

ANÁLISIS DE LA INFLUENCIA DE LAS POLÍTICAS DE INTEGRACIÓN VIAL EN
EL MARCO DEL IIRSA SOBRE EL PROCESO DE INTEGRACIÓN REGIONAL DE
UNASUR, DURANTE EL PERIODO 2000-2008

LAURA MARCELA REYES VARGAS

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C, 2010

“Análisis de la influencia de las políticas de integración vial en el marco del IIRSA sobre el proceso de integración regional de UNASUR, durante el periodo 2000-2008”

Monografía de Grado

Presentada como requisito para optar al título de

Internacionalista

En la Facultad de Relaciones Internacionales

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentada por:

Laura Marcela Reyes Vargas

Dirigida por:

Rocío Robayo León

Semestre II, 2010

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. LA NEGOCIACIÓN POLÍTICA ENTRE ESTADOS SURAMERICANOS	4
1.1 FALLAS DE LA NEGOCIACIÓN POLÍTICA ENTRE ESTADOS SURAMERICANOS	10
1.1.1 Colombia-Venezuela	10
1.1.2 Colombia-Ecuador	11
1.1.3 Uruguay-Argentina	11
1.1.4 Perú-Bolivia-Chile	12
1.1.5 Brasil-Paraguay	12
1.1.6 Brasil-Bolivia	13
2. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL	15
2.1 Eje Andino	17
2.2 Eje Mercosur-Chile	19
2.3 Eje Interoceánico Central	22

2.4 Eje Perú-Brasil-Bolivia	24
2.5 Eje del Amazonas	26
3. LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL	31
3.1 Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	32
3.2 Corporación Andina de Fomento (CAF)	33
3.3 Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata (FONPLATA)	34
3.4 Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES)	35
4. CONCLUSIONES	39
BIBLIOGRAFIA	
ANEXOS	

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1: Mapa de Ejes de Integración (IIRSA) en América del Sur.	16
Grafico 2: Tabla del estado de los proyectos de los grupos del Eje Andino.	18
Grafico 3: Tabla del estado de los proyectos de los grupos del Eje MERCOSUR-Chile.	21
Grafico 4: Tabla del estado de los proyectos de los grupos del Eje Interoceánico Central.	23
Grafico 5: Tabla del estado de los proyectos de los grupos del Eje Perú-Brasil-Bolivia.	25
Grafico 6: Tabla del estado de los proyectos de los grupos del Eje Amazonas.	27
Grafico 7: Tabla de las Cifras de inversión actual de los grupos de los Ejes de Integración.	36

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Mapa. Agrupamientos de los proyectos del Eje Andino.

Anexo 2. Mapa. Agrupamientos de los proyectos del Eje Mercosur-Chile.

Anexo 3. Mapa. Agrupamientos de los proyectos del Eje Interoceánico Central.

Anexo 4. Mapa. Agrupamientos de los proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Anexo 5. Mapa. Agrupamientos de los proyectos del Eje Amazonas.

INTRODUCCIÓN

“fortalecer la infraestructura física regional como factor esencial para la integración del espacio económico de América del Sur y el desarrollo de sus países, al mitigar la pobreza e incorporar a los individuos, particularmente de los sectores marginados o más vulnerables, a los beneficios de la sociedad moderna.”

***Cumbre de Guayaquil sobre Integración, Seguridad e Infraestructura para el Desarrollo
II Reunión de Presidentes de América del Sur
Guayaquil - Ecuador, 26 y 27 de julio de 2002***

La configuración del poder en el escenario internacional ha llevado al surgimiento de un liderazgo en la región suramericana y a nuevos polos de poder, que buscan jugar un papel importante en las dinámicas económicas y políticas regionales haciendo énfasis en los procesos de integración, los cuales se caracterizan por “la estructuración de dinámicas comerciales entre países con afinidades culturales, políticas, proximidades geográficas y economías complementarias, en aras de maximizar la posición de los países en conjunto”¹.

En este orden de ideas, en América del Sur se ha buscado profundizar en los modelos de integración ya existentes tales como la CAN, el MERCOSUR y el CARICOM debido al surgimiento de nuevas necesidades por parte de los países suramericanos. Es así como el 23 de mayo de 2008 nace la UNASUR, Unión de Naciones Suramericanas, la cual busca profundizar en la integración en materia política, social, cultural, económica, financiera, ambiental y en infraestructura.

