no provoca-

rían los impactos ambientales negativos y potenciaría los posibles impactos sociales positivos. Pero dado que buscan también una sustentabilidad económica, se pone en duda lo anterior.

Las inversiones totales del IIRSA alcanzarían los 37425,23 millones de dólares (Tabla 1), inversión que representaría el aumento de la actual deuda externa de América del Sur (583312 millones de dólares) en un 6,03% ([www.aladi.org](http://www.aladi.org)).

Los distintos ejes de integración conformados se constituyen de una cantidad muy variada de proyectos y con montos de inversiones de diversa magnitud, que varían de acuerdo a la integración que se quiera lograr en cada uno de los ejes (transporte, energética o en telecomunicaciones), así como de los intereses que definan a cada eje.

Como se ve en la tabla 1, los dos ejes que presentan mayor cantidad de proyectos son el Andino y el MERCOSUR-Chile, que a su vez son los más consolidados en cuanto a integración económica, dado que ambos constituyen importantes bloques económicos.

Sin embargo, no son los dos ejes que realizan mayores inversiones, el Eje MERCOSUR-Chile es el que realiza un mayor monto de inversiones, seguido por el Eje Perú-Brasil-Bolivia. La extrema diferencia que existe entre las inversiones del eje Perú-Brasil-Bolivia y el Andino en comparación a su cantidad de proyectos se explica por la magnitud de los proyectos de energía del eje Perú-Brasil-Bolivia, que constan de grandes obras de hidroeléctrica, mientras que la mayor parte de los proyectos del eje Andino son en transporte, y los que respectan a energía no alcanzan la magnitud del anterior.



| Ejes                     | Países   | Objetivos  | Grupos    | Proyectos | Inversión (millones de dólares) |
|--------------------------|--|--|-----------|-----------|---------------------------------|
| Andino                   | Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela y Colombia   | Conectar las principales ciudades de los países integrantes  | 11        | 74        | 4975,78                         |
| Andino del Sur           | Chile y Argentina  | -  | Sin datos | Sin datos | Sin datos                       |
| De Capricornio           | Argentina, Chile, Paraguay y Brasil.   | Potenciar la infraestructura de transporte terrestre-marítimo existente. Mejorar la interconexión entre los países.  | 5         | 34        | 2030,78                         |
| Del Amazonas             | Brasil, Colombia, Perú y Ecuador   | Conectar el Océano Pacífico con el Atlántico.  | 6         | 44        | 2010,95                         |
| Del Escudo Guayanés      | Venezuela, Brasil, Guyana y Surinam  | Integrar a Guyana y Surinam con Sudamérica   | 4         | 32        | 365,87                          |
| Del Sur                  | Chile y Argentina  | Comunicar el Océano Pacífico con el Atlántico  | 2         | 21        | 1071,75                         |
| Interoceánico Central    | Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú  | Comunicar el Océano Pacífico con el Atlántico  | 5         | 44        | 3305,95                         |
| MERCOSUR-Chile           | Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile   | Consolidar el transporte fluvial en los Ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Aprovechar el recurso hidroeléctrico de los mismos  | 5         | 68        | 12076,53                        |
| Perú-Brasil-Bolivia      | Perú, Brasil y Bolivia   | Crear infraestructura para facilitar la salida de la producción brasilera hacia el océano Pacífico. Eliminar la diferencias regionales existentes.   | 3         | 18        | 11587,6                         |
| Marítimo Atlántico       | Costas de Venezuela, Guyana, Surinam, Guayana Francesa, Brasil, Uruguay y Argentina. | Consolidar las salidas de las mercaderías hacia los mercados extra continentales. Incrementar el comercio regional, a través del mejoramiento de puertos de escasa capacidad de acopió y dragado. Mejorar la infraestructura de los megapuestos. | Sin datos | Sin datos | Sin datos                       |
| Marítimo Pacífico        | Costas de Colombia, Ecuador, Perú y Chile  | Idem eje Marítimo Atlántico  | Sin datos | Sin datos | Sin datos                       |
| Hidrovia Paraná-Paraguay | Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay                                       | -  | Sin datos | Sin datos | Sin datos                       |

Fuente: [www.iirsa.com](http://www.iirsa.com) (VI Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva, 2004. Cartera de proyectos 2004 –Lima)



Otro mecanismo implementado por el IIRSA, desde los GTE's, es la creación de siete Sectoriales de Integración (PSI) con el objetivo de lograr un mayor conocimiento en las áreas de energía, transporte y telecomunicación, y la armonización de marcos regulatorios e institucionales de los doce países. Estos procesos constituyen la llave en la atracción de inversiones privadas para la elaboración y financiación de proyectos .

Dichos procesos son:

**1-Sistemas Operativos de transporte marítimo:** uno de sus objetivos es la consolidación del transporte marítimo. Como mecanismo a corto plazo, se está elaborando un plan de acción sobre la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias bajo el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), por parte de los Gobiernos que integran el IIRSA.

**2-Sistemas Operativos de transporte aéreo:** hasta el momento en este proceso se ha elaborado un profundo análisis, por parte de técnicos del BID, de la política regional en el desarrollo del transporte aéreo y su capacidad como integrador de América del Sur, así como también se han estudiado los marcos normativos aéreos.

**3-Sistemas Operativos de transporte multimodal:** éste es un mecanismo en el cual el transporte de mercaderías se realiza en por lo menos dos medios distintos, en un marco de un contrato multimodal, donde una empresa o agencia de transporte toma la responsabilidad de toda la cadena de transporte. Este proceso apunta a profundizar los acuerdos existentes entre los países y llegar a la consolidación de un acuerdo a nivel sudamericano.

**4-Facilitación de pasos de frontera:** Su función es lograr una mayor fluidez en la circulación vehicular, principalmente la referida al transporte comercial, generando una mayor eficiencia en el transporte carretero.

**5-Tecnología de la información y las comunicaciones:** La función de este proceso es lograr mayores inversiones en las telecomunicaciones, atrayendo a su vez mayores IED, haciendo más eficiente el intercambio de información entre los países, lo que generaría un aumento de la competitividad regional, y facilitaría la modernización en la educación laboral y agilizaría las barreras burocráticas. Para lograr esto, dicho proceso requiere de una infraestructura energética y de transporte adecuada, por lo cual depende de la previa consolidación de otros procesos sectoriales.

**6-Marcos normativos de mercados energéticos regionales:** La creación de un sistema energético sudamericano es de suma importancia tanto para la iniciativa como para los países. Esta integración dependerá de la interrelación de varios subsectores, pero mismo dentro de lo energético se requiere la coordinación del gas, petróleo, electricidad, entre otros. Una de sus funciones es la atracción del sector privado e incentivar las inversiones, ya que Sudamérica cuenta con una fuerte presencia del sector público.

**7-Instrumentos financieros:** su principal objetivo es buscar mecanismos de financiación para la cartera estratégica de proyectos, destacándose la implementación de ingresos innovadores, como ser el cobro de peajes, impuestos a los combustibles, tasas a la plusvalía de terrenos afectados, tasas a mercancías de alto impacto. Otro objetivo es buscar opciones para lograr la participación privada, como ser la generación de marcos necesarios para la construcción de proyectos y los respaldos jurídico-institucionales correspondientes. Dentro de este proceso se formó una comisión llamada Autoridad Suramericana de Infraestructura (ASI), que es la encargada de realizar la articulación entre los financiadores y administradores del proyecto con los representantes del Gobierno.



## 2.7 La lógica territorial y la distribución espacial del IIRSA

El conjunto de la infraestructura que se tratará de consolidar, apuntará básicamente al mejoramiento y creación de los medios necesarios para reducir los costos de producción de los principales productos del continente. De esta manera se explica la distribución de esta infraestructura, la cual tratará de cubrir de forma eficiente las zonas en las que se encuentren los principales recursos naturales, y de conectarlos con los principales puntos de salida de esta producción, pensando principalmente en la exportación extracontinental. Esto se puede leer claramente en el mapa de recursos, en el cual se observa que prácticamente todas las reservas de gas, petróleo y agua quedan comprendidas dentro de la trama de los ejes, señalando una llamativa correspondencia entre los recursos y la iniciativa de integración. Además, como dicha iniciativa se compone principalmente de carreteras y demás vías de transporte, generan una trama excelente para conectar los recursos con los puertos oceánicos y con las carreteras que van, vía América Central, hacia EE.UU. A su vez las principales reservas de gas y petróleo se conectan mediante gasoductos y oleoductos directamente con los puertos y con las ciudades mayores. Estas conexiones, marcan a su vez, una correlación entre los ejes con los destinos de los productos, ya que por sobre todo, la iniciativa sirve para integrar las zonas productivas y las reservas de recursos con los mercados extracontinentales y no para lograr una integración económica regional. Lo anterior se puede comprobar determinando cuáles son los países que apoyan la iniciativa, porque no es una propuesta que nazca desde dentro del continente, sino que son las potencias mundiales que lo hacen a través de los organismos multilaterales. Entonces, analizando la totalidad de los recursos, de los productos, e identificando los diferentes flujos de bienes y servicios, se registra que la demanda y la oferta, son los principales factores que determinan la ubicación de los ejes de comunicación y transporte. De esta manera se proyecta una red de ejes que conectan los principales mercados de consumo con las zonas donde se encuentran los principales recursos.

Los ejes que articulan la salida tanto al Océano Pacífico como al Océano Atlántico, con carreteras junto a los proyectos de navegación y vías férreas se distribuyen de forma tal que comunican las zonas internas del continente con los puertos oceánicos de ambos márgenes de América del Sur, posibilitando la comercialización con diferentes mercados del mundo.

A pesar de su amplia cobertura, el IIRSA parece dejar de lado amplias zonas del continente. Sin embargo, es relevante remarcar que los ejes no limitan su influencia a las zonas que atraviesan, sino que su repercusión trasciende los mismos, extendiéndose

se hacia las zonas del continente que aparentan quedar desconectadas, ya que es en éstas donde se encuentra buena parte de los recursos y actividades productivas que la infraestructura pretende optimizar. Así entonces, es posible entender las causas de que la integración deja espacios sin cubrir aparentemente dentro de la trama de ejes. Considerando como objetivo principal del IIRSA el transporte de los productos desde el interior del continente hacia las bocas de salida para la exportación, dichos espacios libres corresponderían a amplias zonas productivas, que se conectan con los ejes a través de carreteras existentes, y por tanto no se consideran en la trama que ocupan los ejes. De esta forma, concluimos que en realidad los espacios "vacíos" no quedan desconectados, sino que se conectan a los ejes directa o indirectamente, por lo cual deben ser considerados parte del espacio abarcado por el IIRSA.

El "vacío" del noreste brasileño no está explícitamente conectado porque los intereses de Brasil son lograr una conexión con el resto de los países de América del Sur, lo cual lo logra a través de los ejes que integra. Además, la integración entre las zonas de Brasil incluidas en los ejes con dicha zona "aislada" se materializa a través de carreteras existentes, de forma que se puede sacar la producción del noreste brasileño por el Océano Pacífico, pero también lo puede hacer por el Océano Atlántico a través de los puertos existentes en dicha costa.

Por otro lado, también se presentan como espacios "desintegrados" el sudeste de Colombia y Venezuela, y noroeste brasileño, así como también el sur de Guyana y Surinam. Esto se atribuye a la presencia de la selva amazónica, la cual no crea las condiciones para el asentamiento de esta infraestructura. La zona sur de Argentina y Chile también queda "fuera" de esta integración, y no precisamente porque no presenten recursos, sino que por el contrario, en esta zona existen importantes explotaciones de yacimientos de hidrocarburos. Entonces, podría ser explicado por el hecho de que los yacimiento ya están siendo explotados y a su vez presentan importantes conexiones con el norte argentino y chileno, hacia donde se dirige la extracción de dichos recursos. Por lo tanto, dicha zona, lejos de quedar aislada de la integración, su conexión va a ser directamente reforzada por el IIRSA, dado que las extracciones de dichas fuentes energéticas (que constituyen la gran riqueza de la zona), se dirigen hacia los puertos que forman parte de los proyectos de los ejes, y por lo tanto no sería de importancia incluirla dentro de los proyectos.

En el centro argentino se puede delimitar otro espacio que queda fuera de la integración, sin embargo la misma no queda aislada ya que se conecta a través de vías de transporte existentes a los ejes del Sur y

MERCOSUR-Chile, y en un futuro al Andino del Sur. De todas formas en esta zona se presentan reservas de importantes recursos naturales.

En síntesis, es posible afirmar que la consolidación de la infraestructura presentará una extensa red de amplitud continental, que conectará, las zonas donde se encuentran los principales recursos, con las principales ciudades, y a ambos con los principales mercados del mundo.

## 2.8 Conexión IIRSA-ALCA

El modelo de desarrollo que tratan de negociar los Estados Unidos y las corporaciones multinacionales desde el ALCA, busca eliminar progresivamente las trabas en el comercio, en la inversión en los países del continente americano y los subsidios para la exportación agrícola (Barreda, 2004). A su vez, a través de acuerdos firmados con los gobiernos de turno, busca imponerle a los diferentes pueblos, un modelo de desarrollo exógeno, en donde los únicos beneficiados serán las grandes corporaciones multinacionales. Este tratado permitiría la apropiación de las riquezas naturales y la dominación del continente americano, ya que de esta forma, tanto el ALCA como el TLCAN, le permitirán a EE.UU. y a las corporaciones ejercer un control de todos los recursos naturales (energéticos, mineros, agua, bosques, suelos, ríos, etc.) de los países americanos y el usufructo ilimitado de los mismos por parte de esta nación (Barreda, 2004); lo que significa la pérdida definitiva de la soberanía nacional sobre cualquiera de ellos. Dichos recursos son los blancos de acción de las corporaciones multinacionales, y son el motivo por el cual se propone llevar a cabo la iniciativa de integración (Portillo, 2004). Para que esto se pueda llevar a cabo es necesario contar con la infraestructura necesaria que el IIRSA proporcionará a través de sus ejes de desarrollo (Zula, 2004). La construcción de dicha infraestructura se inserta como uno de los objetivos fundamentales del ALCA (Barreda, 2004). En conclusión, el IIRSA constituye la infraestructura necesaria para que se pueda llevar a cabo el ALCA. "EL ALCA y el IIRSA son las dos caras de la misma moneda" (Portillo, 2004); el ALCA determina lo administrativo jurídico en forma más concreta y el IIRSA la infraestructura, a su vez es de trascendencia destacar que ambos temas están siendo discutidos de forma paralela, aunque sin un vínculo explícito, en las Cumbres de Presidentes.

La infraestructura regional se inicia en los límites de Panamá y Colombia, en donde se pretende construir "el canal interoceánico Atrato-Truandó (opción del Estado colombiano) y/o Atrato-Cacarica-San Miguel (opción propuesta y preferida por Estados Unidos). Ese nuevo canal es el punto de unión entre el Plan Puebla Panamá (PPP) y el IIRSA, en tanto permite el

enlace geográfico entre América Central y América del Sur (Portillo, 2004).

A través del ALCA y el PPP los Estados Unidos y las grandes transnacionales controlarán, la Región Mesoamericana comprendida entre Puebla y Panamá. La porción centroamericana, que incluye a Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Belice y Panamá. Y por otro lado, con el ALCA/IIRSA controlarán otros 12 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guayana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela (Portillo, 2004). En conjunto, ambos acuerdos, pasarían a tener el dominio sobre 19 millones de Km<sup>2</sup> y 504 millones de habitantes aproximadamente. A su vez el ALCA, el IIRSA y el PPP dan a las empresas transnacionales un sustento jurídico para exigir acciones legales o militares a favor de la defensa y continuación de sus intereses económicos y políticos (Portillo, 2004).

La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), constituye uno de los elementos estructurantes de la política hegemónica de los Estados Unidos para las Américas y el Caribe, junto con el Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN, enero 1994), el Área de Libre Comercio para las Américas (ALCA, diciembre 1994), el Plan Colombia (1999), y el Plan Puebla Panamá (PPP, marzo 2001) (Portillo, 2004). Estos cinco elementos constituyen acuerdos aduaneros y ejes de integración. Tanto el PPP, que abarca desde México hasta Panamá vinculando México y Centroamérica, y el IIRSA, que abarca la totalidad de América del Sur, constituyen dos piezas fundamentales para concretar el comercio en las Américas por parte de las empresas transnacionales y los Estados Unidos. A través de estos tratados, se ponen en práctica los marcos conceptuales para el desarrollo de la infraestructura regional, ya que en conjunto comprenden todos los proyectos de infraestructura necesarios para que se puedan llevar a cabo los diversos acuerdos aduaneros y de integración, que conducirán a la dominación y a un nuevo saqueo de los pueblos americanos (Portillo, 2004).

## 3 - LOS PELIGROS DEL IIRSA

### 3.1 Impactos del IIRSA

Con el objetivo de poder proyectar en el tiempo, evaluar y sintetizar los posibles impactos que la implementación de la iniciativa podría provocar, se elaboró una matriz de impacto ambiental, en la que se consideraron tres dominios: Físico-biológico, Socio-económico y Político. La misma está pensada para el conjunto de los proyectos, y no para cada caso particular, lo que permite llegar a una visión integrada de las consecuencias de la iniciativa y no casos particulares que presentarían de forma sesgada la compleja trama de relaciones que se establecen entre los proyectos y los dominios.

Esta iniciativa provocaría impactos diferenciales en las distintas etapas de su implementación y consolidación, por lo cual esta matriz tratará de evaluar como afectará en los dominios considerados.

#### **Etapas:**

**antes a su iniciación:** corresponde al período de tiempo que antecede a la planificación del IIRSA y de alguno de sus proyectos, por lo tanto refiere al período anterior a octubre de 2000.

**en construcción:** esta etapa corresponde al período que se inicia en octubre de 2000, cuando se da inicio al IIRSA, y continuará hasta que la totalidad de los proyectos logren consolidarse. En la actualidad nos encontramos en esta etapa, en la cual se están planificando y progresivamente se van consolidando diferentes fracciones de proyectos preestablecidos.

**en funcionamiento:** esta etapa tendrá sus comienzos una vez culminada la construcción de la totalidad de los proyectos y se encuentren asentadas las principales empresas que explotarán los recursos de mayor importancia del continente. El comienzo de esta etapa se estima para el año 2020 y es en ella cuando se ha de consolidar de forma progresiva los supuestos objetivos del IIRSA

**de abandono:** esta etapa se presentará en una proyección en el tiempo indeterminada, la cual estará caracterizada por la pérdida de rentabilidad de las diferentes actividades económicas, producto de los impactos sufridos en el sistema ambiental, principalmente por sobre explotación, determinando en algunos casos el agotamiento de recursos y en otros la necesidad de técnicas sumamente complejas para su recuperación. Esto provocará la emigración de capitales hacia otras áreas que ofrezcan mayores tasas de ganancia, resultando que la mayor parte de la infraestructura dejará de ser utilizada, y por lo tanto, se detendrá todo tipo de obras para su mantenimiento.

Si bien esta realidad sumamente compleja actúa de forma sistémica, es necesario la realización de una subdivisión que permita analizar y sintetizar de forma más concreta y eficiente, como la implementación de

los proyectos afectarán a las diferentes variables. Por lo tanto se trabaja con una tipología que corresponde más a una naturaleza analítica y sintetizadora que a una absoluta.

De esta manera se subdivide la matriz en tres dominios:

- **Físico-Biológico:** En este dominio se toman en cuenta los recursos más importantes con los que cuenta el continente, ya sea desde su condición de bienes de primera necesidad, también como insumos para las principales actividades económicas. De esta manera se evalúa como serán afectados por las diferentes iniciativas (de forma directa o indirecta), en sus diferentes etapas. Estos recursos serán agua, biodiversidad, fuentes energéticas fósiles y recursos minerales.

- **Socio-económico:** Este dominio fue dividido en dos grandes grupos, **medio urbano** y **medio rural**, para lo cual se tomó como criterio la diferenciación espacial existente. A su vez estos fueron divididos, en importantes sub grupos tomando en cuenta los diferentes grados de participación en la reproducción del sistema. Resultando, de esta manera, un primer gran grupo, compuesto por los sub grupos:

● **Grandes productores y terratenientes, y agroindustrias:** este sub grupo se caracteriza por ser el propietario de los medios de producción, y por lo tanto presentan una participación activa y en muchos casos determinantes, de la economía y de las políticas económicas de los países sudamericanos. Siendo a su vez el sub grupo que se apropia de la mayor proporción del valor generado por los otros sub grupos.

● **Medianos y pequeños productores y campesinos:** Este sub grupo está integrado por un conjunto sumamente heterogéneo (a nivel económico, cultural, ideológico, etc.) de productores, abarcando desde productores capitalistas hasta quienes destinan su producción para su auto abastecimiento. No obstante, en la actualidad comparten las consecuencias de un sistema que premia constantemente la eficiencia económica, llevando a la desaparición a quienes no puedan competir en el mercado.

● **El tercer grupo está compuesto por los trabajadores rurales en su conjunto,** abarcando a asalariados rurales, desempleados, subempleados. etc, quienes forman parte del sistema como vendedores de su fuerza de trabajo, por la cual reciben una remuneración notoriamente insuficiente para cubrir sus necesidades básicas.

● **Finalmente encontramos un cuarto sub grupo,** compuesto por quienes por propia voluntad se han excluido del sistema capitalista, manteniéndose al margen de la re-producción del mismo, y por tanto se los denominó fuera del sistema.

El segundo gran grupo, medio urbano, estará compuesto por tres sub grupos, tomando como criterio para su diferenciación, de la misma forma que para el medio rural, la participación que presentan en la reproducción del sistema. Para esto se diferencia en:

● **Burguesía local**, la cual se inserta en el sistema capitalista como propietaria de los principales medios de producción, lo cual la posiciona como un importante actor y con considerable poder económico y político.

● **Clase media**: quien más allá de presentarse como propietaria o no de los medios de producción, no se ubica en posiciones privilegiadas, ni cuenta con el poder necesario para ser determinante en la toma de decisiones políticas, sociales y económicas. De esta forma actúan de forma "pasiva" en la reproducción del sistema.

● **Clase trabajadora**: en este subgrupo encontramos al conjunto de la población que no participa (salvo excepciones) en la toma de decisiones. Está compuesto principalmente por trabajadores, desempleados, subempleados, trabajadores precarios e informales, los cuales generalmente no alcanzan a cubrir la totalidad de sus necesidades básicas. Este subgrupo se encuentra como condición y consecuencia del sistema capitalista.

**Político**: En este dominio se evalúa como las diferentes infraestructuras planteadas por el IIRSA, irán afectando en sus diferentes etapas, la soberanía de los pueblos y de los Estados Sudamericanos.



**Cuadro 1. Matriz de Impacto**

| DOMINIOS         | CATEGORIZACIÓN                                      | ANTES  | EN CONSTRUCCIÓN  | EN FUNCIONAMIENTO   | ABANDONO   |
|------------------|---|--|--|---|--|
| FÍSICO-BIOLÓGICO | Agua  | No existe un manejo adecuado Pero aún no hay un gran impacto   | Aumento de la explotación Y consumo del recurso  | Disminución progresiva de la calidad y cantidad del agua  | Pérdida de reservas de agua  |
|                  | Biodiversidad                                       | Sustitución progresiva de ecosistemas naturales por agrosistemas y Aumento del conocimiento de la biodiversidad sudamericana | Destrucción de ecosistemas y pérdida de biodiversidad; determinación de áreas protegidas para la conservación de ecosistemas         | Utilización de la diversidad genética de los ecosistemas sudamericanos e incremento de la sustitución de ecosistemas naturales por agrosistemas | Patentes y privatización de la biodiversidad                       |
|                  | Fuentes energéticas fósiles                         | Explotación en aumento   | Incremento de la explotación de nuevas reservas  | Mayor incremento de su explotación, disminución acelerada y progresiva de las reservas  | Pérdida total e irreversible de reservas                           |
|                  | Minerales   | Explotación limitada a áreas accesibles  | Actividades de prospección y Aumento de la explotación minera  | Disminución progresiva y acelerada de las reservas  | Degradación de ecosistemas y pérdida de reservas                   |
| Medio Rural      | Grandes productores, Teratenientes y agroindustrias | Tendencia progresiva a la concentración e incremento del capital   | Incremento del capital y de las ganancias  | Obtención de grandes beneficios, por reducción en costos de producción y continuismo de la tendencia a la concentración de su capital           | Pérdida de rentabilidad en la actividad rural y abandono del medio |
|                  | Pequeños y medianos prod. campesinos                | Tendencia a la disminución, pasaje a la clase asalariada rural y migración a los centros urbanos                             | Incremento de venta de tierras y Migración hacia los centros urbanos y pasaje a la clase asalariada                                  | Disminución acelerada y progresiva hasta la desaparición del medio rural  |  |
|                  | asalariados   | Tendencia a la disminución incremento de su explotación y Deterioro de la calidad de vida                                    | Incremento de la migración hacia las periferias de los centros urbanos. Aumento de la tasa de ocupación                              | Tendencia a la disminución por migración  | Regreso al medio rural   |
| SOCIO-ECONÓMICO  | Fuera del sistema                                   | Autobastecimiento Perturbación y expulsión de sus tierras  | Incremento de la perturbación Y expulsión de sus tierras   | Ingreso al sistema capitalista Y desaparición, pérdida y Homogeneización de culturas  |  |
|                  | Burguesía local                                     | Capacidades de crecimiento limitadas   | Aumento de las ganancias y de capital por los beneficios de la infraestructura   | Obtención de mayores beneficios de la infraestructura   |  |
|                  | Clase media   | Tendencia al decrecimiento   | Tendencia a la disminución   | Decrecimiento acelerado   |  |
| Medio Urbano     | Clase trabajadora                                   | Aumento cuantitativo y disminución en la calidad de vida   | Creación de empleos coyunturales   | Mayor incremento cuantitativo   | Pérdida de fuentes laborales                                       |
|                  | Político  | Pérdida progresiva de competencia y poder por parte del Estado.  | Incremento de la presión y de la influencia de los organismos multilaterales y de las empresas capitalistas en la gestión del Estado | Pérdida total de la soberanía de los Pueblos y Estados sudamericanos  | Endeudamiento  |

## 3.2 Dominio Físico - Biológico

### 3.2.1 Agua

**Antes:** Si bien no existe un manejo adecuado de los recursos hídricos, los impactos negativos sobre estos recursos no han resultado de importantes magnitudes, manteniéndose altos niveles cualitativos e importantes reservas de los mismos. En la actualidad, para el conjunto del continente, la oferta de este recurso supera ampliamente la demanda, lo cual explica en parte la escasa magnitud de los impactos.