En el proceso de conseguir mejores vías de infraestructura que permitan la rápida circulación de mercancías, UNASUR recurre a la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana” IIRSA la cual contrasta con otros grupos regionales como la Unión Europea, de donde surge la integración suramericana dada la inexistencia de un líder que la presionara pues Estados Unidos no estaba interesado en promover los proyectos suramericanos. Los proyectos de transporte y energía de UNASUR, agrupados dentro del IIRSA cuentan con un par de líderes prominentes y fundamentales que son Brasil y, en menor medida, Venezuela, los cuales buscan

¹ Ver Bela, Belassa. *Teoría de la Integración Económica*. 1964. p. 12

responder a sus necesidades de infraestructura vial y garantizar una comunicación efectiva entre los países de la región.

El IIRSA nació del consenso de los doce países sudamericanos en la primera Cumbre Sudamericana de Presidentes en el año 2000, en la que Brasil fue su principal líder con el entonces presidente Fernando Enrique Cardoso y cuya labor ha sido mantenida por su sucesor Luiz Inácio da Silva. De esta forma, el IIRSA se constituye en una iniciativa que busca desarrollar proyectos en el área energética, de transportes y de comunicaciones, que tendrán como finalidad combatir la incomunicación infraestructural de los países sudamericanos. Además, el IIRSA es la etapa previa a un proyecto de integración más amplio como lo es la UNASUR la cual amplía la agenda regional para satisfacer las necesidades que tienen los países de la región. En la presente monografía nos centraremos en el área de infraestructura vial en el marco del IIRSA porque ésta podría aumentar la competitividad y mejorar los tiempos de transporte en el comercio de las naciones sudamericanas.

UNASUR es el espacio de integración en el que por primera vez los doce países sudamericanos están involucrados, quizás unos más interesados tales como “Chile, Colombia, Perú pues abogan por un regionalismo abierto que fortalezca la integración sudamericana y otros como Bolivia y Ecuador buscan un regionalismo más cerrado con importantes niveles de proteccionismo hacia terceros países”². Cualquier proyecto en infraestructura vial es el resultado de voluntad política la cual se ve reflejada en la negociación política entre Estados, la planificación de proyectos y la financiación de proyectos, así como la necesidad económica de los Estados de integrarse pues buscan obtener beneficios con la construcción y el mejoramiento de las carreteras que interconectan a un país con otro.

Para ello esta investigación utilizará los argumentos teóricos de la teoría funcionalista, la cual se enfoca en la cooperación como instrumento para disminuir los conflictos en el escenario internacional y enfrentar los desafíos que supone el mundo interdependiente e interconectado de hoy en día.

² Comparar Schembri Carrasquilla, Ricardo. *El reto histórico de la conformación de la Unión de Naciones Suramericanas UNASUR*, 2008 .p. 44.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo de esta monografía es contestar a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son los elementos de las políticas de integración vial en el marco del IIRSA que propician el proceso de integración regional de UNASUR?. Y para responderla, la hipótesis es la siguiente: los elementos de las políticas de integración vial en el marco de IIRSA que propician el proceso de integración regional de UNASUR son la negociación política entre Estados, la planificación de proyectos y la financiación de proyectos de manera bilateral o multilateral.

Por lo tanto, para probar dicha hipótesis esta investigación tiene como objetivos: analizar la negociación política entre los Estados suramericanos; analizar la planificación territorial de los proyectos de infraestructura vial en el marco del IIRSA y analizar la financiación de los proyectos de infraestructura vial en el marco del IIRSA, estos tres en relación al proceso de integración regional de UNASUR.

El presente texto busca involucrar al lector en la realidad que se está presentando en Suramérica, así como también enterarlo de las distintas dinámicas integracionistas que se han venido gestando en la región. Hoy en día existe un escaso conocimiento en Colombia y en toda Latinoamérica acerca de los procesos de integración, por lo que esta investigación puede servir de ilustración a académicos interesados en la configuración del poder en el escenario internacional y el surgimiento de nuevos liderazgos en la región suramericana, así como puede ser útil para los diseñadores de política exterior los cuales deberán tener en cuenta el contexto actual en el que se tomarán las decisiones a escala mundial.

Para concluir, el área de infraestructura vial constituye un eje determinante para el desarrollo y fortalecimiento del proceso de integración suramericano bajo el marco de UNASUR, además este estudio es relevante no solo para academia sino para aquellos actores que desean ingresar en la escena política y económica internacional.

1. LA NEGOCIACIÓN POLÍTICA ENTRE ESTADOS SURAMERICANOS

Los presidentes suramericanos se reunieron por primera vez en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, en donde acordaron impulsar el proceso de integración política, económica y social suramericana, abordando una agenda de temas prioritarios para los países entre los que se encuentra la modernización de la infraestructura regional y acciones encaminadas a estimular la integración y el desarrollo de regiones aisladas. El Comunicado de Brasilia se convirtió en el documento más importante en el contexto de las conmemoraciones de los 500 años del Descubrimiento de Brasil pues da cuenta de los acuerdos alcanzados en cada uno de los temas y es el reflejo del proceso de cooperación regional el cual comenzó con este encuentro y se ha visto fortalecido hasta los días presentes.

Ahora bien, en materia de infraestructura de integración los presidentes acordaron la creación de la iniciativa IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) que es anterior a la Unión de Naciones Suramericanas, UNASUR, la cual trabaja alrededor del tema de energía, comunicaciones y transporte y tiene como fin ordenar el espacio físico suramericano a través de la construcción de nuevas carreteras, puertos, hidrovías e interconexiones en energía y comunicaciones en el subcontinente. El país que lideró esta iniciativa fue Brasil con el presidente Fernando Enrique Cardoso, cuya labor en esta área ha sido continuada por su sucesor, el presidente Luiz Inácio da Silva.

Es así como la integración en infraestructura vial constituye una parte necesaria del proceso de integración económica y un apoyo determinante a los flujos de comercio, a la competitividad de la producción interna y a la dinamización del comercio exterior. El IIRSA es una plataforma de UNASUR en la medida en que un acercamiento físico mayor entre los países sudamericanos facilitará un mayor desarrollo y crecimiento del comercio y las inversiones, así como el Spillover de la Teoría Funcionalista, es decir, que la misma integración y cooperación entre Estados se profundiza lo que hace que se expanda a otros asuntos como lo es en este caso la Infraestructura física regional.

Ahora bien, en el actual contexto de globalización y de interdependencia entre los Estados resulta fundamental analizar los procesos de integración que se están

desarrollando en América del Sur, para lo cual la teoría funcionalista de las Relaciones Internacionales resulta pertinente pues ofrece los instrumentos necesarios para llevar a cabo dicho análisis. El principio básico de la teoría sostiene que “la cooperación internacional (no solamente económica) es el mejor método para disminuir antagonismos en el sistema político internacional”³.

Entre los principales exponentes del enfoque funcionalista se pueden mencionar los siguientes: Talcott Parsons quien expone los principios básicos de su teoría sobre la estructura de la acción, así como de los sistemas de acción. Entre sus textos más influyentes se destaca, *The social system* (1951,1999). Robert Merton en su libro *Social theory and social structure* (1957,1964) constituye una teoría sociológica basada en las distintas funciones de la estructura social. Y finalmente, Marion Levy en su libro *The Structure of Society* (1952) centra su trabajo en un solo sistema, La sociedad.

El enfoque funcionalista permite tomar una visión coherente de “(i) la totalidad del mundo político a cualquier nivel territorial, sea internacional o nacional, sea regional o local; (ii) sus estructuras, tales como el órgano legislativo, la presidencia, los partidos, los grupos de interés, entre otras, o (iii) sectores específicos del mundo político, por ejemplo, el sector de las relaciones internacionales, el sector de la salud o el sector del transporte”⁴.

El rumano, naturalizado británico David Mitrany afirma que debido a la elevada complejidad de los diferentes sistemas de gobierno se presenta una incapacidad del Estado para satisfacer las necesidades básicas de la población así como un manejo ineficaz de los temas económicos y sociales. Es por esto que Mitrany:

Analizaba la imposibilidad del estado de satisfacer las necesidades de la humanidad en marco de su territorio, cuando las necesidades sobrepasaban las fronteras, motivadas por el crecimiento de obligaciones cada vez más técnicas, donde la colaboración funcional en otro sector, con un efecto de ramificación. Esto conducía a pensar en organizaciones supranacionales, no en términos de reparto del poder, sino de satisfacer el bienestar de la población, donde la forma derivaría de la función.⁵

³ Ver Mitrany, David. *The progress of International Government*, 1933. p 125.

⁴ Ver Losada, Rodrigo; Casas Casas, Andrés. “*Enfoques para el análisis político*”, Diciembre de 2008. p. 176.

⁵ Ver Vieira Posada, Edgar. “Evolución de las Teorías sobre Integración en el contexto de las Relaciones Internacionales”, 2005 p. 248. Documento Electrónico.

De acuerdo a lo anterior, en etapas posteriores de la integración resulta necesaria la creación de instituciones supranacionales con el fin de alcanzar una mayor eficiencia en los diferentes sectores de la economía y así afianzar la competitividad regional.