**En construcción:** En esta etapa se aprecia un importante incremento en el consumo del recurso, el cual está determinado por su necesidad para la construcción de las diferentes obras, así también como insumo de las nuevas empresas que progresivamente se irán asentando en la región.

De esta forma se incrementará el consumo, y se prevén importantes modificaciones en el funcionamiento del sistema hídrico (construcción de represas, canalización y artificialización de cursos de agua, implementación de sistemas de riego masivos, etc.) determinando el incremento de los impactos sobre este recurso.

**En funcionamiento:** En esta etapa se experimentará un máximo en la explotación de este recursos, dado que las empresas industriales y agroindustriales, y grandes productores, requerirán progresivamente mayores cantidades de agua, a fin de poder concretar sus altos volúmenes de producción. Asimismo estas serán las encargadas de provocar un importante descenso en la calidad del recurso por contaminación. Es importante destacar que la insuficiencia de oferta de agua con respecto a la demanda que se presenta en los territorios de las principales potencias económicas a nivel mundial, posiblemente determine la exportación de este recurso. De esta manera se generará la sobreexplotación del recurso, lo cual provocará una importante disminución cualitativa y cuantitativa del mismo.

**Abandono:** Los impactos realizados en la etapa anterior pueden llegar a una grado de magnitud, que dejarán como resultado un escenario en el cual las poblaciones sudamericanas se encontrarán desabastecidas de agua.

En resumen, durante todas las etapas del IIRSA, se experimentará una disminución cualitativa del recurso y la alteración del funcionamiento del sistema hídrico, lo cual pondrá en peligro no solo la posibilidad del satisfacción de las futuras generaciones, sino también el abastecimiento de las actuales.

### 3.2.2 Biodiversidad

**Antes:** Progresivamente se ha apreciado una clara tendencia a la sustitución de ecosistemas naturales por agrosistemas, producto del incremento de la rentabilidad que ha experimentado la actividad agrícola.

Éste radica en el importante crecimiento que ha sufrido la demanda de productos alimenticios para el abastecimiento del comercio mundial y el sobre consumo en los países industrializados. Este fenómeno se ha presentado a escala local, continental y mundial.

A su vez, ha existido un importante aumento en el conocimiento de la potencialidades que presenta la biodiversidad, así como también de la riqueza de especies del continente, lo cual lo posiciona como centro de gran interés para las industrias relacionadas a la biotecnología.

**En construcción:** La construcción de la infraestructura devastará zonas de alta biodiversidad por remoción directa, pero también repercutirá indirectamente por las influencias ejercidas en el ambiente. Por otro lado la devastación progresiva es de gran preocupación tanto para la sociedad como para la industria biotecnológica, por lo cual se tiende a la delimitación de áreas protegidas, en las que se conservarían determinadas fracciones de ecosistemas.

**En funcionamiento:** El sistema de infraestructura consolidado permitirá el acceso a zonas que antes eran inalcanzables, provocando importantes consecuencias. Entre ellas se destacan el incremento de la explotación de dichas áreas por parte de la actividad agrícola, de la industria extractiva minera y energética, llevando a la destrucción de importantes ecosistemas naturales. Por otro lado, el aumento del conocimiento de la diversidad biológica, en beneficio de la industria biotecnológica y farmacéutica favorecerá los procesos de biopiratería. De esta forma se presentarán ciertas contradicciones que determinarán la evolución de la biodiversidad, por un lado los intereses de las empresas relacionadas a las actividades agrícolas y mineras y por otro los referentes a la industria farmacéutica y a la biotecnología.

**Abandono:** Luego del abandono de la infraestructura, y de la migración de las grandes empresas encargadas de la explotación de los principales recursos del continente, se presentará un escenario en el cual existirán pequeñas áreas privatizadas bajo la modalidad de áreas protegidas y patentes de las especies que constituyen el patrimonio de las poblaciones locales.

En líneas generales se puede afirmar con cierto grado de certeza que la implementación del IIRSA generará una intensa pérdida de biodiversidad. Como consecuencia existirá un incremento de la concientización y preocupación por la conservación de la biodiversidad, materializada en áreas protegidas, pero que significarán (al menos con las tendencias actuales) una forma de privatización de la biodiversidad.

### 3.2.3 Fuentes energéticas fósiles

**Antes:** El incremento del conocimiento de las reservas de combustibles fósiles en América del Sur y la disminución progresiva de las reservas en otras partes del mundo ha llevado a la creciente explotación del recurso en los últimos años. Esta se ha realizado en las áreas que disponen de la infraestructura necesaria para el adecuado desarrollo de la actividad extractiva.

**En construcción:** La infraestructura permitirá abaratar los costos de la explotación de estas fuentes, por lo que se comienzan a realizar nuevas prospecciones y a explotar nuevas fuentes.

**En funcionamiento:** La explotación de este recurso, ya que es un insumo imprescindible para la totalidad de las industrias, acompañado de las grandes ganancias que generará su explotación, por disminución de costos de transporte y por el importante

incremento que han sufrido estos productos en el mercado mundial, determinará un gran incremento de su explotación. Esto generará el agotamiento de estos recursos, los cuales no son renovables a escala humana.

**Abandono:** El importante y acelerado incremento en la explotación del recurso, sin programas de recuperación ambiental del entorno, conduce por una parte a la pérdida progresiva de las reservas y por otro a la generación de importantes espacios altamente contaminados.

En síntesis, considerando la no renovabilidad y los crecientes niveles de explotación de estos recursos, provocará que en un corto período de tiempo la región no pueda autoabastecerse con estas fuentes energéticas.



### 3.2.4 Minerales

**Antes:** La explotación de los recursos minerales se ve limitada únicamente a aquellas zonas que presentan ciertas condiciones de acceso, por lo tanto esta explotación ha sido realizada en determinadas zonas, y de esta forma se han ido generando impactos de diferentes magnitudes en lugares puntuales pero que llegan a tener alcance regional.

**En construcción:** La posibilidad de acceso a zonas previamente inaccesibles genera expectativas hacia el aumento de la explotación por lo que se incrementan las actividades de prospección, llevando progresivamente a una mayor extracción minera.

**En funcionamiento:** En esta etapa se incrementará la extracción de los recursos minerales de forma acelerada, provocando una progresiva disminución de las reservas y severos impactos ambientales.

**Abandono:** El aumento de la explotación lleva a la

destrucción y degradación de los ecosistemas, ya que implica la destrucción total de éstos para poder extraer los minerales, generando asimismo un fuerte impacto sobre ecosistemas aledaños por contaminación. Además la sobre explotación realizada durante todo el periodo, determinará el agotamiento total de estos recursos. Un elemento preocupante es que no se proponen (al menos hasta el presente) programas de recuperación para las áreas de extracción de minerales.

En síntesis la implementación del IIRSA y el futuro asentamiento de diferentes empresas para cubrir la demanda de los países industrializados determina el agotamiento de estos recursos, así como también severos e irreversibles daños ecosistémicos.

## 3.3 Dominio Socio - Económico

### 3.3.1 Medio Rural

#### **Subgrupo: Grandes productores, terratenientes y agroindustrias:**

**Antes:** Históricamente ha existido una tendencia hacia la concentración de tierras y capital, lo cual ha favorecido y consolidado a este grupo. Esta concentración se explica por el hecho de que:

Al poseer el mayor porcentaje de los medios de producción y de los factores productivos obtienen los mecanismos necesarios para promover las políticas económicas que determinan la evolución del sector. Son los únicos capaces de invertir en nuevas tecnologías que les permita lograr progresivamente mayores grados de eficiencia extractiva de recursos.

Por economía de escala no necesitan imperiosamente obtener grandes tasas de ganancias para que su producción sea rentable, ni aumentar su inversión en el mantenimiento del "capital natural".

Su consolidación económica les ofrece cierta estabilidad frente a posibles crisis coyunturales que pueda sufrir el sector.

Estas variables se han conjugado y potenciado, resultando una tendencia progresiva e inminente a la concentración de tierras y capitales en general.

**En construcción:** En esta etapa comienza la realización de determinadas infraestructuras, las cuales se irán consolidando en diferentes períodos. Por lo tanto de forma diferencial, irán arrojando importantes beneficios (principalmente por reducción de costos de producción en transportes, acceso a energías y telecomunicaciones) a los diferentes productores. En este período también es importante destacar el incremento del valor de las tierras cercanas o relacionadas a estas nuevas infraestructuras, lo cual provocará gran dinámica en el mercado inmobiliario, destacándose los fenómenos de especulación, y compra de tierras por parte de este grupo. Finalmente existirá una nueva distribución de las unidades producti-

vas, dado que la nueva infraestructura, permitirá el asentamiento de los grandes productores capitalistas, en zonas que antes no contaban con las condiciones mínimas necesarias para desarrollar estas actividades y extraer los productos obtenidos. Claramente en esta etapa se mantiene, incrementa y acelera la tendencia a la concentración y extranjerización de tierras.

**En funcionamiento:** Una vez finalizada la totalidad de la infraestructura planificada, los grandes productores y empresarios agrícolas, gozarán de importantes beneficios dado que la consolidación de los ejes brindará los mecanismos necesarios para reducir considerablemente los costos de producción y transporte de mercancías, lo cual generará un importante incremento de la tasa de ganancias. De esta manera este grupo obtendrá los recursos necesarios para invertir en nuevas tecnologías y en nuevas tierras (que permitan lograr incrementos en la productividad y en la producción) A esto se le agrega el importante aumento que sufrirán los precios de las tierras agrícolas, lo cual, en su conjunto determinará el continuismo de la tendencia de concentración de tierras y medios de producción.

**Abandono:** La dinámica de las actividades económicas practicadas por empresas pertenecientes a rubros agroindustriales, y los grandes productores, experimentarán una importante suerte de estancamiento al ser imposible ampliar las áreas productivas. Los severos impactos ambientales originados por la sobre explotación de los recursos conducirá a la pérdida de rentabilidad, con la generación de procesos de retracción del sector agropecuario. La magnitud de estos impactos, llevará a que las técnicas de mitigación y recuperación (para los casos que sean posibles) presenten elevados costos, y por lo tanto no justifiquen su inversión. Como resultado quedarán



extensas áreas de tierras con escaso potencial productivo y por lo tanto de bajo valor, lo cual determinará la desaparición del importante mercado inmobiliario generado, así como también la migración de capitales vinculados a la explotación agrícola en búsqueda de tierras con mayor productividad. De esta manera, como ya se registra en algunas partes del continente se habrán generado procesos masivos de desertificación.

A modo de síntesis, la implementación de esta infraestructura será sumamente beneficiosa para este grupo, dado que proporcionará las "condiciones generales de la producción" (Portillo, 1991) que permitan un crecimiento dinámico del sector. De esta manera y acorde a la lógica cortoplacista se sobreexplotarán los principales recursos naturales, maximizando las ganancias y acentuando de esta forma la tendencia a la concentración de capitales en estas empresas. Finalmente, cuando la actividad pierda rentabilidad, emigrarán hacia otros territorios con mayor potencial productivo, dejando como saldo irreversibles costos ambientales y sociales.

#### **Subgrupo: Pequeños y medianos productores y campesinos**

**Antes:** Este grupo ha presentado una clara tendencia a su disminución cuantitativa, dado que sus actividades han sufrido una pérdida progresiva de rentabilidad, lo cual se explica por la insuficiente capacidad de obtener mecanismos (principalmente tecnológicos y financieros) que le permitan competir en las actuales condiciones de mercado. De esta manera, surgen diferentes alternativas que les permitan mejorar su calidad de vida, entre las cuales se destacan la migración hacia centros urbanos, así como también su incorporación al mercado de trabajo como asalariados rurales.

**En construcción:** Si bien en esta etapa pueden acceder a los beneficios que provocaría la consolidación de las infraestructuras, en términos relativos continúan en desventaja con respecto a los grandes productores, lo cual no provoca cambios en la tendencia que han sufrido históricamente. Por otro lado, el importante incremento en el precio de las tierras, generará condiciones sumamente atractivas y en casos determinados de obligación para que las tierras deban ser vendidas a las grandes empresas capitalistas. Es así que un alto porcentaje de la población rural pasará a ser asalariada, ya sea en este medio o en el medio urbano.

**En funcionamiento:** El gran crecimiento experimentado por los grandes productores determinará las condiciones económicas necesarias, para que la actividad de los pequeños y grandes productores se vuelva insostenible. Por lo tanto es el momento en el cual su disminución cuantitativa se hace máxima.

En resumen la implementación del IIRSA irá en contra de los intereses de los medianos y pequeños pro-

ductores, dado que si bien generará una disminución en sus costos de producción, incrementará la desigualdad de la competencia en el mercado. Para el caso de los pequeños productores y campesinos que destinan su producción al auto consumo, si bien no serán afectados por estas variables productivas, el incremento del valor de las tierras, así como también de sus impuestos determinarán en última instancia su desaparición.

#### **Subgrupo: Asalariados**

**Antes:** La progresiva tecnificación del agro, ha llevado al decrecimiento de la demanda de trabajo, lo cual crea un importante y creciente número de desempleados en el medio rural. Esto, ha provocado un incremento en la tasa de explotación de los trabajadores rurales y una baja de sus salarios, los cuales son considerablemente insuficientes para cubrir las necesidades básicas de los trabajadores y su familia. De esta manera se presenta como alternativa para esta población rural, la migración hacia espacios urbanos, con el objetivo de mejorar su calidad de vida. Esta alternativa no siempre resulta ya que las ciudades tampoco ofrecen nuevos empleos, llevando en muchos casos a esta población a ocupar los cinturones de pobreza periféricos de las ciudades, y en los cuales no encuentran mejoras significativas, sino que por el contrario sufren un proceso de deterioro en su calidad de vida y de pérdida de saberes.

**En construcción:** En esta etapa, las actividades relacionadas a la construcción de la infraestructura demandará un importante número de puestos de trabajo, lo cual provocará la inserción laboral de trabajadores rurales de zonas cercanas. Estos puestos de trabajo serán coyunturales, por lo cual en primera instancia beneficiarán a la población trabajadora, pero una vez finalizadas las obras, generarán condiciones perjudiciales para la población rural.

**En funcionamiento:** En esta etapa se presentará una dinámica compleja de los trabajadores asalariados dado que, se perderán puestos de trabajo (por finalización de obras de construcción), se generarán nuevos puestos de trabajo, pero que exigen en general un alto nivel de especialización (iniciación de actividad de agroindustrias y grandes áreas productivas). Por otra parte se incrementará la oferta de trabajadores (ex pequeños productores). Los resultados dependerán de como se relacionen estos fenómenos, los cuales presentarán grandes diferencias temporales y espaciales. No obstante, todo hace indicar que finalmente (en saldos netos), la oferta de mano de obra será considerablemente mayor a la demanda, por lo cual se generará progresivamente un incremento de la población desocupada, y que en última instancia continúe la tendencia de migrar hacia centros urbanos.

En resumen la implementación del IIRSA generará impactos positivos de corta duración e impactos negativos permanentes en los trabajadores asalaria-

dos. Los impactos positivos serán coyunturales, no alcanzando para generar las condiciones necesarias que permitan la satisfacción de las necesidades básicas de la población rural de forma estructural. Finalmente los impactos negativos reafirmarán la tendencia existente, que pone en una situación desfavorable a la clase trabajadora rural.

#### **Subgrupo: Fuera del sistema**

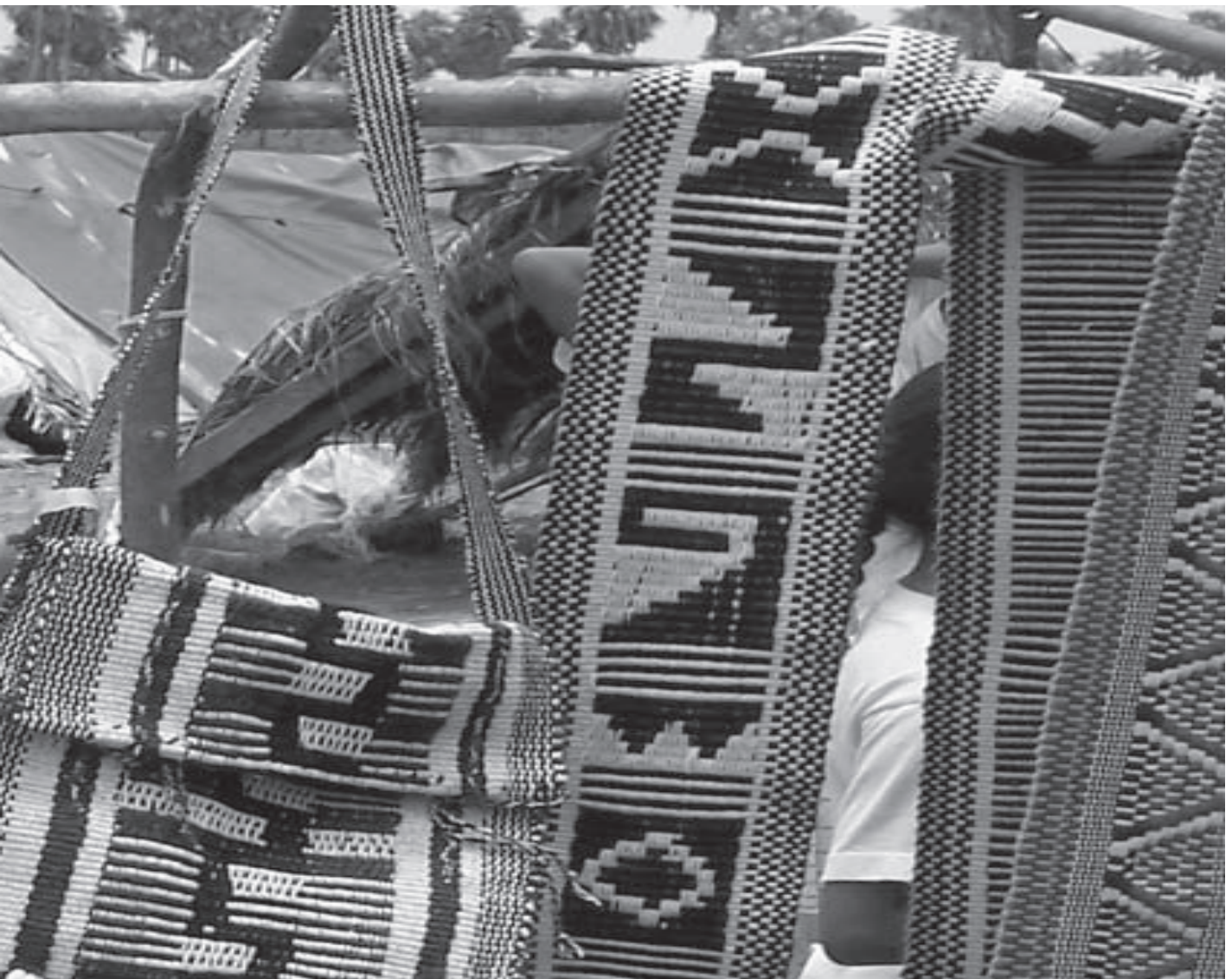
**Antes:** Históricamente se han encontrado aislados, tratando de mantener sus culturas, y protegiéndose de un sistema el cual en su afán homogeneizador y en sus intentos de incorporarlos, constantemente los ha marginado. Existe una puja constante entre estos grupos y los pertenecientes al sistema capitalista, donde se destacan principalmente los referentes a la propiedad de la tierra.

**En construcción:** El comienzo de las obras y de la totalidad de las construcciones del IIRSA, provocarán fuertes perturbaciones en estas comunidades. En primer lugar los impactos culturales que provocarán estas infraestructuras y las actividades que atraigan, así como también los territoriales, dado que será necesaria la expulsión y/o relocalización de

estas comunidades para los casos en que estas estén asentadas en zonas de interés por parte de los diferentes proyectos.

**En funcionamiento:** La presión ejercida por el sistema capitalista mediante la instalación de empresas multinacionales y sus condiciones logísticas, provocará que se generen las condiciones necesarias para no permitir la supervivencia de estas comunidades como tales. En esta etapa se dará necesariamente el ingreso de estas comunidades al sistema capitalista o un proceso agresivo de marginación territorial lo cual provocará necesariamente la pérdida de sus culturas autóctonas, y una tendencia a la adopción de las prácticas referentes a la cultura hegemónica.

En resumen la implementación del IIRSA atentará contra la diversidad cultural, promoviendo la tendencia homogeneizadora de culturas. De esta manera se perderá gran riqueza de prácticas, conocimientos, experiencias, técnicas, etc., limitando aún más las posibilidades de la región.



### 3.3.2 Medio Urbano

#### Subgrupo: Burguesía local

**Antes:** Esta clase si bien en el devenir de la historia ha presentado una clara tendencia a la concentración del capital, también ha lidiado constantemente con el problema del descenso de la tasa de ganancia que su producción ha sufrido. Este descenso lo ha saldado gracias a la transferencia de las pérdidas hacia los sectores trabajadores; las ventajas de la producción a gran escala y a coyunturales incorporaciones tecnológicas, todo lo cual en primera instancia provocan un importante incremento de sus tasas de ganancia. En la actualidad esta clase tiene sus potencialidades de crecimiento limitadas dado que la infraestructura referente al transporte, energías y telecomunicaciones, al no ser la adecuada, provoca que los costos de producción sean elevados. De la misma forma limita la posibilidad de expansión de las diferentes actividades a regiones en donde puedan explotar de manera más eficiente los recursos. Es así que se generarán/mejorarán las "condiciones generales de la producción" (Portillo, 1991). Sin embargo, en condiciones de competencia con las grandes empresas transnacionales, son progresivamente excluidos de los circuitos de la economía global.

**En construcción:** Con la consolidación progresiva de las nuevas tecnologías, las empresas ya empezarán a gozar de los beneficios de reducción de los costos de producción, así como también de la infraestructura necesaria para instalarse en lugares que desde el punto de vista económico se presenten como más atractivos. Esta reducción en los costos de producción permitirá incrementar las inversiones en la región, con lo cual progresivamente se aumentarán las ganancias y posteriormente se incrementará y se continuará con la tendencia de concentración del capital.

**En funcionamiento:** En esta etapa se consolidan los beneficios que brindan las nuevas infraestructuras, lo cual determina un auge económico de las empresas capitalistas destinadas a la explotación de los recursos, ya sea con destino al mercado interno o externo. La expansión de las empresas extranjeras en el continente se vuelven importantes, aprovechando las ventajas en recursos naturales, infraestructuras, y mano de obra que presenta la región. De esta manera nos encontramos en una etapa de gran competencia en los mercados, donde triunfarán aquellas empresas que logren sus mayores índices de eficiencia. Es así que la clase alta sudamericana presentará ciertas variaciones, debido a la masiva inserción de empresas internacionales en el mercado regional.

En líneas generales la implementación del IIRSA, determinará el continuismo de la tendencia de acumulación y concentración del capital, pero presentando una composición diferencial, dado que la clase alta sudamericana presentará determinado declive,

producto de la presión ejercida por empresas transnacionales.

#### Subgrupo: Clase media

**Antes:** Progresivamente esta clase ha experimentado una disminución cuantitativa, producto de la tendencia de acumulación y concentración del capital.

**En construcción:** La llegada de importantes inversiones, principalmente de empresas transnacionales, provocará el declive acelerado de las empresas capitalistas de menor porte. De esta manera se crearán nuevos puestos de trabajo, a la vez que se perderán otros, producto de las nuevas incorporaciones técnicas. Por lo cual el IIRSA, provocará impactos positivos y negativos de forma diferencial (a nivel temporal y espacial) en el empleo y en las actividades económicas de la clase media, pero finalmente terminará adaptándose a la tendencia histórica de descenso de demanda de mano de obra, dejando como resultado el declive de esta clase.

**En funcionamiento:** El declive continuará siendo acelerado, ya que se han creado las condiciones necesarias para atraer importantes flujos de inversiones extranjeras. Por lo cual los fenómenos anteriormente mencionados, presentan un máximo, llevando a la disminución progresiva y acelerada de la clase media.

En síntesis, la implementación del IIRSA traerá en un principio condiciones que beneficien a esta clase, pero en última instancia la evolución y consolidación de los procesos provocará progresivamente su disminución.

#### Subgrupo: Clase trabajadora

**Antes:** Existe un importante aumento en la población urbana de los sectores populares, lo cual estaría dado por el incremento de las migraciones del campo a la ciudad y por el declive sufrido por la clase media. Las políticas económicas y sociales llevadas a cabo en el devenir de la historia han provocado la consolidación de esta clase como tal, la cual a su vez se presenta como condición necesaria para la reproducción del sistema. Esta clase constantemente experimenta un descenso en su calidad de vida, producto del decrecimiento de su salario real (lo que incide en su poder adquisitivo) y la pérdida de los beneficios sociales brindado por el Estado.

**En construcción:** En esta etapa se generarán importantes puestos de trabajo gracias a la construcción de las nuevas infraestructuras, así como también los que demandarán las nuevas empresas capitalistas que se instalen en la región. A su vez se crearán importantes migraciones de trabajadores, los cuales tratarán de incorporarse a estas obras.

**En funcionamiento:** En esta etapa se perderán numerosos puestos de trabajo producto de la finalización de las obras, pero en contrapartida las nuevas

empresas que operan en el medio requerirán nuevos trabajadores. Finalmente estas empresas provocarán el detrimento de las empresas que operaban anteriormente, las cuales por poseer un menor grado de avance tecnológico demandaban mayores puestos de trabajo, dejando como resultado importantes contingentes de trabajadores desocupados.

En líneas generales se desprende que la implementación del IIRSA beneficiará por determinados períodos coyunturales a la población trabajadora, y que consecuentemente atentará contra ella. Más allá de las variaciones en los puestos de trabajo, esta implantación provocará un aumento progresivo de los bienes de consumo, un decrecimiento de los servicios públicos, desbalances migratorios, y otras consecuencias, que serán claramente desfavorable para los intereses de los sectores menos privilegiados de la sociedad.



### 3.4 Dominio Político

**Antes:** Existe una fuerte presión por parte de los actores económicos y políticos de mayor importancia, hacia una pérdida de competencia por parte del Estado, a modo de dejar actuar sin obstáculos a la "mano invisible del mercado". Esta presión toma su mayor impulso de la mano de las empresas capitalistas multinacionales y transnacionales, pero ingenuamente apoyadas por las burguesías locales y sectores medios de la población, aunque esto tienda a operar en contra de sus intereses.

**En construcción:** La presión existente adquiere progresivamente mayor relevancia, determinando la pérdida de competencia y soberanía de los Estados sudamericanos. Esta presión se explica por las altas inversiones y préstamos que estas empresas y organismos han realizado en este continente, con el objetivo dudoso de promover su desarrollo. El discurso ideológico sobre las bondades de la IED (Inversión Extranjera Directa) constituye el principal argumento para consolidar el modelo.

**En funcionamiento:** El control y la presión ejercida por las empresas capitalistas (dado que emplean un porcentaje de la población trabajadora, mantienen un peso importante del PBI, y que en última instancia determinan las economías locales y regionales), así como también por parte de los organismos multilaterales (con los cuales se mantienen deudas desorbitadas e impagables) determinan la pérdida total de soberanía por parte de los pueblos y de los Estados, los cuales comprometen las posibilidades de la totalidad de la población sudamericana.

En líneas generales gracias a la implementación del IIRSA, los actores que promueven su consolidación y que se beneficiarán de la misma (empresas capitalistas y organismos multilaterales), serán los encargados de discutir y decidir las diferentes políticas que determinarán el futuro de los pueblos sudamericanos. Por lo cual, esta serie de megaproyectos y lo que ellos conllevan, progresivamente determinará la pérdida total de soberanía por parte de los pueblos y de los Estados sudamericanos.

## 4 - REFLEXIONES

Los grandes cambios generados a nivel mundial a partir de la segunda mitad del siglo XX en la economía, el modelo de producción y el modelo de desarrollo, han generado diversas transformaciones (a diferentes escalas) sociales, económicas, políticas, culturales y ambientales. También adquieren fundamental y creciente relevancia los cambios espaciales y territoriales, que se presentan en forma compleja como causa y consecuencia de los anteriores. En América del Sur, en las últimas décadas, han tomado gran importancia los cambios espaciales y territoriales, referentes a las infraestructuras del transporte, la información y la energía. Cambios que constituyen respuestas al crecimiento progresivo de la demanda de los mercados en los países industrializados. Que ante la insuficiencia de sus sistemas ambientales, planifican la extracción de bienes de la naturaleza, especialmente desde América del Sur. Para que la oferta de materias primas acompañe en forma eficiente y eficaz las necesidades crecientes del norte resulta imperioso "modernizar la infraestructura local" en las áreas de extracción.

Es en este contexto que se viene impulsando un importante sistema de megaproyectos, que apuntarán a satisfacer la demanda (cualitativa y cuantitativa) impuesta por el mercado mundial. Estos provocarían un claro y necesario crecimiento económico de la región, dado que generarían las condiciones necesarias para que sus productos logren posicionarse de manera óptima en los mercados consumidores más importantes y/o exigentes del mundo. A este sistema de megaproyectos se lo conoce como IIRSA o

Integración de la Infraestructura Regional para Sudamérica, la cual sería la responsable de generar las condiciones para el aumento sostenido de las exportaciones de materias primas o commodities, o bienes de la naturaleza. Sin embargo, el aumento de las exportaciones en un escenario de degradación de los términos de intercambio, y control de la gestión por empresas transnacionales tiende hacia la situación de crecimiento empobrecedor.

En forma generalizada, los principales objetivos del IIRSA son: consolidar una importante red de comunicaciones y transportes (fluviales, marítimos y terrestres), que permita la eficiente circulación de mercancías, información y energía, que se materializan a través de 12 ejes de integración o desarrollo. Para ello se cuenta con el apoyo financiero del BID, CAF, FONPLATA y BNDES, concesiones y agentes privados.

La implementación de estos proyectos se realiza bajo un total desconocimiento social, lo cual se ve potenciado por el modo de operar que presenta, debido a que se vienen realizando de forma aislada, simulando ser proyectos independientes e inconexos. De esta manera se explica la ausencia de participación por parte de la comunidad, la cual se moviliza por casos específicos e íntimamente relacionados a problemas laborales e impactos ambientales negativos de alcance local. Pero la población en general no ha sido informada de los alcances de cada proyecto y como están integrados en el IIRSA, obras que simulan ser de alcance local, tales como la

renovación de un puerto, construcción de una carretera, etc.

Es importante resaltar que la construcción de estos megaproyectos generará una serie de impactos aparentemente positivos, y otra serie de impactos negativos, por lo cual, para analizar su futuro será necesario aproximarse al conocimiento de sus interrelaciones, y de esta manera analizar el saldo arrojado.

La implementación de estos proyectos proporcionará un importante impulso hacia el crecimiento económico de la región, principalmente por una mejora en las condiciones de producción y un incremento de las relaciones comerciales al interior y exterior del continente. Estas mejoras, estarían dadas principalmente por la reducción de los costos de producción, lo cual llevaría a que los productos sean más competitivos, y por lo tanto se incrementa la demanda de los mercados consumidores más importantes del mundo. Por lo cual sería necesario incrementar la oferta de productos, lo que en teoría llevaría al incremento de la demanda de mano de obra, la que se sumaría a la ya generada para la construcción de la infraestructura necesaria, para la puesta en marcha del sistema. A su vez, se verían beneficiadas diferentes poblaciones (entre ellas las actualmente aisladas), gracias a un mayor y mejor acceso a servicios, como ser las telecomunicaciones y la energía, así como también, al incorporarse a alguna de las diferentes etapas de los procesos productivos. En síntesis se desprende que se podría generar un significativo incremento de la tasa de ocupación, una mejora en las condiciones de vida de la población, un importante crecimiento económico de la región, y una tendencia a la disminución de las diferencias regionales existentes.

Sin embargo, la sucesión lineal y mecánica: incremento de la demanda de productos, incremento de la oferta de productos, incremento de la demanda de mano de obra, mejora en las condiciones de vida de la población local es válida solamente en teoría, ya que en el devenir de la historia se viene demostrando empíricamente su invalidez.

En general a nivel mundial y especialmente en toda la historia Latinoamericana se registra una sucesión sustancialmente diferente a la anterior:

Incremento de la demanda de productos, concentración de la propiedad de los espacios que pueden generar esos productos, incremento de la oferta de productos, incremento de la demanda de mano de obra, descenso de los precios del producto, descenso de los salarios pagos a los trabajadores para enfrentar a la disminución de los precios, degradación ambiental en los territorios donde se generan esos productos, degradación de las condiciones de vida de la población local. En un espiral descendente que finaliza con una serie de subsidios directos e indirectos desde los Estados locales hacia las empresas para que permanezcan produciendo y

aumentando sus tasas de ganancia. Finalmente estas empresas tienen su casa matriz en los países que son los principales consumidores de estos productos, con lo cual se cierra el círculo del crecimiento empobrecedor de los países que organizan su espacio ambiental para satisfacer estas necesidades.

Por otro lado, no existe seguridad de que realmente las comunidades locales gocen de mejoras en su calidad de vida con el aumento en la disponibilidad de servicios (energéticos, comunicaciones, etc.) dado que no existe nada que afirme y/o compruebe que efectivamente podrán acceder a los mismos, principalmente por sus costos económicos. A su vez, son ilimitados los ejemplos en los cuales la implementación de grandes proyectos ha llevado al declive de la actividad de pequeños comerciantes y productores y al descenso de la calidad de vida de la población local.

El ahorro que obtendrán los productores por concepto de transporte, será más beneficioso en términos relativos para los grandes productores (por escala de producción) e incluso privativo para los pequeños productores, lo cual llevará al continuismo de la tendencia de descenso del número de pequeños y medianos productores.

Analizando los posibles impactos negativos se desprenden, entre otros, la desorbitada deuda que representará para los países sudamericanos la implementación de esta infraestructura, la cual será pagada por la totalidad de los ciudadanos, quienes probablemente no obtendrán beneficio alguno de esta inversión. Como fue mencionado anteriormente, este plan generará o implicará un aumento de la producción de bienes y servicios por parte de la región, lo cual de acuerdo a la lógica capitalista cortoplacista, provocará una sobreexplotación de los recursos, poniendo en peligro la renovabilidad de los mismos.

Entre los impactos negativos se destacan los que podrían ser llamados "directos", que estarían íntimamente relacionados a la construcción de las diferentes estructuras, que se pueden resumir en:

- los impactos que sufrirán los cursos fluviales por la construcción de represas, las cuales además atentarán contra la valiosa biodiversidad que presentan los mismos;
- la degradación de ecosistemas naturales por su explotación o por la construcción y/o ampliación de carreteras, vías férreas, gasoductos y oleoductos; los cuales llevarán a la alteración y pérdida de ecosistemas.
- los impactos provocados por la implantación de nuevas unidades productivas ya sean agrícolas, extractivas, industriales o agroindustriales.

Este futuro escenario se torna más complejo, al

constatar que una importante proporción de estas estructuras y actividades se asentarán en áreas que no han sufrido intervenciones antrópicas de magnitudes considerables.

Finalmente, la situación se ve sumamente agravada por la fuerte presión generada por las empresas transnacionales, que han llevado al incremento de la permisividad ya existente de los gobiernos, a la hora de implementar eficazmente lo establecido por su marco legal, el cual si bien presenta determinadas carencias, tampoco se ejecuta como está establecido. Esto ha conducido a que no existan controles serios del cumplimiento de lo pautado, destacándose como los ejemplos más representativos los impactos ambientales negativos que han generado.

Considerando la dificultad de clasificar a los impactos positivos como tales, y que además, existe una importante y variada gama de impactos negativos, los cuales a su vez podrían comprometer el desarrollo de presentes y futuras generaciones de poblaciones sudamericanas, y entre los cuales se destacan: degradación ecosistémica, pérdida de biodiversidad, peligro en la renovabilidad de los recursos, incremento de las desigualdades sociales, incremento de la deuda externa, incremento de la dependencia financiera y científico-tecnológica, la implantación de estos megaproyectos irá en contra del supuesto desarrollo de la región que aparece en los objetivos del IIRSA.

La Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica, prioriza los fines meramente económicos dejando de lado los fines sociales. Por lo tanto, esta implementación podrá consolidar un importante crecimiento económico de la región pero de ninguna manera su desarrollo sustentable, por lo cual resulta errónea la nomenclatura "ejes de integración o ejes de desarrollo" dado que estas categorías no aparecen entre sus objetivos reales, ni entre sus posibles resultados.

Con respecto a la localización de los "ejes de comercialización", se ha constatado que existe correspondencia espacial entre su ubicación y la de los yacimientos de combustibles fósiles, las fuentes de agua dulce y los bancos de biodiversidad genética. Registrando también una correspondencia con el emplazamiento de bases militares y las líneas de desplazamiento militar del Comando Sur de los Estados Unidos. (Portillo, 2004; [www.visionesalternativas.com](http://www.visionesalternativas.com)).

Existe también gran coincidencia entre: los países que presentan los mercados consumidores de mayor importancia de los recursos sudamericanos, los principales accionistas del BID y de otros organismos multilaterales relacionados a éste, nacionalidad de la

casa matriz de las principales empresas multinacionales y transnacionales que operan en Sudamérica, y los polos de desarrollo que generan la mayor parte de la tecnología que utiliza el continente.

De lo anterior se desprende que existen muchos Estados que están invirtiendo para promover el "desarrollo" de una región, la cual será la encargada de proporcionar los productos necesarios para el abastecimiento de sus mercados internos, que será un importante consumidor de su tecnología, y que les pagará grandes intereses por los préstamos que le han otorgado.

Por lo tanto los países Sudamericanos se endeudarán, para abaratar los costos de producción y de esta forma poder abastecer a mercados externos, los que a su vez les venderán su tecnología (beneficiándose en cuanto a la relación de términos de intercambio), la cual es indispensable para que logren consolidar esta baja en los precios. También es importante destacar que estos países industrializados serán los que financien estos proyectos de infraestructura y la compra de nuevas tecnologías.

En síntesis, los países de América del Sur continuarán aumentando su deuda externa para abastecer los mercados mundiales, alimentar el sistema que genera día a día mayores desigualdades, y de esta manera no solo limitar las posibilidades de que las generaciones actuales satisfagan sus necesidades sino que también comprometerán seriamente las posibilidades de las generaciones futuras.

Es de destacar las semejanzas existentes entre los objetivos propuestos por el ALCA y la necesidad de infraestructura para consolidarlos y la lógica existente en el IIRSA y los beneficios que arrojaría. De esta manera EEUU encontrará los mecanismos necesarios para mejorar sus relaciones comerciales con los países sudamericanos, y controlar la comercialización de estos con países Asiáticos y de la Unión Europea. Por lo cual, el IIRSA no es más que la infraestructura necesaria para interrelacionar países y regiones, para poder consolidar exitosamente los objetivos propuestos por el ALCA (Reali et al, 2005; [www.iadb.org](http://www.iadb.org)).

Por último se entiende que es necesario la creación de nuevas infraestructuras en el continente, pero solamente si este proceso se encuentra desligado de la lógica propuesta por el IIRSA.



## 5 - CONCLUSIONES

Es importante centrar la discusión en lo que debería representar, o más precisamente lo que deberían generar las nuevas infraestructuras. De esta forma, es necesario definir a priori cuál es el modelo de desarrollo que se desea promover, y consecuentemente, cuales serán las políticas necesarias para su progresiva consolidación.

Claramente la reproducción del modelo de desarrollo actual necesita un cambio radical en la red de infraestructuras existentes, a modo de incrementar sus niveles de eficiencia. No obstante, considerando las consecuencias sociales y ambientales que ha generado este modelo, es que urge la necesidad de alternativas que procuren importantes cambios en los resultados arrojados.

Por ende la discusión se traslada a la aceptación o no del modelo de desarrollo actual. En caso de no ser aceptado, será necesario un profundo análisis de la situación de la infraestructura actual, de forma de aproximarse al conocimiento de su capacidad de insertarse y cumplir exitosamente con las necesidades que presenta este nuevo modelo, el cual no estará pensado exclusivamente para la generación de mayores niveles de eficiencia.

Esta nueva infraestructura, al presentar una lógica completamente diferente, dado que deberá responder a las necesidades y voluntades de los propios pueblos, enfocándose en las carencias que estos tengan y dejando de lado la lógica del mercado externo, será considerablemente diferente a la planteada por el IIRSA. Por lo cual, en última instancia deberemos plantearnos simultáneamente qué tipo de infraestructura queremos y qué modelo de desarrollo promovemos, dado que al variar uno, necesariamente cambiará el otro.

Finalmente, en este contexto es posible destacar, dentro de un amplio espectro, tres escenarios claramente diferenciados, donde la consolidación de uno u otro, dependerá de cómo se interrelacionen las diferentes variables anteriormente analizadas.

El primer escenario estaría dado por el cumplimiento exacto de los objetivos que ha manifestado el IIRSA. Este escenario presentaría un territorio integrado, en el cual se daría una explotación necesaria de los recursos naturales más importantes, sin provocar impactos ambientales negativos de jerarquía, promoviendo así, el crecimiento económico del continente. De esta forma se minimizarían las diferencias regionales y sociales, creando los mecanismos necesarios que permitan pensar en un desarrollo posible para el continente en su conjunto.

Un segundo escenario, el cual al igual que el ante-

rior estaría sustentado en la lógica del modo de producción capitalista, generaría solamente un importante crecimiento económico, lejos de provocar procesos de integración y/o de desarrollo para la región. Este crecimiento estaría dado por la sobre-explotación de los recursos naturales, poniendo en peligro la renovabilidad de los mismos. Lo que provocaría el mantenimiento y la perpetuación de las formas de producir valor y de las relaciones productivas, generando de esta manera graves impactos sociales, económicos y ambientales. Es decir, sería el escenario que se presentaría de acuerdo a la lógica que sustenta al IIRSA.

Es importante resaltar la contradicción existente entre los dos primeros escenarios, dado que existe gran similitud en la lógica que los promueve, dado que ambos se basarían en el modelo actual de desarrollo, pero ésta arrojaría resultados considerablemente diferentes, ya que cada uno considera distintas consecuencias del modelo capitalista.

Un tercer escenario, el cual se presenta como alternativa a los anteriores, y que se caracterizaría por mantener claras diferencias ideológicas, geopolíticas y de infraestructura, ya que estaría basado en un modelo alternativo de desarrollo. Este escenario presentaría un conjunto de proyectos integrados, los cuales estarían autogestionados por la totalidad de los actores sociales, con importante participación de las diferentes comunidades locales. Este sistema de infraestructuras apropiadas y apropiables, estaría desligado de la lógica productivista y cortoplacista del modo de producción capitalista, estando orientado principalmente al mejoramiento de la calidad de vida de la población. Dicho escenario presentaría un mejor aprovechamiento de la naturaleza, respetando los ciclos de renovabilidad de los diferentes recursos.

No obstante, de acuerdo al contexto en el cual está inmersa América Latina, creemos que la capacidad de acción de la totalidad de los actores sociales está seriamente comprometida y limitada, existiendo una clara diferenciación en la toma de decisiones.





## 6 - Glosario de siglas

- ALADI:** Asociación Latinoamericana de Integración
- ALALC:** Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
- ALCA:** Area de Libre Comercio de las Américas
- APEC:** Cooperación Económica de Asia Pacífico
- ASI:** Autoridad Suramericana de Infraestructura
- BID:** Banco Interamericano de Desarrollo
- BM:** Banco Mundial
- BNDES:** Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social
- CAF:** Corporación Andina de Fomento
- CAN:** Comunidad Andina de Naciones
- CARICOM:** Comunidad del Caribe
- CCT:** Comité de Coordinación Técnica
- CDE:** Comité de Dirección Ejecutiva
- CEBAF:** Centro Binacional de Atención en Frontera
- CECA:** Comunidad Económica del Carbón y el Acero
- CEE:** Comunidad Económica Europea
- CENAF:** Centro Nacional de Atención en Frontera
- FMI:** Fondo Monetario Internacional
- FONPLATA:** Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
- GATT:** Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles
- GTEs:** Grupos Técnicos Ejecutivos
- IED:** Inversión Extranjera Directa
- IIRSA:** Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
- MCCA:** Mercado Común Centroamericano
- MERCOSUR:** Mercado Común del Sur
- OMC:** Organización Mundial del Comercio
- OMI:** Organización Marítima Internacional
- PBI:** Producto Bruto Interno
- PPP:** Plan Puebla Panamá
- PSI:** Sectoriales de Integración
- TLCAN (o NAFTA):** Tratado de Libre Comercio de América del Norte (o North American Free Trade Agreement)
- UE:** Unión Europea

## 7 - Bibliografía

- [www.andina.com.pe/especiales/2004/diciembre/cumbre/ejes.htm](http://www.andina.com.pe/especiales/2004/diciembre/cumbre/ejes.htm)
- [www.aladi.org](http://www.aladi.org)
- [www.aporrea.org](http://www.aporrea.org)
- [www.caf.com](http://www.caf.com)
- [www.comunidadandina.org/prensa/discursos/even23-11-04.htm](http://www.comunidadandina.org/prensa/discursos/even23-11-04.htm)
- [www.ecoportal.net](http://www.ecoportal.net)
- [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo)
- [www.iadb.org](http://www.iadb.org)
- [www.iadb.org/intal/resenias/resenia114.htm](http://www.iadb.org/intal/resenias/resenia114.htm)
- [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)
- [www.ilsa.org](http://www.ilsa.org)
- [www.monografias.com](http://www.monografias.com)
- [www.presidencia.gub.uy](http://www.presidencia.gub.uy)
- [www.rebellion.org/economia/030917iirsa.htm](http://www.rebellion.org/economia/030917iirsa.htm)
- [www.riosvivos.org.br](http://www.riosvivos.org.br)
- [www.sre.gob.mx/dgomra/csd/documentos/Informe%20CCT.doc](http://www.sre.gob.mx/dgomra/csd/documentos/Informe%20CCT.doc)
- [www.visionesalternativas.com/militarizacion/articulos/biodiver/39.htm](http://www.visionesalternativas.com/militarizacion/articulos/biodiver/39.htm)
- Barreda, A. 2004. "Sentido y origen del ALCA". REDES-AT Uruguay.
- Bellassa, B., 1964. Teoría de la Integración Económica. Ed. México Uteha. México.
- FOBOMADE, 2003. Las venas del ALCA. Integración (silenciosa) de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). En: <http://www.rebellion.org/economia/030917iirsa.htm>.
- INTAL, 1982. Integración latinoamericana
- Mandelson, A., 2004. En [www.bicusa.org](http://www.bicusa.org)
- Martínez Coll, J., 2001. "Grados de integración económica" en La Economía de Mercado, virtudes e inconvenientes. En: <http://www.eumed.net/cursecon/17/17-1.htm>
- Portillo, A. Ciudad y Conflicto. Un análisis de la urbanización capitalista: Ed Compañero. Montevideo 1991.
- Portillo, L., 2004. En <http://www.minesandcommunities.org/Country/venezuela9.htm>
- Reali, A., R. Gallardo, A. Blejer, & A. Borro, 2005. "El IIRSA y la Región Centro". En: [www.ecoportal.net](http://www.ecoportal.net)
- Romero, A., 2000. En: [http://www.eumed.net/cursecon/colaboraciones/A\\_Romero-entorno-internacional-A.htm](http://www.eumed.net/cursecon/colaboraciones/A_Romero-entorno-internacional-A.htm).
- Sassen, S., 1999. La Ciudad Global. Nueva York, Londres, Tokio. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina. pp: 458.
- Zula, 2004. En <http://ftaaimc.org/or/2004/02/3788.shtml>. 03.03.2004 06:00. Buenos Aires.

# (IIRSA)

## Integración de Infraestructura Regional Sudamericana

OTRO PASO EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS  
PUEBLOS Y TERRITORIOS SUDAMERICANOS

### Autores:

Lucía Bartesaghi  
Mauricio Ceroni  
Ismael Díaz  
Carolina Faccio

### Coordinadores:

Marcel Achkar  
Ana Domínguez

## ANEXOS I - II y CARTOGRAFÍA

PROGRAMA URUGUAY SUSTENTABLE  
REDES- AMIGOS DE LA TIERRA URUGUAY  
2006



## **ANEXO I**

### **Reuniones de Presidentes**

La primera reunión de presidentes de América del Sur fue realizada los días 31 de agosto y 1° de setiembre del año 2000 en Brasilia, Brasil. A partir de esta fecha las siguientes reuniones se realizaron cada dos años.

A la primera reunión fueron invitados por el presidente de Brasil, Fernando Enrique Cardoso, los jefes de Estado de los restantes once países de América del Sur: Fernando de la Rúa (Argentina), Hugo Bánzer Suárez (Bolivia), Ricardo Lagos Escobar (Chile), Andrés Pastrana Arango (Colombia), Gustavo Noboa (Ecuador), Bharrat Jagdeo (Guyana), Luis Ángel González Macchi (Paraguay), Alberto Fujimori (Perú), Ronaldo Ronald Venetiaan (Surinam), Jorge Batlle Ibáñez (Uruguay), Hugo Chávez (Venezuela). También fueron invitados a la reunión el presidente de la CAF, Enrique García y el presidente del BID, Enrique Iglesias.

Tras el encuentro, fue formulado el comunicado de Brasilia, en el cual se manifiestan las principales temáticas tratadas en la reunión, que establecen las bases para alcanzar el desarrollo de América del Sur. En el documento, los presidentes se comprometen a alcanzar la paz en todo el territorio comprendido por los doce países, mediante la creación de una "Zona de Paz Sudamericana"; crear la estabilidad política respetando la democracia y lo que ésta representa; promover el crecimiento económico de América del Sur; promover la justicia social; combatir las drogas ilícitas y el lavado de dinero. Se manifiesta la importancia de la información, el conocimiento y la tecnología, y la necesidad del acceso a INTERNET por parte de toda la población. También se reafirma el apoyo a los tratados de integración ya existentes y a las propuestas de una integración de toda América y especialmente a la integración de América del Sur. De esta forma se acuerda la propuesta de llevar a cabo el IIRSA y es presentado el documento de Plan de Acción para su ejecución, elaborado por el BID, con aportes del CAF y otros organismos.

La segunda reunión tuvo lugar en Guayaquil, Ecuador, los días 26 y 27 de julio del año 2002. A dicha reunión asistieron, invitados por el Presidente de Ecuador Gustavo Noboa Bejarano: Eduardo Duhalde (Argentina), Jorge Quiroga (Bolivia), Fernando Henrique Cardoso (Brasil), Ricardo Lagos (Chile), Andrés Pastrana (Colombia), Luis Angel González Macchi (Paraguay), Alejandro Toledo (Perú), Hugo Chávez Frías (Venezuela), Luis Hierro López, Vicepresidente, representando al Presidente

Jorge Batlle (Uruguay), Samuel R. Insanally, Ministro de Relaciones Exteriores, representando al Presidente Bharrat Jagdeo (Guyana), Maria Elizabeth Levens, Ministra de Relaciones Exteriores, representando al Presidente Runaldo Ronald Venetiaan (Surinam). En esta reunión se reafirmaron los temas mencionados en la reunión de Brasilia, y se discutieron los trabajos realizados por cada país para lograr los objetivos planteados en la primera reunión. En cuanto al IIRSA, se destacó su papel en la promoción del desarrollo económico y social de la región, y en el incremento de la participación de América del Sur en la economía global. También se sostuvo que el IIRSA permite la integración social de Sudamérica.

Los presidentes analizaron los avances de dicha iniciativa, que constaban en 162 proyectos a la fecha, y se analizaron los trabajos realizados por las CCT y las CDE. También fue señalada la importancia de lograr una rápida integración Sudamericana, para llevar a todos los países a condiciones sociales, políticas y económicas semejantes, y luego alcanzar la integración de toda América mediante la propuesta del ALCA.

La tercera reunión fue llevada a cabo en Cuzco, Perú el 8 de diciembre de 2004, invitados por el presidente de Perú, Alejandro Toledo. En esta reunión se crea la Comunidad Sudamericana de Naciones, como forma de crear un futuro común para los países integrantes, argumentando que en dicha comunidad existe una historia común de los países de América del Sur que ha llevado a pensamientos políticos y filosóficos, y a una cultura semejante. Estas similitudes explican la situación que actualmente presentan estos países en sus problemáticas políticas, sociales y económicas, por lo que su creación permitirá unir esfuerzos para superar integradamente las grandes dificultades que estos países vienen atravesando desde hace décadas. Esta comunidad estará a cargo de los Ministerios de Relaciones Exteriores para evitar nuevos gastos por parte de los países.

En la declaración de Cuzco (documento creado en dicha reunión), los presidentes vuelven a hacer énfasis en las ventajas de una integración regional para Sudamérica, en el marco político, económico, social y cultural, que permita la posterior integración económica de América Latina y el Caribe, para lograr un mayor peso en todos los aspectos, incluyendo el comercial a nivel global.

## Reuniones del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) \*

La primer reunión del CDE se realizó el 27 de abril de 2001 en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, estuvo presidida por el Ministro de Desarrollo Económico de este país, y constituyó el arranque del plan de acción del IIRSA, establecido en la reunión de ministros en Montevideo. Se acordaron las funciones del CDE y los mecanismos de aprobación del plan de acción, además se estableció la conformación, la coordinación, las funciones y el funcionamiento de los GTEs. También se acordó la realización de un sitio en Internet y la creación de una sede del CDE en Buenos Aires.

La segunda reunión se realizó en Buenos Aires el 9 y 10 de diciembre de 2001 presidida por el Señor Carlos Manuel Bastos, Ministro de Infraestructura y Vivienda de la República Argentina. Los temas más destacados fueron la profundización de propuestas referentes a infraestructura, como así también las políticas orientadas a nivel social y macroeconómico. Se enfatizó en la importancia de las regiones internas de los países y de las fronteras, a fin de lograr una consolidación más efectiva del IIRSA.

Las delegaciones plantearon que el costo de mantenimiento y reparación de las obras a realizar, no se contabilicen en las metas establecidas por el FMI, BM, BID. Por otro lado, el CDE estableció la realización de reuniones intersectoriales en cada uno de los países para la identificación de nuevos proyectos, como también la búsqueda de nuevos marcos normativos. Dentro de los asuntos operativos, se estableció crear una oficina del CCT y comenzar con los trabajos en el eje de Capricornio y en el eje del Sur.

La tercera reunión se realizó en Brasilia el 27 de mayo de 2002 y estuvo a cargo del presidente del CDE el Ministro de Planeamiento, Presupuesto y Gestión de Brasil el Sr. Guilherme Gomes Días. Este CDE, se caracterizó por un incremento en la intensidad de los planteamientos realizados por el IIRSA hasta el momento. El aspecto principal de esta reunión fue establecer las bases principales para una visión estratégica de Sudamérica a largo plazo, destacándose, la incorporación del IIRSA en las propuestas de los gobiernos, la eliminación de las barreras arancelarias, una convergencia normativa que promueva una legislación única para los proyectos de IIRSA, la contribución de otros organismos regionales como la CEPAL, ALADI y OLADE entre otros. Asimismo se planteó establecer una visión que promueva un ambiente de libertad, paz y democracia insumo para la sostenibilidad, la cual iría acompañada de una mayor difusión hacia la ciudadanía, lo que incrementaría su participación.

Otro aspecto a destacar es la participación del sector privado, el cual a través de los GTEs obtiene la

posibilidad de participar en las diferentes propuestas. Se establecieron mecanismos innovadores de financiamiento, como la fijación de condiciones para fomentar el sector privado, tomando como ejemplo el tratamiento de inversión de la Unión Europea, o los mecanismos de inversión público-privada que existe en los países de Sudamérica.

Otro aspecto importante de la reunión es el acuerdo "Memorandum" entre Bolivia y Chile para la infraestructura del transporte entre ambos países.

Por otro lado el CCT presentó los avances del IIRSA desde su inicio hasta Enero de 2002, y se resolvió que este informe se presente en la reunión de presidentes de Guayaquil junto con los avances del año 2002.

El día 2 de julio de 2003 se celebró la Cuarta Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) en Caracas, Venezuela. La ceremonia de apertura estuvo a cargo del Presidente del Comité de Dirección, el Ministro de Planificación y Desarrollo de Venezuela Sr. Jorge Giordani.

La reunión trató importantes y variadas temáticas, destacándose la evaluación del diagnóstico presentado por el CCT sobre la evolución de los ejes de comercialización. En base a esto, se planteó un nuevo esquema de gestión que involucre a los representantes del CCT con la gerencia de los ejes, nuevos códigos que faciliten la referencia geográfica y espacial de cada uno de los ejes, y por último, que dentro de los países se establezca una mayor coordinación, que permita una mayor eficiencia de los ejes.

Otro tema de jerarquía, fue el referente al diagnóstico sobre los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), que realizarían en forma conjunta los GTEs y los diferentes gobiernos. El otro punto fuerte de la reunión fue la evaluación de los informes de las delegaciones sobre la base de los avances del IIRSA hasta el momento. Se destacó la necesidad de incrementar la competencia de la presidencia del CDE, otorgándole mayor potestad en el mecanismo de acción del IIRSA.

Asimismo se destacó como prioridad los proyectos a corto plazo, y la conveniencia de incorporar a los países de América del Sur que no estén inscriptos en el marco del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

---

\* [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

La delegación venezolana, propuso como acción inmediata la realización de un canal de televisión sudamericano que promueva un intercambio cultural y informativo para el continente.

Con respecto a la financiación, se remarcó la necesidad de la creación de un fondo que facilite las restricciones de inversión existentes en el sector público. Por último se estableció la realización de intercambios de propuestas entre los PSI y los ejes.

Los días 4 y 5 de diciembre de 2003, se llevó a cabo la Quinta Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) en la ciudad de Santiago de Chile, presidida por el Sr. Javier Etcheberry, Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de Chile. Fue destacado por una de las delegaciones la importancia de implementar una nueva estrategia al 2020, que pueda ser incorporada a los procesos sectoriales y a sus respectivos ejes.

Se enfatizó nuevamente en la eliminación de barreras burocráticas e institucionales que afecten la inversión extranjera, enfatizando en la importancia de las asociaciones público-privadas. Por otro lado se resaltó la importancia de la situación geográfica de los países sin costa oceánica, los cuales actuarán como verdaderos enlaces para la unión sudamericana, contribuyendo a la mitigación de los problemas existentes en costos de transportes. Además se enfatizó en la importancia de las experiencias de intercambio comercial entre los países vía remesas postales, al mismo tiempo que se analizó la posibilidad de una interconexión telefónica que facilite la interacción de la comunicación social sudamericana, y de esta forma contribuir a la alfabetización de la población, donde se destaca como ejemplo el programa de alfabetización digital vía TV, llevado a cabo en Brasil.

Otros temas importante consistieron en establecer un mayor apoyo técnico y financiero, con el objetivo de promover la participación de Surinam en el eje, así como también la incorporación del proyecto de la construcción del puente Colonia-Buenos Aires al grupo dos del eje Mercosur-Chile. Finalmente se establecieron los nombres oficiales de los diez ejes de comercialización, al mismo tiempo se resolvió que la presidencia del CDE tendrá una duración de un año, ya que las reuniones se efectuarán por dicho periodo.

La sexta reunión se realizó en Lima, Perú, el 23 y 24 de Noviembre de 2004 presidida por el ministro de Transporte y Telecomunicaciones de Perú el Sr. José Ortiz Rivera. La reunión tuvo como base cuatro puntos temáticos importantes. El primero, la planificación territorial de Sudamérica. En este punto se aprobó

una cartera de 31 proyectos, que priorizan una consolidación territorial y facilitan la integración regional. La lista de estos proyectos, se estableció bajo una agenda consensuada por todos los países, para el período 2005-2010. La jerarquía de los proyectos muestra a Sudamérica como un continente con capacidad de coordinación importante, lo cual actuará incrementando la atracción de nuevas inversiones. Por otro lado se estableció la creación del grupo siete del Eje Amazonas.

Otro aspecto de importancia significativa, es el planteamiento por parte de la delegación Colombiana, de la necesidad de realizar la conexión con Panamá. De esta forma se consolidaría la unión entre el IIRSA y el PPP. Al mismo tiempo, Bolivia enfatizó en la trascendencia de un enlace entre la Hidrovía Paraná-Paraguay con los ríos de Itenes, Madera y Amazonas, uniendo el Atlántico Sur con el Mar de Caribe.

El segundo punto temático tratado, fue el referente a una estrategia de participación y difusión del IIRSA, para lo cual se propuso la creación de talleres en cada uno de los países, que estarán coordinados por actores sociales de jerarquía, y con el objetivo de recopilar información y comentarios sobre los principales lineamientos del IIRSA. Asimismo se propone para el año 2005, elaborar material de difusión masivo para la ciudadanía, como mecanismo que permita atraer futuros interesados en la cartera de proyectos del IIRSA.

El tercer punto fue la presentación de los avances establecidos por el PSI, destacándose la facilitación de los pasos de frontera, la incorporación de tecnologías de información y comunicación y sus mecanismos de financiamiento. Además se resaltó, por parte de los miembros del CCT, la necesidad de una definición más precisa sobre los objetivos del PSI y los mecanismos para alcanzarlos. Una vez que existan las acciones con alcance territorial del PSI, se deben introducir en los programas de los ejes.

Por último, se evaluaron algunos aspectos de funcionamiento del IIRSA, destacándose la importancia de las Comisiones Nacionales en la articulación de los países con el IIRSA, en la cual se pretende que estas incorporen una planificación territorial en el marco del mismo.

Entre los lineamientos para el 2005, el Presidente entrante destacó la necesidad de impulsar un intercambio más fluido de información geográfica y datos espaciales, para lo cual se creará un Sistema de Información Geográfica (SIG) para Sudamérica, incorporando aerovías, datos meteorológicos, entre otros.

Otros temas de importancia fueron los relacionados a la presentación de dos informes de la delegación brasileña sobre las remesas postales y los roaming internacionales, siendo Brasil y Perú los primeros países en tener este acuerdo.

El último punto fuerte de la reunión, llevado a cabo por organismos regionales como el CAN, la CEPAL y ALADI, consistió en la presentación de informes de su visión sobre el IIRSA.

Finalmente se le solicitó al CCT un informe sobre la cartera de los 31 proyectos existentes, para presentarla en la tercera reunión de Presidentes a realizarse en el mes de diciembre en Cuzco. Para cerrar la reunión se le otorgó la presidencia al Gobierno de Paraguay, por intermedio de Sr. José Alberto Alderete, Ministro de Obras Publicas, y se fijó para el año 2006 la sede en Ecuador.



## ANEXO II

### EJES DE INTEGRACIÓN

#### EJE ANDINO

Los países integrantes del eje son Bolivia (zona centro Este), Perú, Ecuador, Venezuela y Colombia (regiones centro y norte de ambos países). La extensión del eje es de 4.719.208 Km<sup>2</sup>, con un área de influencia del 60.7 % del total del territorio de los cinco países. Su población es aproximadamente 113.1 millones de habitantes, con una influencia del 80.5% del total de la población de los cinco países (CAF).

El eje se inicia en Bolivia y atraviesa el continente de Sur a Norte hasta Venezuela, interceptándose con otros ejes de integración, lo cual asegura la potencial conexión con todo el continente.

La implementación del eje permitiría un tránsito más fluido por zonas que actualmente presentan grandes dificultades, como ser la Cordillera de los Andes e importantes ríos. En esta región se encuentran también zonas con actividad sísmica. Estas características dan cuenta de la gran diversidad de paisajes existentes en la región.

Actualmente las principales actividades productivas son la extracción de materia prima (hidrocarburos, gas, minerales, biodiversidad, etc.), y en menor medida productos manufacturados. Su economía está basada en la exportación de estos productos, cuyos destinos principales son los mercados de América del Norte y Europa. Este tipo de actividades hacen que la economía de la región sea sumamente dinámica y vulnerable, dependiendo básicamente de factores externos. Actualmente el comercio se realiza por vía marítima y terrestre en tiempos y costos muy elevados.

#### Objetivos

Este eje por ser parte del proyecto IIRSA tiene como objetivo general la creación de la infraestructura necesaria para la integración regional sudamericana. Tomando en cuenta que estos cinco países integran el CAN, cuentan con distintos acuerdos y experiencia en procesos de integración.

Un objetivo más específico consiste en unir las ciudades más importantes de los cinco países, para lo cual ya ha sido creada la infraestructura aérea y marítima necesaria.

#### Estructura

Los trabajos de infraestructura se harán mediante la división del eje en 11 grupos encargados de unir las siguientes ciudades:

La Paz-Santa Cruz de la Sierra - Cochabamba en Bolivia;

Bogotá- Cartagena de Indias- Barranquilla- Cali - Medellín en Colombia,  
Quito -Guayaquil en Ecuador;  
Lima- Arequipa en Perú;  
Caracas- Maracay- Valencia- Maracaibo-Puerto La Cruz- Barcelona-Ciudad Guayana-San Cristóbal en Venezuela.

#### Grupo 1: Conexión Venezuela (Eje norte Llanero)- Colombia (Zona norte)

Este grupo tiene como objetivo integrar económicamente mediante vías de comunicación terrestres el norte de Venezuela y Colombia. Su principal proyecto es realizar mejoras en el paso de frontera Paraguachón.

#### Grupo 2: Conexión Venezuela (Caracas)- Colombia (Bogotá)-Ecuador (Quito)

El principal objetivo es mejorar la comunicación terrestre entre Caracas, Bogotá y Quito, interviniendo principalmente en paso de fronteras y mejorando carreteras pavimentadas.

#### Grupo 3: Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apuré)-Colombia (Bogotá) III

La estrategia del grupo es mejorar la conexión Colombia - Venezuela, mediante un mejoramiento vial, y de frontera que permitirá reducir los costos y el tiempo de transporte de mercadería y población.





**Grupo 4: Conexión Pacífico- Bogotá- Meta - Orinoco - Atlántico**

A través de este grupo se mejorará la conexión Pacífico-Atlántico, pasando por Bogotá vía marítima y por el Río Meta. Para lo cual hace falta infraestructura portuaria y mejoramiento del tramo terrestre que conecta el Pacífico con las nacientes del Río Meta.

**Grupo 5: Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas-Guayaquil) - Perú (Lima)**

Este grupo mejorará la conexión entre Colombia, Ecuador y Perú, mediante la creación y mejoramientos de carreteras y construcción de puentes para evitar transbordos y congestionamientos.

**Grupo 6: Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá- Mocoa-Tena- Zamora - Palanda- Loja)**

El objetivo del grupo es fortalecer la conexión Ecuador-Colombia, mediante mejoras y creación de nuevos tramos viales terrestres, así como mejoras en los pasos de frontera. De esta se forma conecta la zona sur de Colombia con la zona amazónica centro y Norte de Ecuador.

**Grupo 7: Conexión Perú - Ecuador II (Quito - Puente de integración - Tingo María)**

El cometido del grupo 7 es mejorar la conexión Perú-Ecuador, incluyendo pavimentación de carreteras, creación de puentes y mejoramientos en los aeropuertos de Tarapoto y Huanuco. Creando así un nuevo corredor comercial.

**Grupo 8: Conexión Perú - Bolivia (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Vermejo)**

Como objetivo del grupo se plantea mejorar la conexión Perú-Bolivia, (Huancayo- Ayacucho-Tarija-Bermejo) mejorando el comercio e integrando nuevas ciudades. Las acciones consisten en pavimentar vías y mejorar tramos.

**Grupo 9: Lima - Arequipa - Tacna, Arequipa - Juliaca, Ilo - Desaguadero, Desaguadero - La Paz**

El objetivo del grupo es conectar Perú y Bolivia, principalmente La Paz y Arequipa, permitiendo el comercio entre la costa sur de Perú con el área andina de Bolivia. Las intervenciones comprenden creación de nuevos tramos viales terrestres, mejoramientos en aeropuertos y en vías férreas.

**Grupo 10: Sistemas de Integración Energética**

El objetivo del grupo es integrar energéticamente (gas, petróleo, eléctrica) los países del eje.

**Grupo 11: Sistemas de comunicación y conectividad**

A través de este grupo se creará la infraestructura en telecomunicaciones y así conectar áreas urbanas y rurales para un mercado más eficiente, utilizando las infraestructuras existentes y realizando nuevas obras en este sector.

([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org); [www.caf.com](http://www.caf.com); [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo))



**Cuadro 1: Lista de proyectos para el Eje Andino**

| GRUPOS   | PROYECTOS  |
|--|--|
| 1) CONEXIÓN VENEZUELA (eje norte Llanero) - COLOMBIA (Zona Norte)                            | <b>Proyecto ancla: Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia</b><br>CEBAF (Centro Binacional de Atención en Frontera) Paraguachón  |
| 2) CONEXIÓN VENEZUELA (Caracas) - COLOMBIA (Bogotá) - ECUADOR (Quito) (Ruta actual)          | <b>Proyecto ancla: Implementación de los CEBAFs en los Pasos de Fronteras (Cúcuta - San Antonio - Ureña e Ipiales - Tulcán)</b><br>Rehabilitación de la vía Cúcuta - Bucaramanga<br>Corredor Periférico de Bogotá<br>Mejoramiento Bogotá - Girardot - Ibagué<br>Rehabilitación Popayán - Pasto - Tulcán - Quito y Construcción paso por Pasto<br>Conexión Cúcuta - Maracaibo (Agua Clara - Puente Gurumito - La Fría)              |
| 3) CONEXIÓN VENEZUELA (Eje Orinoco- Apure) - COLOMBIA (Bogotá) III (Corredor de Baja Altura) | <b>Proyecto ancla: Paso de Frontera por Saravena y sus accesos</b><br>Proyecto Vial El Piñal - Saravena<br>Mejoramiento vial de Saravena - El Nula<br>Culminación de la Pavimentación Tame - Villavicencio<br>Mejoramiento vial TAME - Arauca, Puente José Antonio Páez y accesos<br>Paso de Frontera Arauca   |
| 4) CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO – ATLÁNTICO                                   | <b>Proyecto ancla: Navegabilidad del Río Meta</b><br>Corredor Buenaventura - Bogotá<br>Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López<br>Eje Orinoco – Apure<br>Paso de frontera en Puerto Carreño   |
| 5) CONEXIÓN COLOMBIA (Puerto Tumaco) - ECUADOR (Puerto Esmeralda - Guayaquil) – PERÚ (Lima)  | <b>Proyecto ancla: CEBAF Huaquillas - Aguas Verdes</b><br>Espirella Mataje y Pavimentación de Mataje hasta San Lorenzo puente sobre el Río Mataje<br>Puerto Esmeralda<br>Redes viales N° 1,2,3,4 (por concesionar) y evitamientos de las ciudades Piura, Chiclayo, Trujillo y Chimbote<br>CEBAF Río Mataje<br>Puerto Inca – Huaquillas y puente internacional en Huaquillas - Aguas Verdes, paso<br>Nuevo Aeropuerto de Santa Rosa |
| 6) CONEXIÓN COLOMBIA - ECUADOR II (Bogotá - Mocoa – Tena - Zamora - Palanda – Loja)          | <b>Proyecto ancla: Paso de Frontera de San Miguel (CEBAF) y sus accesos</b><br>Bella Unión - Plan de Milagro - Gualaquiza<br>Ampliación del Aeropuerto Zamora<br>Mocoa - Santa Ana - San Miguel<br>Narupa – Guamaniyacu<br>Construcción Zamora - Palanda   |
| 7) CONEXIÓN PERÚ – ECUADOR II (Quito - Puente de Integración - Tingo María)                  | <b>Proyecto ancla: Pavimentación Vilcamba - Puente de Integración - Jaén</b><br>Pavimentación Tarapoto - Tingo María<br>CEBAF Puente de Integración<br>Mejoramiento de los aeropuertos de Tarapoto y Huánuco   |
| 8) CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA (Huancayo - Ayacucho – Tarija - Bermejo)                          | <b>Proyecto ancla: Paso de Frontera Desaguadero</b><br>Culminación de Pavimentación Huancayo - Ayacucho<br>Culminación de Pavimentación Ayacucho - Abancay<br>Rehabilitación Juliaca - Puno - Desaguadero<br>Tramo carretero y Ferroviario Potosí - Sucre<br>Culminación del pavimento Potosí - Tarija   |
| 9) LIMA - AREQUIPA - TACNA, AREQUIPA - JULIACA, ILO - DESAGUADERO, DESAGUADERO - LA PAZ      | <b>Proyecto ancla: Conexión ferroviaria Arequipa - Puno, Puno - La Paz</b><br>Vía de evitamiento de Ica<br>Red vial N° 6<br>Mejoramiento de los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna<br>Rehabilitación Panamericana Sur  |
| 10) SISTEMAS DE INTEGRACIÓN ENERGÉTICA   | <b>Proyecto ancla: Armonización regulatoria: Eléctrica, Gasífera, Petrolera</b>  |
| 11) SISTEMAS DE TELECENTRO Y CONECTIVIDAD  | <b>Proyecto ancla: Aprovechamiento de infraestructura existentes y las nuevas conexiones viales para aumentar infraestructura de comunicaciones</b>  |

## Análisis

Como se había mencionado, los países del eje Andino son integrantes de la Comunidad Andina de Naciones, de forma que actualmente el eje cuenta con la infraestructura necesaria para la integración y por lo tanto ya existe una conexión muy importante entre sus países.

Las carreteras, son la principal forma de conectar el territorio, se presentan como una red muy densa que une el eje de sur a norte y de este a oeste, y conecta las ciudades más importantes. Sus proyectos corresponden mayormente a rehabilitaciones y en menor medida a la construcción de carreteras y la creación de pasos de frontera. Lo que nos permite afirmar que en este eje se estaría implementando una reorganización de la infraestructura para un funcionamiento más enérgico. El eje cuenta con un importante sistema de puertos sobre el Océano Pacífico (algunos no pertenecen al eje) que junto a las vías de circulación terrestres le facilitará las exportaciones de productos hacia EEUU, quien consume aproximadamente el 49.78 % de los productos exportados por los países del eje ([www.aladi.org](http://www.aladi.org)). Mediante la conexión con los ejes Escudo Guayanés y del Amazonas el eje quedaría unido al Océano Atlántico, por vía marítima y terrestre, favoreciendo las exportaciones de los países hacia el mercado europeo, el cual representa el 6.33% del total de las exportaciones de los cinco países ([www.aladi.org](http://www.aladi.org)). La conexión del Eje Amazonas con el Andino es fundamental, dado que permite realizar el transporte de mercadería vía fluvial hasta el Océano Atlántico, mediante los proyectos de navegabilidad que se proponen en dicho eje. De esta forma, la exportación, principalmente de petróleo, se podrá realizar totalmente por esta vía, disminuyendo costos de traslado y dando la posibilidad de conseguir nuevos mercados al otro lado del continente.

Este eje cuenta además con una serie de recursos naturales, como ser madera, metales (principalmente plata, hierro, oro) y alimentos, pero los más importantes son el petróleo, presente en los cinco países, y el gas, perteneciente a Bolivia, Venezuela y Colombia, siendo estos dos últimos productos, con alta demanda en el mercado mundial, destinados a la exportación.

En cuanto a esto último se podría destacar una correlación entre la gran densidad de infraestructura que este eje posee, la cantidad de recursos estratégicos, y su principal destino de exportación, EEUU, el cual a su vez forma parte del BID, principal organismo financiero y organizador del IIRSA, de forma que podríamos suponer que este eje se vuelve más estratégico para EEUU que para los propios países integrantes del IIRSA.

## EJE VIAL AMAZONAS

El Eje del Amazonas abarca la zona amazónica de Brasil, Colombia y Perú, y la totalidad de Ecuador. Cuenta con una población de 52 millones de habitantes y abarca una extensión de 4.5 millones de Km<sup>2</sup> (CAF). La red vial que va desde Paita hasta Yurimaguas tiene una extensión de 960 Km.

### Objetivos

Este eje representaría un sistema multimodal de transporte que interconectaría determinados puertos del Pacífico (Tumaco en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú) con los puertos brasileños de Manaus, Belén y Macapá, conectando de esta forma el Océano Pacífico con el Océano Atlántico; lo que se ha denominado "unión bi-oceánica". En ésta, participan los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas en Perú, Putumayo en Colombia e Iça, Solimões y Amazonas en Brasil, y los puertos fluviales de El Carmen, en la frontera entre Ecuador y Colombia, Gueppi en Colombia y Sarameriza y Yurimaguas en Perú, que son terminales de trasbordo que se interconectarían a los ya mencionados puertos del Pacífico por un sistema de vías terrestres (IIRSA). Como centros de interés logístico o urbano se destacan:

-Colombia: Tumaco, Pasto, Mocoa, Gueppi, El Encanto, Arica y Leticia;

-Ecuador: Esmeraldas, Quito y Puerto El Carmen;

-Perú: Paita, Piura, Olmos, Corral Quemado, Sarameriza, Tarapoto, Yurimaguas, Nauta e Iquitos;

-Brasil: Tabatinga, Manaus, Itacoatiara, Santarém, Macapá y Belén.

A grandes rasgos, el Eje está configurado por tres grandes sistemas: la costa, la sierra andina y la selva amazónica. La principal característica de este ambiente se refiere a la extensión de su cobertura vegetal y la inmensidad de su cuenca hidrográfica, así como diversidad ecológica, biológica, edafológica, hidrológica, climática, cultural, social y económica conjugadas en distintos escenarios y reunidos en los tres grandes sistemas. Son estas valiosas características, que se traducen en oportunidades de gran importancia económica, las que llevaron a la configuración del Eje vial Amazonas

Las actividades que constituyen una porción importante en el desarrollo del eje son: la soja, el manejo forestal, la pesca y la piscicultura. Los productos nomadereros, productos cosméticos y fito-terapéuticos son parte del conjunto de productos que representan los segmentos de mercados con mayores perspecti-

vas a corto plazo. Otra actividad de importancia es el ecoturismo, que en la actualidad, representa el sector más dinámico del eje (IIRSA).

El área de este eje es muy homogénea en cuanto a infraestructura, enfrentando similares retos para su desarrollo. En cuanto a la infraestructura vial, ésta es deficitaria en diversos tramos de la sierra y la selva. Por otro lado, el transporte fluvial resulta ser el modo más importante del eje, tanto para carga como para el traslado de pasajeros, lo cual justifica que los principales centros urbanos estén actualmente conectados por vía fluvial. En materia energética, cuenta con un gran potencial hidroeléctrico.

### Estructura

El eje multimodal Amazonas se encuentra estructurado en seis grupos:

#### Grupo 1: Acceso a Hidrovía del Putumayo

Las estrategias en este grupo son: mejorar la logística de integración nacional entre áreas productivas del sur de Colombia, departamento de Nariño, con los departamentos amazónicos del Putumayo y Amazonas. Incorporar las parcelas del norte de Ecuador, en especial las provincias fronterizas de Esmeraldas, Carchi y Sucumbios, a la dinámica del Grupo. Los proyectos a realizar son: adecuación de puertos y muelles, carreteras y proyectos de electrificación.

#### Grupo 2: Acceso a Hidrovía del Napo

Los objetivos del grupo son: fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico (Provincias del Napo y Orellana) con la sierra y la costa norte del país y consolidar el desarrollo de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional. Los proyectos que se destacan constituyen puertos y aeropuertos.

#### Grupo 3: Acceso a Hidrovía Huallaga - Marañón

Este grupo se propone mejorar la logística de acceso a la Hidrovía del Huallaga (Puerto de Yurimaguas)

incrementando la competitividad del corredor de integración costa - sierra - selva de la región norte del Perú, así como implementar otra alternativa de integración para el corredor norte (Río Marañón) a través del Puerto de Sarameriza. A su vez, esta alternativa puede servir para la integración con la región sur y sureste del Ecuador (Río Morona). Los proyectos planteados son: carreteras, puertos, aeropuertos y centros logísticos.

#### Grupo 4: Acceso a Hidrovía del Ucayali

Este grupo se encargará de consolidar e incrementar la competitividad de la vía de integración costa - sierra - selva en el corredor central de integración este - oeste del territorio peruano, interconectando el principal centro urbano con el principal centro de explotación forestal del país. Los proyectos destacados constituyen carreteras, modernización de puertos, aeropuertos, centro logístico intermodal e interconexión energética y vial.

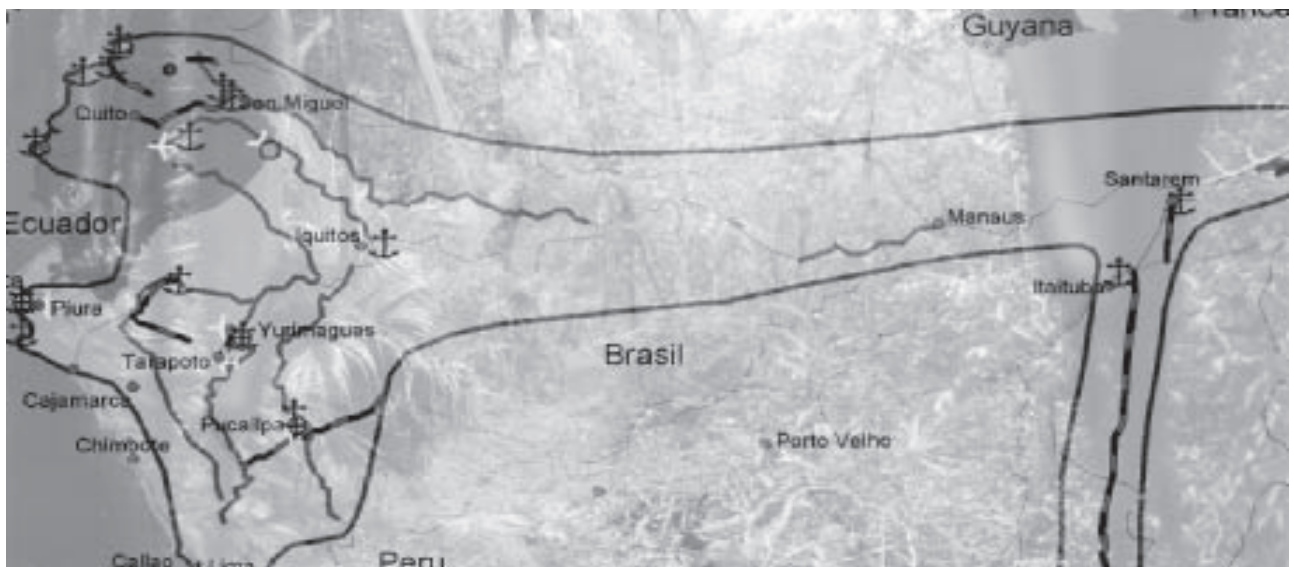
#### Grupo 5: Acceso a Hidrovía del Solimoes - Amazonas

Este grupo tiene como fin consolidar las condiciones de navegabilidad y minimizar los obstáculos regulatorios de la hidrovía Solimoes-Amazonas para mejorar la logística de transporte, que tendría la capacidad para operar líneas de larga distancia permitiendo articular zonas de costa y sierra en Perú, Colombia y Ecuador con la Amazonía y puertos del Atlántico y del Pacífico. Los proyectos se centran en la modernización de la infraestructura de apoyo a la navegación, así como de carreteras, puertos y de manejo ambiental y territorial.

#### Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas

Los objetivos del grupo son consolidar y mejorar las condiciones de navegabilidad de los principales ríos de la Amazonía proporcionando un carácter bi- oceánico para los demás grupos del eje. Los proyectos que se destacan son: de navegación de los ríos, protección ambiental, seguridad, transporte multimodal, puertos y centro logístico.

(CAF)



**Cuadro 2: lista de proyectos para el Eje Vial Amazonas**

| GRUPOS  | PROYECTOS  |
|---|--|
| 1) ACCESO A HIDROVÍA DEL PUTUMAYO             | <p><b>Proyecto ancla: Pasto - Mocoa variante de Pavimentación</b><br/>                     Adecuación del Puerto Tumaco<br/>                     Vía perimetral de Tequeres<br/>                     Puerto Asís: adecuación del puerto y muelles en el Putumayo<br/>                     Puerto San Lorenzo<br/>                     San Lorenzo - El Carmen: Rehabilitación y pavimentación de dos tramos<br/>                     Puerto El Carmen<br/>                     Proyecto de electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia - Tabinga</p>    |
| 2) ACCESO A HIDROVÍA DEL NAPO                 | <p><b>Proyecto ancla: Puerto Francisco Orellana</b><br/>                     Puerto Esmeraldas<br/>                     Aeropuerto de carga Nuevo Rocafuerte<br/>                     Puerto Manta<br/>                     Aeropuerto de carga En Tena<br/>                     CEBAF Nuevo Rocafuerte/Cabo Pantoja</p>   |
| 3) ACCESO A HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN   | <p><b>Proyecto ancla: Carretera Tarapoto - Yurimaguas y Puerto Yurimaguas</b><br/>                     Puerto Sarameriza<br/>                     Carretera El Reposo - Sarameriza<br/>                     Centro Logístico Paíta<br/>                     Puerto Paíta<br/>                     Aeropuerto Piura<br/>                     Puerto Boyavar<br/>                     Carretera Bagua - Rioja<br/>                     Aeropuerto Yurimaguas<br/>                     Aeropuerto Terapoto<br/>                     Centro Logístico Yurimaguas</p> |
| 4) ACCESO A HIDROVÍA DEL UCAYALI              | <p><b>Proyecto ancla: Carretera Tingo María - Pucallpa</b><br/>                     Aeropuerto Pucallpa<br/>                     Centro Logístico Intermodal de Pucallpa<br/>                     Modernización Puerto El Callao<br/>                     Interconexión vial Pucallpa - Cruzeiro do Sul<br/>                     Interconexión Energética Pucallpa - Cruzeiro do Sul<br/>                     Puerto Pucallpa</p>  |
| 5) ACCESO A HIDROVÍA DEL SOLIMONES - AMAZONAS | <p><b>Proyecto ancla: Carretera Cuiabá - Santarém</b><br/>                     Puertos Santarém - Itaituba</p>   |
| 6) RED DE HIDROVÍAS AMAZÓNICAS                | <p><b>Proyecto ancla: Navegación del Solimoes - Amazonas</b><br/>                     Navegación del Río Morona<br/>                     Navegación del Río Napo<br/>                     Navegación del Río Putumayo<br/>                     Navegación del Río Ica<br/>                     Navegación del Río Marañón<br/>                     Navegación del Río Huallagua<br/>                     Navegación del Río Ucayali<br/>                     Puerto y Centro Logístico Iquitos</p>   |

## Análisis

El Eje Vial Amazonas está en un estado de consolidación media, en el sentido de que muchos de sus proyectos son de mejoramiento de infraestructuras ya instaladas, pero otros están en una etapa aun de planeamiento.

Analizando lo anterior, así como los proyectos planeados para este eje y los mapas del eje y de recursos naturales, se puede corroborar claramente que el eje Vial Amazonas ha sido trazado por la riqueza natural, ya que atraviesa biomas de una enorme biodiversidad, lo que lleva a pensar que la articulación de los diversos proyectos van a actuar sinérgicamente para optimizar la extracción de los recursos naturales de la zona. En la cartografía se puede observar que el eje atraviesa una amplia zona que prácticamente carece de vías de circulación terrestre, es por esto que uno de los principales cometidos del eje es trascender las barreras naturales que dicha zona impone, a través de la circulación fluvial. Sin embargo, dicho transporte fluvial no está aislado sino que se encuentra conectado, directamente, con el puerto Santana del Océano Atlántico, e indirectamente con los puertos oceánicos del Pacífico. Esta última conexión se logra a través de una red de transporte terrestre que conecta los puertos de las márgenes de la hidrovía con los puertos oceánicos, pero a su vez, también conecta a regiones continentales, que forman parte de otros ejes o no, con la hidrovía. De esta forma se consolida una unión bi-oceánica entre el Océano Atlántico y el Pacífico a través del Río Amazonas y sus tributarios. Las mencionadas carreteras buscan conectar los puertos de las márgenes de la hidrovía con los puertos oceánicos, así como regiones internas del continente (es decir con otros ejes de circulación) con la hidrovía.

A través de la trama de infraestructura vial terrestre mencionada, el eje Amazonas también se conecta con los ejes adyacentes, Andino, Interoceánico Central y Escudo Guayanés; también se conecta con el Eje Perú-Brasil-Bolivia por carreteras existentes, que están por fuera de los ejes.

A través de los proyectos de navegabilidad se consolidará una densa red de transporte fluvial que caracterizará al eje. Probablemente dichos proyectos se relacionen con el dragado y linealización de algunos tramos de los ríos. Estos proyectos van de la mano a los proyectos portuarios, que suman un total de 15 (de 43 proyectos), 11 de los cuales implican su entera construcción. Dada la magnitud de estos tipos de proyectos es de esperar que los mismos generen un importante impacto sobre el ecosistema selvático en su conjunto.

En cuanto a los proyectos de telecomunicaciones no son de gran importancia en este eje, lo cual es lógico ya que el potencial del eje se concentra en la vasta variedad de recursos naturales biológicos y minerales principalmente, y combustibles fósiles, en menor medida (ver mapa de recursos).

Este eje economizará las exportaciones, abaratando costos de transporte, de los países del Pacífico hacia Europa y de Brasil hacia Japón, provocando a su vez su incremento; así como también se estimulará el comercio regional ya que se potenciarían las vías de circulación.

## EJE DE CAPRICORNIO

El eje Capricornio atraviesa las zonas, norte de Argentina y Chile, sureste de Paraguay y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil. Cuenta con una extensión de 1.798.707 Km<sup>2</sup> y una población de 24,5 millones de habitantes (CAF).

Las producciones dominantes son la industria minera pesada y la minería propiamente dicha, que se ubican al norte de Chile. Por otro lado, el norte de Argentina se caracteriza por la producción ganadera, la agroindustria, la hortifruticultura y la extracción de gas natural. En Paraguay las actividades que se destacan son la ganadería, industria maderera, principalmente de celulosa, y generación de energía hidroeléctrica. Finalmente el Estado de Río Grande do Sul, cuenta con industrias, logística de infraestructura portuaria y genera energía hidroeléctrica ([www.ejecapricornio.com.ar](http://www.ejecapricornio.com.ar)).

Los productos ganaderos se exportan hacia Rusia,

la UE y los países del MERCOSUR; mientras en la hortifruticultura, en la que se destacan los cítricos, el mercado final es Brasil, Argentina, la UE y EE.UU.; en la agroindustria se destaca la lana, que se dirige hacia el MERCOSUR y EE.UU.. La energía hidroeléctrica se produce para los países del MERCOSUR. La madera producida tiene como destino Argentina y EE.UU. La minería tiene como principales destinos los países de la Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) y la UE. ([www.ejecapricornio.com.ar](http://www.ejecapricornio.com.ar))

### Objetivos

Uno de los principales objetivos del eje es potenciar la infraestructura de transporte terrestre-marítimo existente.

Por otro lado se pretende superar la concentración de los flujos de transporte a través de un pequeño número de puentes y pasos de fronteras, para la interconexión entre los países, lo cual provocaría un incremento en las relaciones de intercambio (IIRSA).

## Estructura

Para una mayor organización el eje fue dividido en cuatro grupos.

### Grupo 1: Interconexión Chile- Argentina-Paraguay

Este grupo se basa en el mejoramiento de las salidas de producción del noroeste Argentino, sur de Bolivia y Paraguay, al Pacífico, para aumentar la competitividad de productos del Eje. Para ello los proyectos a realizar son la ampliación y mejoramiento de puertos, la construcción de carreteras, adecuación de vías férreas y aumentar las interconexiones de tendido eléctrico (IIRSA).

### Grupo 2: Interconexión Argentina- Bolivia- Paraguay

Las funciones de este grupo son reducir costos y lograr una mayor seguridad en el comercio de bienes y servicios entre Argentina, Bolivia y Paraguay, así como articular los ejes Interoceánico Central y Capricornio. Entre los proyectos planteados se des-

tañan, la construcción y pavimentación de carreteras y rehabilitación de vías férreas (IIRSA).

### Grupo 3: Interconexión Paraguay - Brasil

Este grupo busca consolidar un sistema de alta capacidad y bajos costos para los movimientos de la región, con destino a mercados internacionales y la promoción del desarrollo socioeconómico regional. Los proyectos que se destacan son la construcción de vías férreas, mejoramiento de rutas, modernización del aeropuerto de Asunción junto con la relocalización de su puerto.

### Grupo 4: Interconexión Paraguay - Argentina

El grupo tiene como objetivos, dinamizar el desarrollo económico intra-regional y mejorar opciones de salida para los productos de la región hacia la Hidrovía Paraná-Paraguay. Para ello, los proyectos se enfocan en la construcción de puentes, carreteras y vías férreas (IIRSA).

**Cuadro 3: Lista de proyectos del Eje Capricornio**

| GRUPOS  | PROYECTOS   |
|---|---|
| 1) INTERCONEXIÓN CHILE - ARGENTINA - PARAGUAY - (Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción) | <p><b>Proyecto ancla: Acceso al Paso de Jama</b></p> <p>Ampliación Puerto de aguas profundas en Mejillones<br/>           Construcción CENAF (Centro Nacional de Atención en Frontera) Argentino Paso de Jama<br/>           Rehabilitación y pavimentación de RN81 Las Lomitas - Empalme RN34<br/>           Optimización Clorinda - Asunción<br/>           Obras de Adecuación del Puerto de Antofagasta<br/>           Interconexión Eléctrica NOA - NEA 1° Fase<br/>           Interconexión eléctrica NOA - NEA 2° Fase<br/>           Rehabilitación RN 16, Coronel Olleros - Límite con Chaco - El Caburé<br/>           Rehabilitación Ferrocarril Belgrano Carga</p>  |
| 2) INTERCONEXIÓN ARGENTINA - BOLIVIA - PARAGUAY (Salto - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia)                    | <p><b>Proyecto ancla: Puente Binacional Maza - Yacuiba y Centro de Frontera</b></p> <p>Proyecto complementario: Carretera Abapó - Camiri (Conexión Santa Cruz - Yacuiba)<br/>           Rehabilitación ferrocarril Jujuy - La Quiaca<br/>           Pavimentación, Tartagal Misión La Paz - Pozo Hondo - Mariscal Estigarribia</p>  |
| 3) INTERCONEXIÓN PARAGUAY - BRASIL (Asunción - Paranaguá)   | <p><b>Proyecto ancla: Nuevo Puente Carga Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con Centro de Frontera Paraguay - Brasil</b></p> <p>Relocalización Puerto de la Asunción<br/>           Concesión mejoramiento Rutas 2 y 7 (Asunción - Ciudad del Este)<br/>           Construcción Ferrovía Cascavel - Foz Iguazú y Cascavel - Guaira<br/>           Construcción Anillo Ferroviario de Curitiba<br/>           Ampliación Puerto de Paranaguá<br/>           Modernización Aeropuerto Internacional Asunción<br/>           Conclusión Anillo Rodoviario de Curitiba</p>   |
| 4) INTERCONEXIÓN PARAGUAY - ARGENTINA (Puerto Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia)                             | <p><b>Proyecto ancla: Puente Neembucú - Chaco</b></p> <p>Construcción Ruta 8, tramo Caazapá - Coronel Bogado<br/>           Construcción Ferrovía Asunción - Posadas<br/>           Mejoramiento Puente Encarnación - Posadas<br/>           Construcción Ferrovía Presidente Franco - Pilar<br/>           Construcción Puerto Multimodal Sur Río Paraguay<br/>           Construcción Puente Bimodal Resistencia - Corrientes<br/>           Construcción Ferrovía Corrientes - Límite con Brasil<br/>           Mejoramiento Ruta 6 Ciudad del Este - Encarnación<br/>           Construcción Puente Pdte. Franco-Puerto Iguazú, con Centro de Frontera Paraguay-Arg.<br/>           Centro de Frontera Puerto Iguazú (Argentina - Brasil)</p> |

## Análisis

El eje Capricornio presenta pocos avances en cuanto a infraestructura, y la diversidad de su producción, hace que se estructure de manera tal que permita la exportación de la misma, a través de una adecuada infraestructura marítima y terrestre, apta para soportar la gama de producción. En cuanto a la infraestructura terrestre, se plantea la construcción y el mejoramiento de varios tramos correspondiente a una red ferroviaria que uniría el eje de este a oeste conectando así los dos océanos. Por otro lado, la presencia de varios puertos genera condiciones para que los productos ganaderos, hortifrutícolas, mineros, entre otros, se dirijan hacia los mercados de la UE por el Atlántico y a EE.UU. y Asia por el Pacífico. En cuanto al sector energético, Paraguay y Brasil generan electricidad suficiente para autoabastecer la zona, pero no para la exportación hacia zonas vecinas.

El eje Capricornio presenta una ventaja estratégica importante, ya que es un corredor entre ambos océanos y además establece importantes conexiones con los ejes MERCOSUR-Chile, Andino del Sur, Hidrovía Paraná-Paraguay e Interoceánico Central.

En cuanto a recursos, presenta gran riqueza, ya que en él existen importantes yacimientos de petróleo y gas en el norte de Argentina y sur de Bolivia, y presenta dos de los acuíferos más importantes del mundo, el Guaraní y el Amazonas. Estos recursos hacen que el eje tenga un papel de suma importancia para la extracción-comercialización de los mismos.

### EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

Los países comprendidos en el Eje del Escudo Guayanés son: Venezuela (Región Oriental), Brasil (norte), Guyana y Surinam (ambos en su totalidad).

Ocupa una superficie de 1.113.351 Km<sup>2</sup> y cuenta con una población aproximada de 5.9 millones de habitantes (IIRSA; CAF). El eje está conformado por regiones que presentan un menor grado de consolidación respecto a otras regiones de Sudamérica (CAF). Actualmente este eje de desarrollo no se encuentra articulado como tal, sino que se encuentra dividido en regiones relativamente aisladas unas de otras y con patrones muy distintos de desarrollo (Región Oriental de Venezuela, Guyana-Surinam, el Estado de Amapá, Brasil, y el corredor Manaos-Boa Vista en los Estados de Roraima y Amazonas, Brasil).

La desarticulación del eje se refleja en la carencia considerable de infraestructura que permita el acceso a los amplios territorios existentes y la interconexión entre los principales centros urbanos. La principal infraestructura de integración existente es la conexión carretera entre Manaos (Brasil) y Puerto Ordáz (Venezuela), que va acompañada de una línea de transmisión eléctrica desde Macagua, Venezuela hasta Boa Vista, Brasil. Salvo el caso de Venezuela y Brasil, los pasos de frontera son deficientes o inexistentes. Actualmente no existen conexiones terrestres consolidadas entre Brasil y Guyana ni entre Venezuela y Guyana. Por otra parte, las conexiones aéreas a las principales ciudades del eje son escasas y difíciles desde fuera del eje y, más aún, entre ciudades del eje. En general, los niveles de cobertura de servicios de telecomunicaciones e informática son bajos y costosos, contribuyendo al aislamiento de las poblaciones.

Las actividades económicas del eje se concentran

en la extracción y procesamiento de madera, minerales, pesca y agricultura. Cuenta con un gran potencial hidroeléctrico que excede sus propias necesidades, dando grandes oportunidades a la integración energética (CAF).

#### Objetivos

Este Eje de Integración y Desarrollo busca integrar a Guyana y a Surinam al resto de Sudamérica. Guyana, siendo miembro del CARICOM (Comunidad del Caribe, 1958), le abre las puertas del Caribe a los países sudamericanos, en especial a los andinos.

Uno de los principales retos del Eje es la diversificación de sus actividades productivas, que se encuentran concentradas en la extracción de recursos naturales.

#### Estructura

El Eje Escudo Guayanés está subdividido en cuatro grupos:

##### Grupo 1: Interconexión Venezuela-Brasil

La función estratégica de este grupo es desarrollar el potencial de sectores de interés fronterizo como la industria de base y de bienes durables, minería y joyería, agropecuaria y ecoturismo. Los proyectos están enfocados a nivel de carreteras, canales, puertos, vías férreas, puentes y líneas de fibra óptica y líneas de transmisión.

##### Grupo 2: Interconexión Brasil - Guyana

Este grupo tiene como función estratégica consolidar una alternativa de integración Manaos / Boa Vista con el Caribe a través de la Guyana, Surinam y la Guyana Francesa. Los proyectos se enfocan hacia: carreteras, puentes, puertos, plantas de energía hidroeléctrica, líneas de transmisión, línea de fibra óptica e inversiones industriales (planta de celulosa, procesadora de soja, plantas de equipamiento de café instantáneo y carne).



**Grupo 3: Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Surinam (Paramaribo)**

Los cometidos de este grupo son: implementar una vía de integración internacional en el extremo norte de Sudamérica a lo largo de la costa caribeña. Los proyectos del grupo son: rutas de conexión interfronteriza, y puentes o mejoramiento de los cruces de ríos.

**Grupo 4: Interconexión Guyana - Surinam - Guyana Francesa - Brasil**

La estrategia de este grupo es consolidar una vía costera de integración guyanesa y proporcionar una alternativa de integración entre la Guyana, Surinam, la Guyana Francesa y Brasil (Macapá y Belén). Los proyectos planteados son: mejoramiento de carreteras, puentes y mejoras a cruces de ríos, planta de energía hidroeléctrica y líneas de transmisión. (CAF)

**Cuadro 4: Lista de proyectos del Eje Escudo Guayanés**

| GRUPOS  | PROYECTOS   |
|---|---|
| 1) INTERCONEXIÓN VENEZUELA - BRASIL   | <p><b>Proyecto ancla: Carretera Caracas - Manaos (Existente)</b></p> <p>Puente Bimodal sobre el Río Orinoco</p> <p>Sistema de soporte de la navegación por el Río Orinoco</p> <p>Línea de fibra óptica u otra tecnología conectando Caracas con el Norte de Brasil</p> <p>Canal de los Ríos Negro - Branco, conectando Manaos Boa Vista</p> <p>Mejoras al puerto de Guanta</p> <p>Vía férrea que conecte al Puerto de Guanta con Puerto Ordaz</p> <p>Refuerzo de la Línea existen Guri - Boa Vista (Dependiendo de discusiones ambientales)</p>   |
| 2) INTERCONEXIÓN BRASIL – GUYANA  | <p><b>Proyecto ancla: Carretera Boavista - Bonfin - Lethem - Linden - Georgetown</b></p> <p>Planta de energía hidroeléctrica Tortuba 1000MW y línea de trasmisión a BoaVista y Manaos</p> <p>Planta de energía hidroeléctrica Amaila 150 MW y línea de Georgetown</p> <p>Línea de fibra óptica interconectando a través de sistema de cableado internacional submarino a Boavista y Manaos</p> <p>Puerto de Aguas Profundas en Guayana</p> <p>Puente sobre el Río Itakutu (frontera Brasil - Guyana)</p> <p>Inversiones industriales en Boa Vista: Planta de celulosa, procesadora de Soya, Planta de empaquetar café instantáneo y carne</p>   |
| 3) INTERCONEXIÓN VENEZUELA (Ciudad Guayana) - GUYANA (Georgetown) – SURINAME (Paramaribo) | <p><b>Proyecto ancla: Conexión Venezuela (Ciudad Guayana) Guyana (Georgetown) Surinam (Paramaribo)</b></p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el río Cuyuní</p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el río Mazaruni</p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Esequibo</p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Demerara</p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el río Berbice</p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Corintine</p> <p>Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Coppname</p>   |
| 4) INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAM - GUYANA FRANCESA - BRASIL                              | <p><b>Proyecto ancla: Mejoramiento a la Carretera Georgetown - Albina</b></p> <p>Mejoras al Cruce del Río Berbice</p> <p>Puente o mejoras al cruce del Río Corentine</p> <p>Mejoras a la conexión Apura - Nieuw Nickerie</p> <p>Planta de energía hidroeléctrica hasta 500MW</p> <p>Línea de transmisión de Alto Voltaje desde Paramaribo - Nieuw Nickerie - Guyana</p> <p>Conexión eléctrica entre Surinam - Guyana Francesa</p> <p>Mejoras al Puerto Santana en el Río Amazonas</p> <p>Mejoras al cruce el Río Marowynen entre Albina y St. Laurent</p> <p>Puente sobre el Río Oiapoque (Guyana Francesa - Brasil)</p> <p>Planta de energía hidroeléctrica de 300MW Tapanahori y líneas de transmisión a Guyana</p> <p>Mejoras a la carretera Oiapoque - Macapá</p> |

## Análisis

Este es de los ejes que se encuentra en menor grado de integración, tanto con otros ejes como entre los países que lo componen, por lo cual se presentan grandes desafíos para su consolidación.

Como se puede ver este eje tiene como principales proyectos la interconexión energética de sus países, así como el mejoramiento de carreteras existentes que conectan al Escudo Guayanés con los ejes Amazonas y Andino y el reforzamiento de las bocas de salida hacia el Caribe, de forma de incrementar el comercio en esa dirección, tanto del eje del Escudo Guayanés como de los ejes con los que conecta.

Los proyectos de telecomunicaciones son principalmente entre Brasil y Venezuela, dejando fuera de dicha integración a Guyana y Surinam. Mientras que los proyectos energéticos se implementan en Guyana y se conectan al norte brasileño, y en Surinam, conectando con Guyana Francesa y Guyana.

Es así que este eje permite la salida de mercaderías de su eje y de otros ejes hacia EE.UU., como ser los que integran el eje vial Amazonas y el Andino, ahorrando significativamente en costos de transporte.

Como se puede observar entre los proyectos del eje, gran parte de los mismos apuntan al mejoramiento de puentes, lo que mejorará la circulación vial entre los países del eje.

### EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

El Eje se encuentra integrado por ocho departamentos bolivianos, cinco Estados de Brasil, la 1ª Región de Chile, Paraguay en su totalidad y tres provincias de Perú (IIRSA). Abarca una superficie de 3.3 millones de Km<sup>2</sup> y su población es de 76 millones de habitantes (CAF).

El eje permite una conexión del Océano Atlántico con el Pacífico atravesando todo el continente de Este a Oeste, por lo que la realización de la infraestructura deberá sortear importantes obstáculos como ser: la Cordillera de los Andes, zonas de desierto y otras zonas muy húmedas, que presentan precipitaciones que alcanzan los 2000 milímetros anuales.

Las principales actividades económicas de la región son la agricultura y la producción pecuaria. Otro rubro importante es la extracción de minerales tales como cobre, hierro, estaño y zinc. Otras actividades que se destacan son la actividad turística, industrial y financiera. En síntesis el eje cuenta con una gran diversidad de producción de bienes y servicios.

Las potencialidades del eje son muy importantes, por lo cual, una correcta integración y gestión de los distintos recursos y actividades productivas, puede hacer de esta región un importante centro de desarrollo. Asimismo, cuenta con significativa capacidad de producción de energía hidroeléctrica y posee una de las mayores reservas de gas natural de América del Sur. De esta manera este eje se torna estratégico, no solo en lo referente a recursos minerales y servicios, sino también a la industria tecnológica.

#### Objetivos

Los objetivos principales del eje se enmarcan en la comunicación del Océano Pacífico con el Océano Atlántico, y de esta manera, hacer más eficaz y eficiente la exportación de los productos y recursos minerales, procedentes de las áreas centrales del continente, hacia ambos océanos.

#### Estructura

El eje se estructura en cinco grupos:

#### Grupo 1: Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil

Propone la conexión Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil. Este grupo intenta conectar áreas productivas que actualmente están aisladas y a éstas con el Océano Pacífico. Para esto se propone la pavimentación y creación de carreteras, establecimiento de pasos fronterizos y concreción de proyecto gasífero-termoeléctrico Bolivia -Paraguay.

#### Grupo 2: Optimización del corredor Corumbá - San Pablo - Santos - Río de Janeiro

En este grupo se pretende conectar Corumbá con San Pablo y Río de Janeiro, y de esta manera mejorar el acceso a Puerto Santos y Puerto Sepetivaertos, ubicados en el Océano Atlántico. Para lograrlo se realizarán mejoras en las vías de ferrocarril que conectan las mencionadas ciudades y pavimentación de carreteras que conectan la Terminal de ferrocarril en San Pablo con los puertos del Atlántico.

#### Grupo 3: Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez

Este grupo intenta conectar Santa Cruz-Puerto Suárez, para reducir costos de transporte hacia el Océano Pacífico y Atlántico. Otro objetivo es realizar una conexión con la Hidrovía Paraná-Paraguay e Hidrovía Ichilo-Mamoré. También se intenta promover el turismo en las zonas andinas y del Pantanal. Este grupo incorpora proyectos de construcción y pavimentación de carreteras, pasos de frontera, vías férreas e instalación de fibra óptica.

#### Grupo 4: Conexión Santa Cruz - Cuiabá

Los objetivos del grupo son conectar Santa Cruz y Cuiabá, para acercar la zona Centro Sur de Brasil y Este de Bolivia con el Pacífico, aumentando el comercio entre estos países y cooperando al desarrollo de sus agriculturas. Para esto se realizarán proyectos de construcción de puentes, creación de carreteras y pavimentación de las existentes, y creación de nuevos pasos fronterizos.

**Grupo 5: Conexiones del eje al Pacífico: Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz**

Este grupo tiene como objetivos conectar a las principales ciudades de los países que integran el eje con el Océano Pacífico. Las intervenciones proyectadas son: pavimentación, rehabilitación y construcción de carreteras, mejoras en los aeropuertos, mejoras en los puertos del Pacífico y realización de vías férreas. La infraestructura creada para este grupo permite una integración más eficiente entre los países del eje gracias a la disminución de costos en transporte de productos de exportación e importados desde el Océano Pacífico, mediante la construcción de carreteras más directas. A su vez se incrementarán los intercambios al interior del eje, y de este con el MERCOSUR.

(www.iirsa.org; www.caf.com; www.fobomade.org.bo)

**Cuadro 5: Lista de proyectos de Eje Interoceánico Central**

| GRUPOS   | PROYECTOS  |
|--|--|
| 1) CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL                            | <p><b>Proyecto ancla: Pavimentación Carmelo Peralta - Loma de Plata</b><br/>                     Construcción de Carretera Ollague - Collahiasi 22<br/>                     Construcción de Carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación abaroa<br/>                     Mejoramiento carretera Santa Cruz - Villamontes<br/>                     Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro<br/>                     Conexión fibra óptica Porto Murtinho - Loma de Plata<br/>                     Paso de frontera Ollague - Estación Abaroa<br/>                     Pavimentación Potosi - Tupza - Villazón<br/>                     Proyecto Gasífero - Termoeléctrico Bolivia - Paraguay<br/>                     Paso de Frontera Carmelo Peralta - Porto Murtinho</p>  |
| 2) OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ – SAO PABLO - SANTOS - RÍO DE JANEIRO | <p><b>Proyecto ancla: Anillo ferroviario de Sao Paulo (Norte y Sur)</b><br/>                     Circunvalación Vial de Corumbá<br/>                     Anillo ferroviario de Campo Grande<br/>                     Ferrocarril Campo Grande - Barurú - Santos<br/>                     Anillo de circunvalación Vial de Río de Janeiro<br/>                     Modernización Ferrocarril Corumbá - Campo Grande<br/>                     Circunvalación vial de Campo Grande<br/>                     Anillo de Circunvalación dial de Sao Paulo<br/>                     Vía Perimetral de Puerto Santos<br/>                     Modernización de Puerto Santos<br/>                     Acceso vial Puerto de Sepetiba</p>   |
| 3) CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ                                     | <p><b>Proyecto ancla: Construcción Carretera Pailón - San José - Puerto Suárez</b><br/>                     Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera<br/>                     Paso de frontera Puerto Suárez - Corumbá<br/>                     Concesión Ferrocarril / Carretera Motacucito - Puerto Bush, con operación portuaria</p>  |
| 4) CONEXIÓN SANTA CRUZ – CUIABÁ  | <p><b>Proyecto ancla: Carretera San Matías - Concepción</b><br/>                     Pavimentación Puente Banegas - Okinawa<br/>                     Construcción Puente Banegas<br/>                     Paso de Frontera Porto Limao - San Matías<br/>                     Pavimentación Porto Limao - San Matías</p>  |
| 5) CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO  | <p><b>Proyecto ancla: Rehabilitación tramo El Sillar</b><br/>                     Mejoramiento de los Puertos Ilo – Matarani<br/>                     Rehabilitación Ilo - Matarani (Costanera Sur)<br/>                     Pavimentación Tacna - Mazocruz (Ruta Desaguadero)<br/>                     Pavimentación Carretera Antigua Santa Cruz - Cochabamba<br/>                     Rehabilitación Puente La Amistad<br/>                     Mejoramiento del Aeropuerto del Aeropuerto de Ilo<br/>                     Mejoramiento de servicios en Puerto Arica<br/>                     Concesión Aeropuerto Arica<br/>                     Rehabilitación de varios tramos de Carretera Arica - Tambo Quemado<br/>                     Rehabilitación Carretera Iquique - Colchane<br/>                     Paso de Frontera<br/>                     Carretera Oruro – Pisiga<br/>                     Ferrocarril Aiquile – Santa Cruz</p> |

## Análisis

A través de este eje se logrará la conexión del Océano Atlántico con el Océano Pacífico, desde el Estado de San Pablo hasta la I Región de Chile, pasando por Bolivia, Paraguay, Perú, Brasil y Chile.

Este eje se conecta a todos los demás, excepto con los ejes del Sur y el Escudo Guyanés, cumpliendo una función de nexo entre ejes de la costa pacífica y la atlántica. Dicha conexión se presenta mediante carreteras, por lo cual sus principales proyectos constituyen la rehabilitación y construcción de las mismas, ubicadas en la mayoría de los casos en los límites de los ejes, así como mejoramientos en los pasos de fronteras. De esta forma, el eje Interoceánico Central, junto con el Capricornio, permiten conectar los países del CAN con los del MERCOSUR.

Analizando los mapas, se puede observar que las redes de comunicación viales son más densas en la región Oeste del Eje, abarcando el Sur de Bolivia, Norte de Chile y Argentina y la zonas cercanas a las costas brasileras.

Dada su configuración, este eje permite que los productos generados en las regiones centrales del continente puedan ser enviadas tanto al Océano Pacífico como al Atlántico, lo cual beneficia principalmente a países como Paraguay y Bolivia, que no tienen salida directa al mar, siendo Bolivia el que se verá más favorecido, ya que las mayores exportaciones tienen como destino EEUU, mientras que Paraguay tiene como principales destinos los Países del MERCOSUR. Los restantes países integrantes del eje, Perú, Chile y Brasil, ya presentaban conexión con los océanos para exportar sus productos hacia sus mayores mercados compradores, que se encuentran fuera del continente. Por lo tanto, se puede concluir que este eje tiene dos propósitos prioritarios, por un lado la ya mencionada conexión entre bloques económicos, y por el otro, potenciar la salida de los productos del interior del continente, principalmente desde Bolivia, hacia ambos océanos.

### EJE DEL MERCOSUR-CHILE

El Eje MERCOSUR-Chile está integrado por seis Estados de Brasil, ocho Provincias de Argentina, doce Zonas de Paraguay, cuatro Regiones de Chile y la totalidad del territorio Uruguayo, abarcando un área de 3.103.374 Km<sup>2</sup> y comprendiendo 125.4 millones de habitantes. El 86 % de los habitantes vive en zonas urbanas y el 14 % en zonas rurales (CAF). Actualmente el eje cuenta con la infraestructura básica, articulada a través de redes troncales y de transporte multimodal, que conecta las ciudades más importantes de América del Sur, Santiago de Chile, Buenos Aires, San Pablo y logra una conexión interoceánica (IIRSA). Este eje genera el 70% de la actividad económica sudamericana. En esta zona se encuentran centros industriales de gran importancia, así como también, las áreas agrícolas más productivas del mundo. Esto hace que la agricultura y las diferentes actividades industriales, se consoliden como los principales rubros de la región. A su vez, estas actividades económicas se ven beneficiadas por la presencia de importantes puertos en ambos océanos, lo cual permite que los productos se encuentren mejor posicionados con respecto a los diferentes mercados internacionales.

#### Objetivos

La función principal del eje es asentar y consolidar políticas de transporte fluvial sobre los ríos Paraguay, Uruguay y Paraná y lograr un mejor aprovechamiento hidroeléctrico de los mismos, junto con un importante desarrollo de las telecomunicaciones y el comercio electrónico.

#### Estructura

Este eje fue subdividido en cinco grupos.

##### **Grupo 1: Interconexión Belo Horizonte - Frontera Argentina/Brasil - Buenos Aires**

Busca mejorar la estructura y la logística necesaria para un buen desempeño de la región en los mercados globales y aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia hacia otros ejes. También buscan acelerar el proceso de integración impulsado por el Tratado de Asunción. Los proyectos se encaminan hacia la terminación de tramos de rutas y la ampliación de puertos y aeropuertos.

##### **Grupo 2: Interconexión Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires**

Tiene como función principal consolidar los estándares de infraestructura para una mejora en la competitividad de la región, sustentando una base logística para la industria. Se destaca el acondicionamiento de rutas y ferrovías junto con la construcción de puentes.

##### **Grupo 3: Interconexión Valparaíso - Buenos Aires**

Los objetivos del grupo se orientan hacia la mejora de los lazos comerciales y de servicios, para que de esta forma Chile pueda actuar como plataforma logística para los demás países del eje. De esta manera se incrementarían las relaciones de intercambio del MERCOSUR con el mercado asiático. Para esto se plantean proyectos de construcción y mejoramiento de carreteras y vías férreas.

##### **Grupo 4: Interconexión Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú**

Este se encarga de reforzar los flujos comerciales y de servicios entre los centros económicos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, principalmente mediante la construcción y mejoramiento de rutas.

## Grupo 5: Energético

Este grupo está principalmente orientado a proporcionar un aumento en la capacidad de generación, transmisión y distribución de energía, en un área demográfica y de producción industrial muy densa. Asimismo buscará incrementar el grado de confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos de la zona. Entre las principales obras se destacan la construcción de gasoductos, la colocación de líneas de alta tensión, elevación de una represa y la construcción de plantas hidroeléctricas.

### Cuadro 6: Lista de proyectos del Eje MERCOSUR-Chile

| GRUPOS   | PROYECTOS   |
|--|---|
| <p>INTERCONEXIÓN<br/>1) BELO HORIZONTE – FRONTERA<br/>ARGENTINA/BRASIL- BUENOS AIRES I</p> | <p><b>Proyecto ancla: Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualaguaychú</b><br/>           Conclusión de la duplicación del tramo Sao Paulo - Curitiba<br/>           Construcción e Implementación de control integrado de carga en el Paso de los Libres<br/>           Estudios de los nuevos Puentes sobre el Río Uruguay en la Frontera Argentina - Brasil<br/>           Línea de transmisión Yacretá - Buenos Aires<br/>           Construcción del tramo vial Santa María - Rosario<br/>           Recuperación Porto Alegre - Uruguaiana<br/>           Ampliación del Aeropuerto de Campinas<br/>           Ampliación del Aeropuerto de Guarulhos<br/>           Conclusión de la Duplicación del Tramo Vial Belo Horizonte - Sao Paulo<br/>           Anillo vial Belo Horizonte<br/>           Ampliación del Puerto Sao Francisco do Sul<br/>           Adecuación del tramo Navegantes - Río do Sul<br/>           Ampliación y modernización del Puerto Itajaí<br/>           Construcción del tramo Florianópolis - San Miguel do Oeste<br/>           Obras de Recuperación de la Red Ferroviaria Lajes hasta Roca de Sales y General Luz<br/>           Duplicación del tramo Palhoca - Osorio</p> |
| <p>INTERCONEXIÓN<br/>2) PORTO ALEGRE – COLONIA -<br/>BUENOS AIRES</p>                      | <p><b>Proyecto ancla: Adecuación del Corredor Río Branco - Colonia: Rutas 1, 11, 8, 17, 18</b><br/>           Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Salto y Paysandú<br/>           Ruta 26: Reacondicionamiento del Tramo Río Branco - Paysandú<br/>           Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera<br/>           Adecuación de tramo Río Grande - Pelotas<br/>           Ampliación del Puerto de Río Grande<br/>           Construcción del Puente Internacional Jaguaró - Río Branco<br/>           Paso de Frontera en el corredor Montevideo - Chuy<br/>           Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera<br/>           Ampliación del Puerto de La Paloma<br/>           Central Termoeléctrica del ciclo combinado de San José<br/>           Reacondicionamiento Ruta Montevideo - Fray Bentos<br/>           Puente Colonia - Buenos Aires<br/>           Ampliación del Puerto de Nueva Palmira</p>   |
| <p>INTERCONEXIÓN<br/>3) VALPARAÍSO – BUENOS AIRES</p>                                      | <p><b>Proyecto ancla: Proyecto Ferroviario Los Andes - Mendoza</b><br/>           Mejoras en los Puertos de Valparaíso y San Antonio<br/>           Concesión Valparaíso - Los Andes<br/>           Proyectos de aeropuerto Los Sauces (Los Andes)<br/>           Centro de Carga en Cristo Redentor<br/>           Repavimentación de RN 7 (Potrerillo - Cristo Redentor)<br/>           Cobertizo Zona de Caracoles<br/>           Construcción de Cobertizo en el Paso Cristo Redentor<br/>           Proyecto San Fernando - San Antonio (rutas de las frutas)<br/>           Construcción de centro apto para Control Integrado en Pehuenche<br/>           Pavimentación RN 40 Sur: desde Malaguer hasta Límite con Neuquén<br/>           Pavimentación RN 145: Tramo Bardas Blancas acceso al Paso Pehuenche<br/>           Pavimentación Tramo Puente Armerillo- Paso Pehuenche<br/>           RN 7 : Construcción Variante Laguna La Picasa<br/>           RN 7: Duplicación del tramo Luján - Junín</p>  |
| <p>INTERCONEXIÓN<br/>4) MERCEDES – SANTA FE - SALTO -<br/>PAYSANDÚ</p>                     | <p><b>Proyecto ancla: Reconstrucción y ampliación de la RN 168 Túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe</b><br/>           Duplicación en el Tramo RN 11 - San Francisco<br/>           Construcción Variante San Francisco<br/>           Repavimentación RN 158 Tramo San Francisco - Río Cuarto<br/>           Construcción Variante Villa María<br/>           Construcción Variante Río Cuarto<br/>           Duplicación RN 158 Tramo San Francisco - Río Cuarto<br/>           Repavimentación de la RN 18, entre empalme con RN 32 y Villaguay<br/>           Construcción Conexión Noyoga empalme RN 14</p>  |

## Análisis

Este eje permitirá la conexión entre los países del MERCOSUR y Chile con los Océanos Pacífico y Atlántico y entre ellos. Si bien la infraestructura para lograr dicha conexión ya es adecuada, por ser uno de los ejes más consolidados producto de la conformación del MERCOSUR, aún existen insuficiencias.

La infraestructura a realizarse es principalmente de carreteras, localizándose la mayoría de los proyectos en la zona Sur de Brasil, Uruguay y la provincia de Buenos Aires en Argentina, por lo que se puede concluir que principalmente está destinada a mejorar el comercio entre Argentina y Brasil, dado que el principal país comprador de los productos argentinos es Brasil, y si bien para este último, Argentina no es su principal mercado se encuentra como el segundo destino de sus exportaciones. En cuanto a Uruguay, este país se verá muy beneficiado ya que los países del MERCOSUR representan el 40% de sus exportaciones. Por otro lado, existen proyectos que mejorarían la conexión de los países del bloque con Chile, y a su vez con los puertos ubicados en el Océano Pacífico, lo que favorecería el comercio con los mercados estadounidenses y asiáticos. Si bien este último no es de gran importancia para Argentina, Uruguay y Paraguay, si lo es para Brasil. En el caso de Paraguay, el mismo se presenta como el más aislado en cuanto a infraestructura terrestre, a pesar de que la mayoría de sus exportaciones tienen como destino los países del MERCOSUR.

En general los proyectos del eje están destinados a la optimización de las vías de conexión terrestre, pero es de destacar los proyectos de construcción de centrales termoeléctricas y los proyectos de líneas de transmisión eléctricas. Esto se debe a que el eje carece de infraestructura energética para la alta demanda que requieren sus sistemas de producción y su alta densidad de población, por lo cual el IIRSA plantea una adecuación del sistema energético.

El eje se encuentra conectado directa y estratégicamente a los ejes interoceánico Central y Capricornio, dado que conecta indirectamente al eje Andino, permitiendo el nexo entre los dos grandes bloques económicos y por tanto acercando el objetivo de formar un bloque económico entre toda América del Sur y entre toda América.

### EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Este eje permitirá una conexión entre el Océano Atlántico y el Pacífico, integrando a Brasil con el Sur de Perú, atravesando los departamentos peruanos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cuzco, Puno y Madre de Dios, los Estados brasileños de Acre, Rondonia, Amazonas y Mato Grosso, y los departamentos bolivianos de Pando y Beni. La población del eje es de 12.1 millones de habitantes y la extensión es de 3.481.790 Km<sup>2</sup>.

Actualmente esta región cuenta con grandes carencias de infraestructura de caminería, de comunicaciones, de fronteras y de accesos a servicios.

El eje pretende la vinculación del puerto Porto Velho en el Río Madera, que da inicio a un sistema de vías fluviales, con los puertos marítimos de Ilo y Matarani, pasando por Puerto Maldonado (Perú), lo cual permitiría la posibilidad de transformarse en una zona de tránsito para la producción brasileña de Cuiabá, Manaos, Porto Velho y Río Branco, con destino hacia el Océano Pacífico, para posteriormente exportar su producción a mercados asiáticos, ahorrándose altos costos de transportes hasta el Canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes.

Las actividades económicas de mayor importancia en la región son: la producción agrícola (principalmente cerealera), pecuaria, forestal, minera, textil, energética, agroindustrial y turística. Es importante

destacar la presencia de gas natural en Camisea (Perú), lo cual implicaría la construcción de un gasoducto hacia la ciudad de Manaos y un oleoducto hacia Porto Velho.

En la región Centro-Oeste del Brasil, la producción cerealera es de gran magnitud, principalmente en los granos como la soja, el maíz y el trigo, los cuales encuentran su destino en mercados Europeos y Norteamericanos. Esta actividad se vería muy beneficiada con las hidrovías futuras, dado que los puertos de Porto Velho (Brasil) y Matarani (Perú) cuentan con las instalaciones necesarias para la manipulación de granos.

#### Objetivos

Crear la infraestructura necesaria que permita la salida de la producción brasileña que tiene como destino los mercados asiáticos y europeos; y eliminar las diferencias regionales existentes.

#### Estructura

El Eje Perú-Brasil-Bolivia está subdividido en tres grupos:

#### Grupo 1: Corredor Porto Velho - Río Branco - Puerto Assis - Puerto Maldonado - Cuzco / Juliaca - Puertos Marítimos del Pacífico

Tiene como objetivo facilitar la comunicación de la región sur de Perú y de los Estados de Acre y Rondonia del Brasil con la Cuenca Pacífica, para de esta manera poder penetrar en mercados internacio-

nales. Para lograr esto se plantean proyectos destinados a facilitar dicha comunicación como ser pasos de frontera, CEBAF, así como el mejoramiento de carreteras.

**Grupo 2: Corredor Río Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz**

Este grupo tiene como función insertarse como alternativa de comunicación interoceánica Brasileia/Cobija hasta La Paz por Riberalta y Yucumo. Finalmente existiría una comunicación entre estas ciudades y los puertos del Pacífico, inte-

grando en su recorrido regiones de escaso desarrollo. Los proyectos que se destacan son de pasos de frontera y construcción de carreteras.

**Grupo 3: Corredor Porto Velho - Madeira - Guayaramerín**

La función de éste se basa principalmente en la creación de una hidrovía internacional, la cual generaría un futuro crecimiento económico en las regiones de Rondonia en Brasil, Madre de Dios en Perú y Pando y Beni en Bolivia. Los proyectos que se destacan son los relacionados al transporte fluvial.

**Cuadro 7: Lista de proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia**

| GRUPOS   | PROYECTOS  |
|--|--|
| <p>1) CORREDOR PORTO VELHO - RIO BRANCO - PUERTO ASSIS - PUERTO MALDONADO - CUZCO / JULIACA - PUERTOS MARÍTIMOS DEL PACÍFICO</p> | <p><b>Proyecto ancla: Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca /Inambari - Cuzco</b><br/>                     Paso de Frontera y Construcción de CEBAF (Perú - Brasil)<br/>                     Puente sobre el Río Acre<br/>                     Aeropuerto Puerto Maldonado</p>   |
| <p>2) RIO BRANCO - COBIJA - RIBERALTA - YUCUMO - LA PAZ</p>  | <p><b>Proyecto ancla: Carretera Guayaramerín - Riberalta - San Borja - La Paz</b><br/>                     Paso de Frontera Río Branco - Cobija<br/>                     Paso de Frontera Perú - Bolivia (Extrema)<br/>                     Carretera Yucumo - Trinidad<br/>                     Carretera Cobija - Riberalta<br/>                     Cobija – Extrema</p>  |
| <p>3) PORTO VELHO - MADEIRA - GUAYARAMERÍN</p>   | <p><b>Proyecto ancla: Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín</b><br/>                     Líneas de Transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del río Madeira y el sistema central<br/>                     Hidroeléctrica Binacional Bolivia - Brasil<br/>                     Hidroeléctrica Cachuera - Esperanza (Madre de Dios)<br/>                     Complejo Hidroeléctrico Río Madeira con esclusa para la navegación<br/>                     Hidrovía Madre de Dios y puerto fluvial (estudio de navegabilidad, batimetría, identificación de puntos críticos y requerimientos de dragado)<br/>                     Hidrovía Chile - Mamoré</p> |

**Análisis**

Este eje propone generar un nexo de la región centro-oeste de Brasil, norte de Bolivia y el Océano Pacífico, a través de Perú, lo cual facilitaría su comercialización con EE.UU., con el que estos países establecen sus principales flujos. Para esto se utilizarán como principales formas de conexión las carreteras y los ríos. Actualmente existen carencias en este sentido, principalmente en lo que se refiere a carreteras, debido a que su red vial está un tanto dispersa y no es muy densa, es por esto que los principales proyectos están vinculados a la construcción de las mismas. También toman importancia los proyectos de creación de hidrovías, que incluyen estudios de batimetría y dragado, que permitirán la navegabilidad de los ríos. Esto posibilitará a Bolivia y al sur de Brasil sacar la producción por vía fluvial, para luego llegar mediante vía terrestre a los puertos ubicados en las costas del Pacífico, con destinos a EEUU y Asia.

A su vez los proyectos de construcción de carreteras incluyen la unión de ciudades ubicadas en las zonas centro-norte de Bolivia con la capital del país y luego con la zona sur del país.

Otros proyectos que toman mayor importancia son los referentes a la generación de energía hidroeléctrica, existiendo en este eje dos proyectos de construcción de centrales de energía hidroeléctrica y de infraestructura para su transmisión. También se prevé, aunque aún no existen proyectos específicos, la creación de gasoductos desde Bolivia a Brasil, para abastecer a este último de gas, el cual es uno de los principales recursos exportados actualmente por Bolivia.

El eje se conecta con los ejes Interoceánico central y el Andino, a los cuales pertenece Bolivia. Su principal medio de conexión son las carreteras, las que en el propio eje no son muy numerosas, pero que una vez conectados a los otros ejes permiten la integración con los ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Capricornio. De esta forma el mayor beneficiado será Brasil, debido a que la región centro-oeste del país tendrá un sistema de carreteras que le permitirá llegar más rápidamente a los países del MERCOSUR. Lo mismo sucederá con el Norte de Bolivia, ya que actualmente se encuentra aislado por falta de vías de comunicación, por lo que los proyectos del eje le permitirá a esta zona del país unirse con los países integrantes del CAN.

Es así que, los principales cometidos del eje son conectar a Bolivia con el Pacífico y aprovechar los potenciales hidroeléctricos de la zona, establecer una integración energética (principalmente gas natural y energía hidroeléctrica), generar una conectividad de zonas antes aisladas del eje. También fortalecerá la idea de integración de los bloques (MERCOSUR Y CAN), acercando cada vez más a la integración de todo el continente.

### **EJE SUR (Talcahuano - Neuquén - Concepción - Bahía Blanca).**

El Eje Sur brinda la posibilidad de una conexión interoceánica a través del centro-sur Argentino y Chileno, mediante los puertos de Bahía Blanca (Argentina) y Talcahuano (Chile), atravesando las provincias argentinas de Buenos Aires, La Pampa, Neuquén y Río Negro, y las regiones chilenas de Maule, Bío Bío y Araucanía. Ocupa una superficie de 847.191 Km<sup>2</sup>, y cuenta con una población aproximada de 21.3 millones de habitantes, incluyendo a la provincia de Buenos Aires (CAF).

Dentro de las actividades económicas más importantes de la región, se destacan: la extracción y refinación de petróleo, extracción de gas natural, la ganadería bovina y ovina, la agricultura cerealera, la fruticultura, horticultura, vitivinicultura, la producción forestal, la minería, producción agroindustrial, la pesca y servicios tales como la generación de energía eléctrica, agua potable y gas, turismo, servicios financieros, portuarios y comercio exterior.

El potencial desarrollo y crecimiento de este eje está fuertemente ligado a la conexión existente entre los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano, y la conexión ferroviaria entre Zapala y Llonquimay. De esta forma, se aseguraría la llegada de la producción de la región al Océano Pacífico, con menores costos, mejorando la competitividad en el mercado mundial, para su eventual comercialización en un mercado como el Asiático, el cual, en la última década viene aumentando su demanda progresivamente.

#### **Objetivos**

Consolidar la infraestructura necesaria que permita una conexión interoceánica, y de esta manera poder reducir costos de transportes y energía.

#### **Estructura**

El Eje Sur está subdividido en dos grupos:

#### **Grupo 1: Corredor Concepción - Bahía Blanca - Puerto San Antonio Este**

La función de este grupo se basa principalmente en la disminución de los costos de producción por con-

cepto de transportes, lo cual posibilitaría incrementar el intercambio comercial entre los países integrantes del eje. Asimismo se buscará generar los mecanismos que permitan consolidar el desarrollo económico y social de la región. Dentro de sus proyectos, se destaca el mejoramiento de la infraestructura vial en general.

#### **Grupo 2: Circuito turístico bi-nacional de la zona de los lagos**

Tiene como sus principales objetivos, promover el desarrollo turístico de la zona bi-nacional de los lagos, generando oportunidades de desarrollo. La mayoría de los proyectos se enfocan hacia el mejoramiento de las carreteras.





## Cuadro 8: Lista de proyectos del Eje Del Sur

| GRUPOS   | PROYECTOS   |
|--|---|
| CORREDOR<br>1) CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA -<br>PUERTO SAN ANTONIO | <b>Proyecto ancla: Adecuación de control fronterizo en Pino Hachado</b><br>Modernización Puerto de Talcahuano<br>Interconexión de 500 Kv Comahue – Cuyo<br>Recuperación del Túnel Las Raíces<br>Pavimentación tramo faltante hasta frontera con Argentina<br>Mejoramiento de la infraestructura de la Terminal Multimodal de Zapala<br>Construcción de la circunvalación a centros urbanos y aumento de la capacidad de la RN 22 entre Villa Regina y Zapala<br>Construcción de la ferrovía Choele Choel al Puerto San Antonio Este<br>Pavimentación de la RN 23 tramo Valcheta - Empalme RN 237<br>Construcción interconexión a 500KV Tramo Choele Choel - Puerto Madryn<br>Construcción de Ferrocarril San Antonio Este - Trelew<br>Ampliación del Puerto San Antonio Este<br>Construcción de Ferrocarril San Antonio Este - San Antonio Oeste<br>Mejoramiento RN22 entre Bahía Blanca y límite con La Pampa<br>Mejoramiento RN 3 entre Bahía Blanca y Carmen Patagones<br>Construcción de la circunvalación de la ciudad de Bahía Blanca |
| 2) CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL<br>DE LA ZONA DE LOS LAGOS      | <b>Proyecto ancla: Adecuación y mantenimiento de las rutas interlagos en Argentina y Chile</b><br>Pavimentación del acceso al Paso Icalma<br>Pavimentación del acceso al Paso Tromen - Mamuil Malal<br>Pavimentación del acceso al Paso Hua Hum<br>Adecuación y Mantenimiento del control fronterizo en el Paso Cardenal Samoré<br>Mejoramiento de la Ruta Interlagos   |

### Análisis

Dentro de la variedad de proyectos del eje, se destacan los de mejoramiento de carreteras que conectan la costa atlántica argentina con la costa pacífica chilena, lo que supone superar la barrera que la cordillera impone, logrando a su vez un tránsito interoceánico más eficiente. Esto permitirá el establecimiento o reforzamientos de flujos desde Argentina hacia el Océano Pacífico, a través del puerto Talcahuano, y desde Chile hacia el océano Atlántico, a través del puerto de Bahía Blanca, lo que implicará una baja en los costos de transporte como se mencionó anteriormente. De esta forma se consolidará un sistema de carreteras que posibilitará el aumento en eficiencia del transporte de hidrocarburos (combustibles fósiles) desde Argentina a Chile y a otros destinos extra continentales, vía marítima, saliendo por los proyectos portuarios del eje.

Como se puede ver en el mapa de recursos, el eje del sur ha sido implementado en una región con una gran riqueza en hidrocarburos, que ya están siendo explotados, por lo que es de suponer que el principal objetivo de este eje, en realidad, es la consolidación de la infraestructura vial para aumentar la eficiencia en la extracción de hidrocarburos vía marítima.

No existen proyectos de integración energética entre los dos países, sino que los proyectos energéticos se limitan a diferentes regiones de Argentina.

En cuanto a proyectos de telecomunicaciones, estos están ausentes en el presente eje de integración.

Por lo tanto el presente eje de desarrollo se caracteriza por presentar la mayor parte de sus proyectos referidos a infraestructura vial, la cual probablemente incrementará los flujos de hidrocarburos desde esta zona, una pequeña proporción de proyectos de infraestructura energética que se limita a Argentina, y ausencia en integración de telecomunicaciones.

## EJES MARÍTIMOS DEL ATLÁNTICO Y PACÍFICO

Este eje abarca dos circuitos marítimos, uno en cada costa oceánica. Por un lado el comprendido a lo largo de toda la costa del Pacífico, integrado por Colombia, Ecuador, Perú y Chile, y por otro lado la zona de la costa Atlántica, en la que se incluyen Venezuela, Guyana, Surinam, Guayana Francesa, Brasil, Uruguay y Argentina.

El circuito Atlántico movilizó más de 25 millones de toneladas de mercaderías en el año 1998, en su mayoría productos agroalimenticios. Mientras que el circuito Pacífico intercambia menor cantidad de volúmenes de mercaderías, principalmente productos de la actividad minera y productos industriales ([www.iadb.org](http://www.iadb.org)).

### Objetivo

A través de estos ejes se busca consolidar las salidas de las mercaderías hacia los mercados extra continentales, y mejorar el comercio regional, a través del mejoramiento de puertos de escasa capacidad de acopio y dragado. Asimismo se intentará mejorar la infraestructura de los megapuestos como ser los de Caracas, Río de Janeiro, Lima.

Los Corredores de Desarrollo constituirían regiones en las que se promocionaría el desarrollo de las poblaciones locales. No obstante, se constata que han sido diagramados y pensados de acuerdo a dos elementos importantes:

- En primer lugar, los ejes se extienden, por las rutas más adecuadas para el transporte de mercancías, particularmente entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. En ese sentido, cabe destacar que hoy en día, el grueso de los intercambios comerciales del mundo se encuentra entre los Estados Unidos y los países asiáticos (Japón, China, India, etc.). Por ello, la construcción y el control de corredores o ejes para el transporte hacia el Pacífico cobran una

importancia estratégica.

- En segundo lugar, los Ejes coinciden con las áreas más importantes en términos de recursos no renovables (minerales, gas, petróleo) y de biodiversidad (plantas, animales, microorganismos). Siendo, la explotación de estos recursos, no controlada, como consecuencia de las políticas neoliberales, que se extenderán con el ALCA.

Probablemente estos ejes no estén estructurados en un conjunto de proyectos debido a que los mismos se corresponderían con los proyectos portuarios de los otros ejes. Esto se puede estimar claramente en la costa pacífica, ya que la misma es abarcada en su totalidad por los ejes Andino y Andino del Sur. Por el contrario, en el caso del Océano Atlántico no se puede establecer una relación tan clara entre los proyectos de los ejes ya planeados y el eje Marítimo Atlántico, ya que una buena parte de las costas de Brasil no se encuentra comprendida dentro de ningún eje, lo que podría dar lugar a pensar que quizás, en un futuro esta costa también se vea afectada por la iniciativa.

Finalmente, es importante destacar que la superficie que abarcará el conjunto de los ejes, a través de sus proyectos, no se limitará al área ocupada por los ejes, ya que en las zonas aledañas a los ejes es donde se encuentra gran parte de los recursos naturales del continente, que serán mayormente explotados gracias a dicha infraestructura.

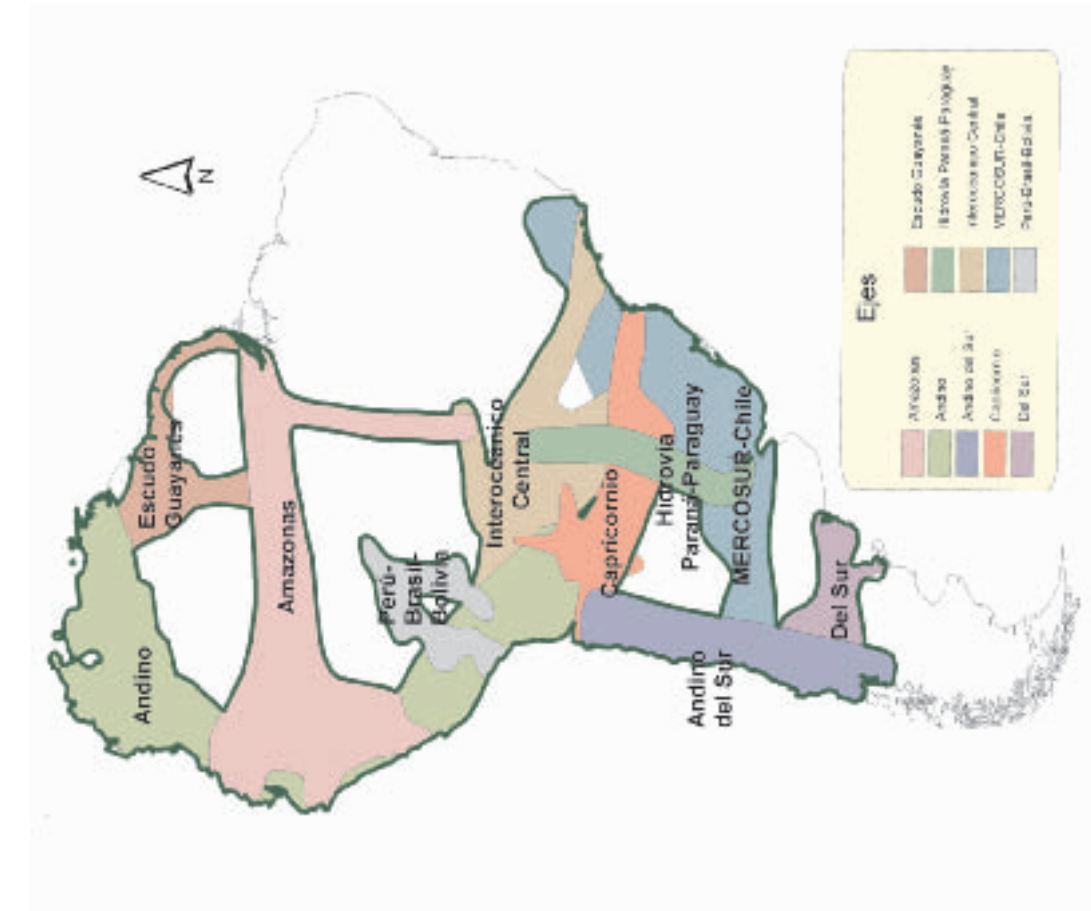
En función de los elementos citados es posible suponer que, en realidad los Ejes o Corredores de "Desarrollo" del IIRSA constituyen un conglomerado de regiones de tránsito de mercancías y de extracción de recursos. De esa manera, estos proyectos, que financia el BID (entre otros), prioriza la extracción de recursos, a la articulación y desarrollo de la población sudamericana.



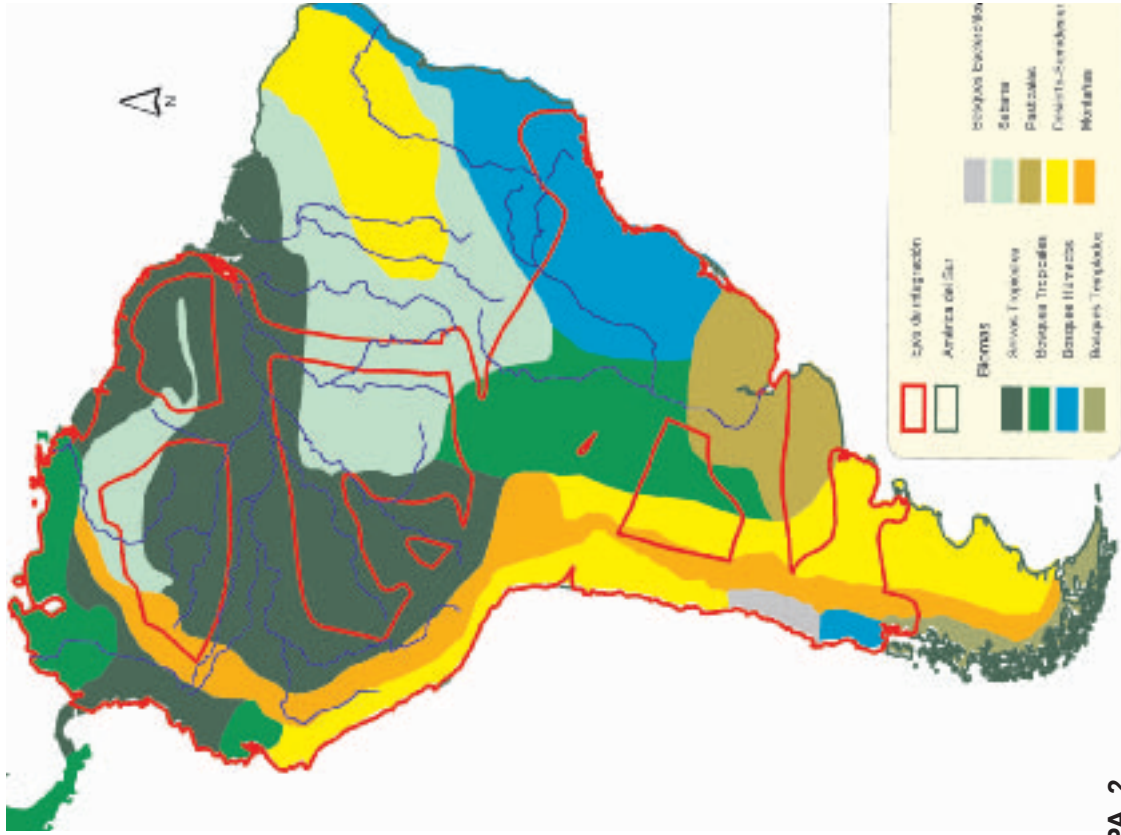
# IIRSA CARTOGRAFÍA

## EJES DE INTEGRACIÓN

## EJES DE INTEGRACIÓN Y BIOMAS

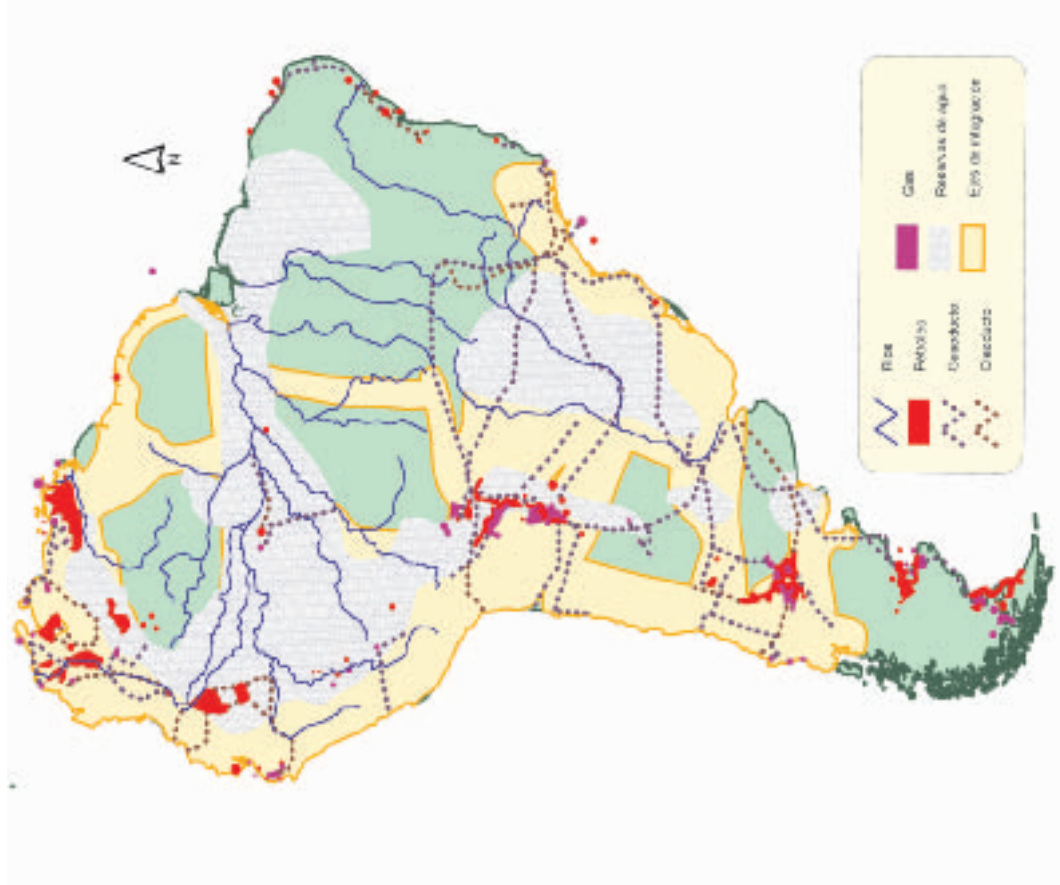


MAPA 1



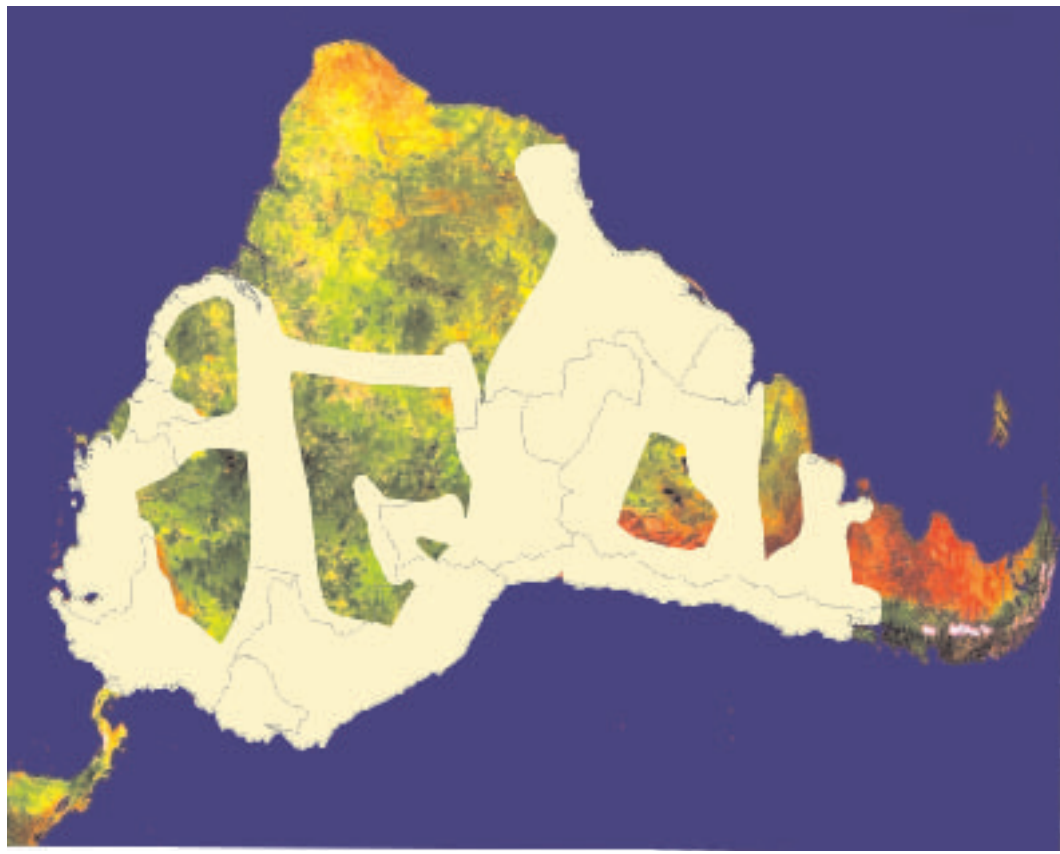
MAPA 2

### EJES DE INTEGRACIÓN Y RECURSOS NATURALES



MAPA 3

### AREAS DE INFLUENCIA DE LOS EJES DE INTEGRACION DEL IIRSA



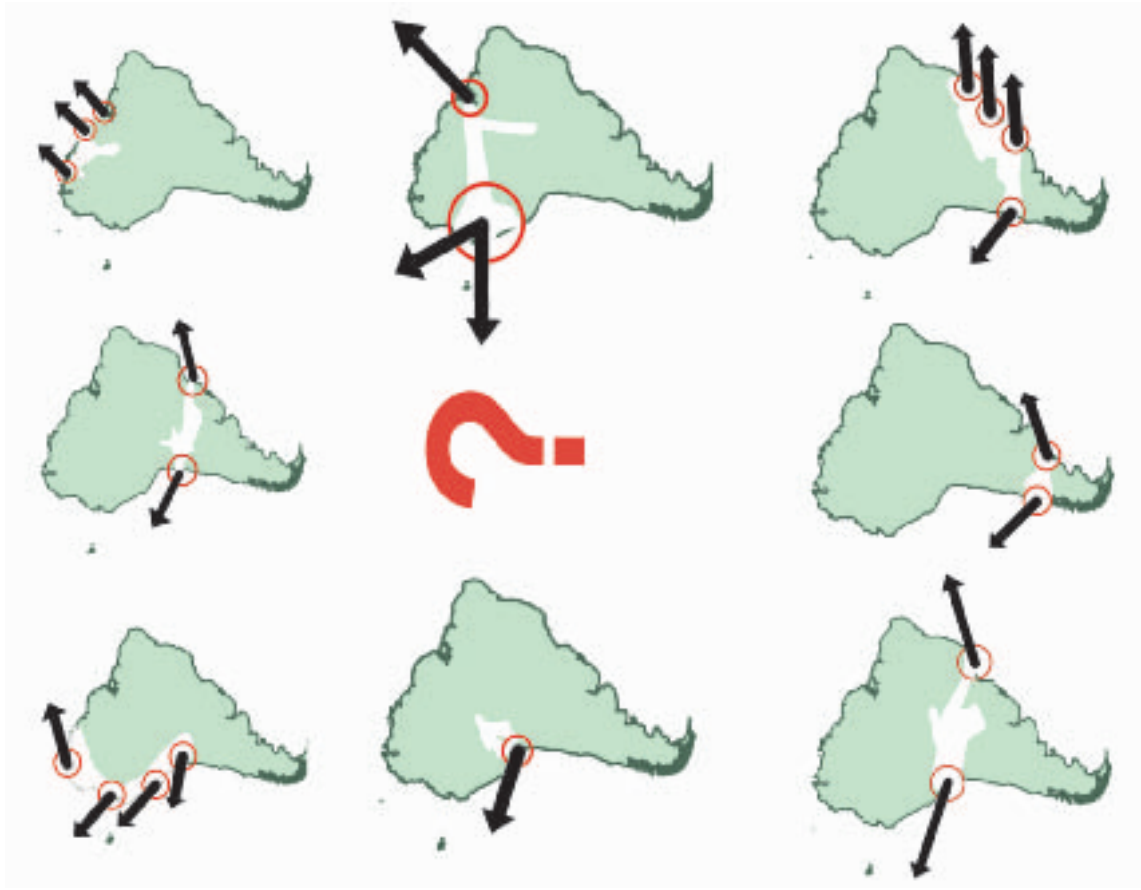
MAPA 4

### 31 PROYECTOS PRIORITARIOS PARA EL PERÍODO 2005-2006



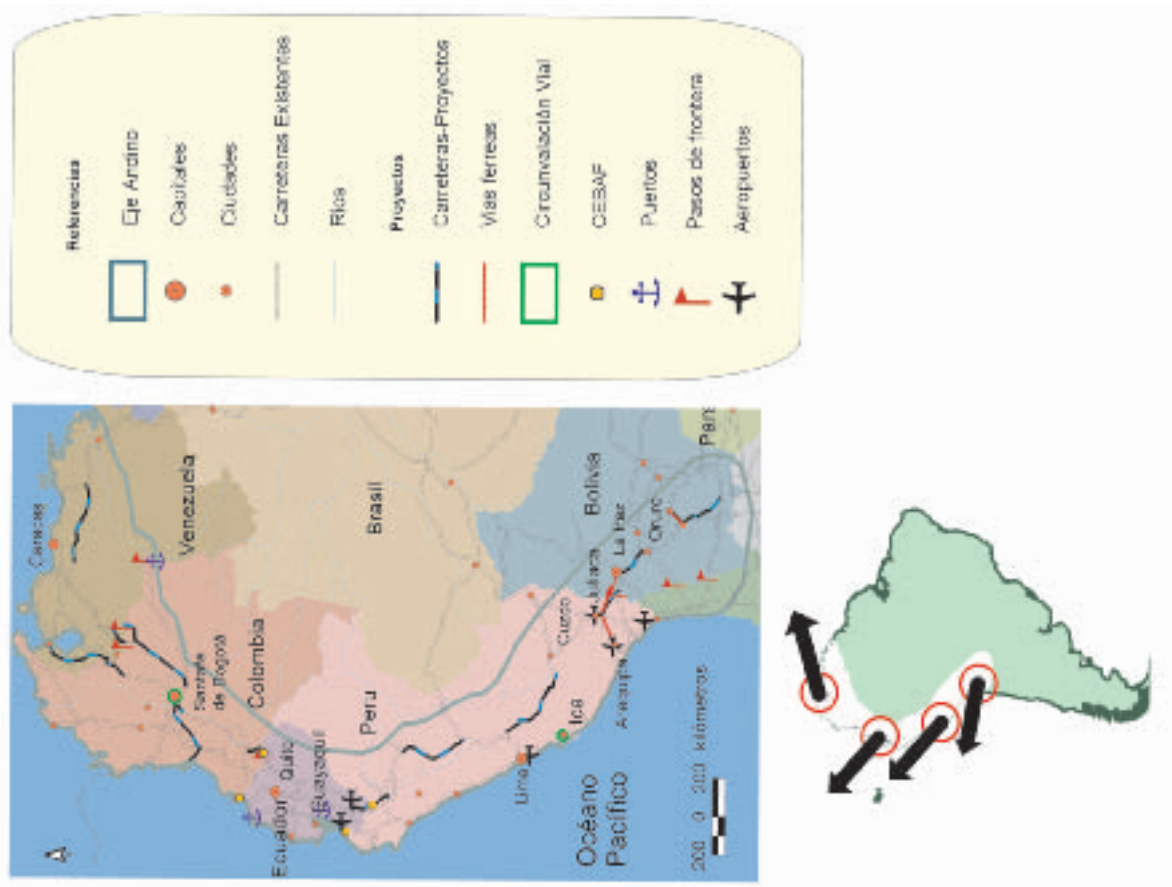
MAPA 5

### ¿INTEGRACIÓN REGIONAL?

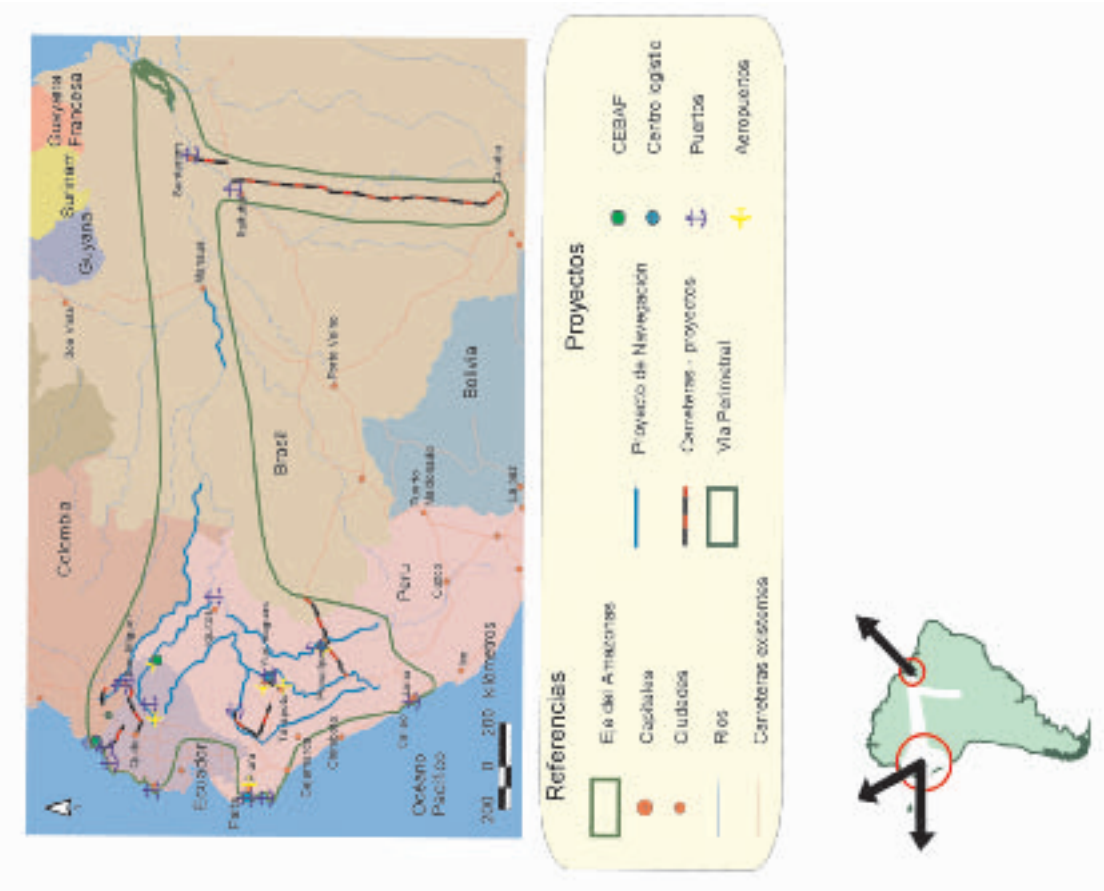


MAPA 6

### PROYECTOS EJE ANDINO

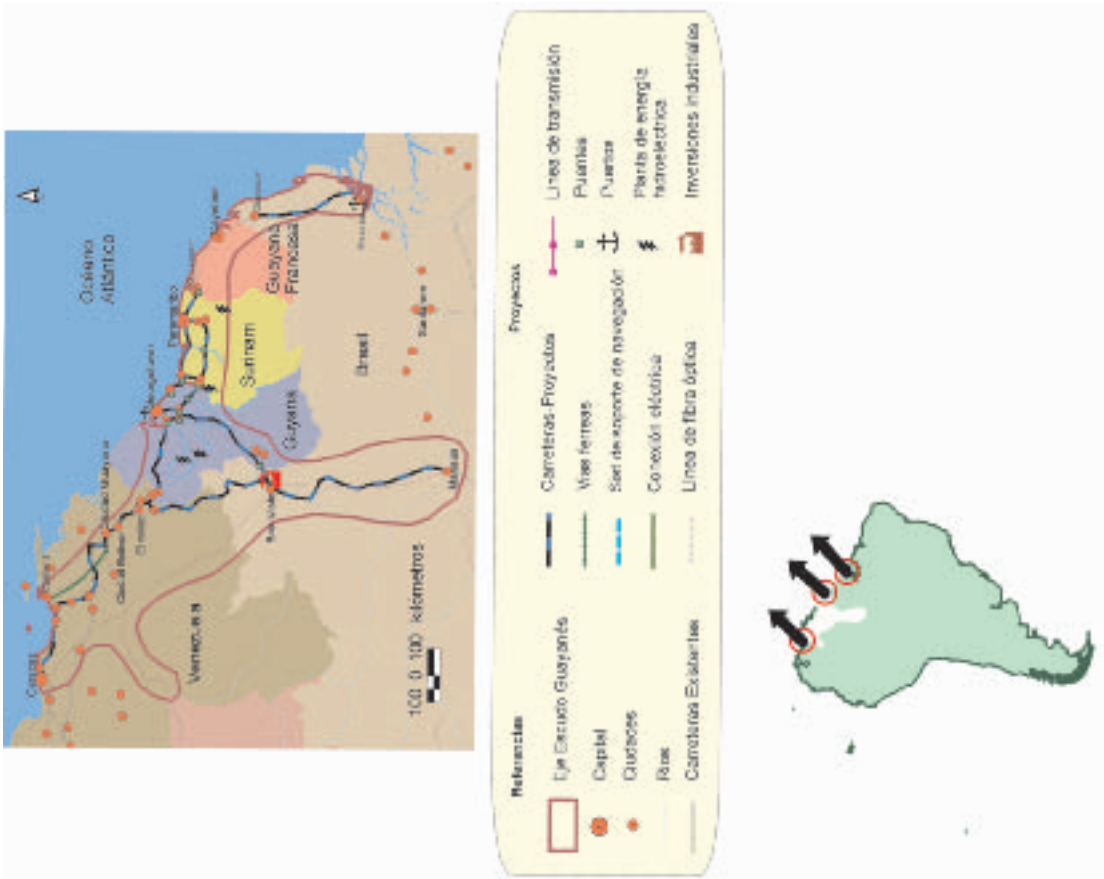


### PROYECTOS EJE DEL AMAZONAS



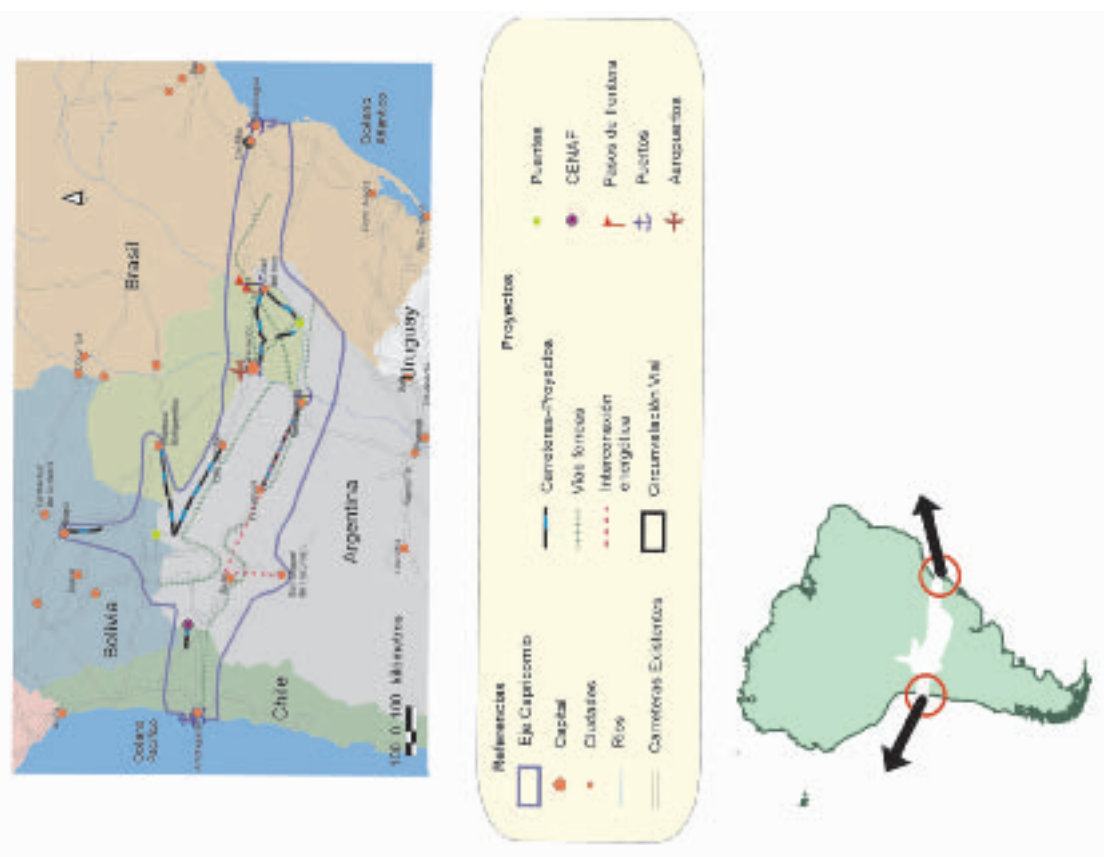
MAPA 8

# PROYECTOS EJE ESCUDO GUAYANÉS



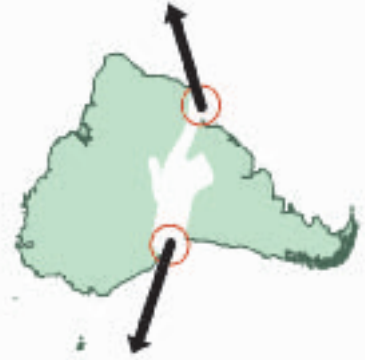
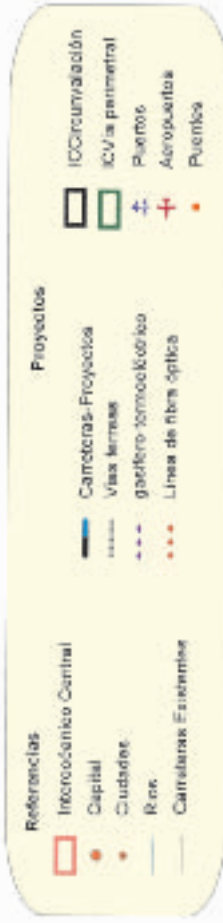
MAPA 10

# PROYECTOS EJE CAPRICORNIO



MAPA 9

## PROYECTOS EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



MAPA 11

## PROYECTOS EJE MERCOSUR CHILE



MAPA 12

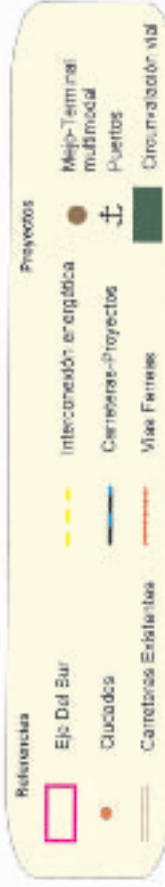


## PROYECTOS EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



MAPA 13

## PROYECTOS EJE DEL SUR



MAPA 14

## GRUPO EJE ANDINO



MAPA 15

### Referencias



## GRUPO EJE DEL AMAZONAS



MAPA 16

### Referencias



## GRUPO EJE CAPRICORNIO



MAPA 17

## GRUPO EJE ESCUDO GUAYANÉS



MAPA 18

## GRUPO EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



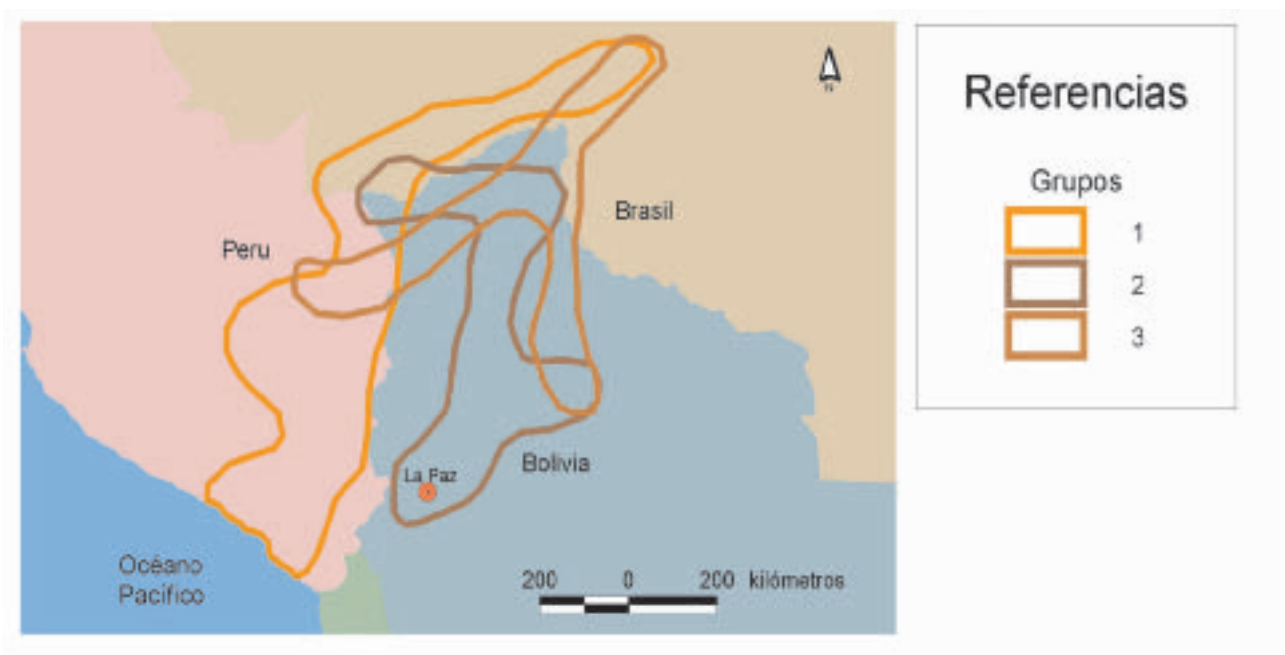
MAPA 19

## GRUPO EJE MERCOSUR-CHILE



MAPA 20

## GRUPO EJE PERÚ- BRASIL-BOLIVIA



MAPA 21

## GRUPO EJE DEL SUR



MAPA 22