El concepto más importante de la teoría funcionalista es el de “ramificación” y significa que “la colaboración funcional en un sector genera la colaboración funcional en otro sector, con un efecto de ramificación”⁶. Las experiencias y los beneficios obtenidos en un sector se trasladan hacia otros sectores con el fin de profundizar en la integración económica y la dinámica política.

El proceso de ramificación es uno de los principales objetivos del IIRSA pues busca mediante el desarrollo de la infraestructura vial favorecer otros sectores de la economía, como por ejemplo el sector de las comunicaciones o de los servicios. Además, las experiencias, los obstáculos y los beneficios son tenidos en cuenta a la hora de cooperar en otro sector con el fin de profundizar en el proceso de integración. Vale la pena anotar que autores como David Mitrany se preocuparon por los sectores de agricultura, energía y transportes, por ende en este trabajo se utiliza su propuesta conceptual y no política, ésta última por demás se centró en Europa.

Ahora bien, el funcionalismo habla de un impulso irresistible, casi natural que obliga a los Estados a cooperar para enfrentar el actual contexto interdependiente e interconectado. Los Estados buscan una respuesta a las necesidades que presentan las poblaciones en un marco aterritorial lo que los lleva a colaborar en sectores que no habían sido tenidos en cuenta al inicio del proceso de integración como lo es el sector de la infraestructura. Con base en esas necesidades, es que los Estados recurren a la negociación política la cual es el reflejo de la voluntad política por impulsar la integración y la modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio Suramericano. Además, los países suramericanos no solo buscan extender los corredores de transporte sino también alcanzar un mayor desarrollo, el cual se ve reflejado en el combate a la pobreza y a las desigualdades regionales y sociales, propias de nuestro continente.

⁶ Ver Vieira Posada. “Evolución de las Teorías sobre Integración en el contexto de las Relaciones Internacionales”, p. 248. Documento Electrónico.

La muestra más clara de esa voluntad política es el hecho de que Brasil lanzó el IIRSA en el 2000 con el fin de articular sus necesidades de infraestructura vial a partir de la región y no contrastándolos frente a ésta, de manera que pueda asumir plenamente su rol de líder y patrocinador de la integración suramericana.

Vale la pena anotar que el presidente Lula, estableció a Suramérica como la mayor prioridad de su política exterior desde que asumió la presidencia en diciembre de 2002. Por ello Brasil ha sido el principal promotor de la Comunidad Suramericana de Naciones y, posteriormente, de la UNASUR. De hecho, Brasil toma a UNASUR como plataforma para respaldar sus objetivos especialmente frente al desarrollo exitoso de los proyectos energéticos (biocombustibles y petróleo) y de infraestructura. Asimismo, le sirve como plataforma institucional para vincular de manera definitiva a todos los países suramericanos al compromiso de la preservación de la soberanía de la Amazonia como patrimonio, ante todo, suramericano.

Ahora bien, la negociación política busca incrementar los niveles de cooperación al interior del bloque suramericano, el cual se caracteriza por presentar marcadas diferencias entre los países y por la falta de diálogo en el ámbito político. Debido a esto para que la negociación política sea exitosa en el marco de UNASUR se deben cumplir algunos requisitos:

En primer lugar los países, sus gobiernos, empresarios, trabajadores y organizaciones no gubernamentales deben reconocer y aceptar la diversidad económica y política de la región. En segundo lugar, los países más potentes económica y políticamente deben asumir su liderazgo, tal como lo hicieron Alemania y Francia en Europa. En tercer lugar, una integración de verdad implica ceder soberanía, como sucedió con la Unión Europea, para desplegar así políticas comunes.⁷

Estos requisitos se relacionan con la negociación política en la medida en que si se cumplen resultaría más fácil llegar a consensos en el marco de UNASUR y alcanzar una integración de verdad que tenga en cuenta el contexto en el que se están tomando las decisiones en materia de infraestructura vial. En cuanto a la voluntad política, estos requisitos se constituyen en la base para satisfacer las necesidades de los países y solucionar las deficiencias estructurales que impiden el desarrollo económico y social de las poblaciones de la región.

⁷ Ver Pizarro, Roberto. "El difícil camino de la integración regional". *Revista Nueva Sociedad*. N°214, 2008 p. 32.

Podemos afirmar que UNASUR es el resultado de años y continuas negociaciones entre los países del subcontinente que siguen en la línea de conformar una única entidad subregional a pesar de los obstáculos por los que ha tenido que atravesar hasta el día de hoy, como lo son “la existencia de asimetrías de desarrollo que separan a los países y que no han tenido un adecuado tratamiento, el escaso comercio interregional que existe hoy en los países de la región, y finalmente la inestabilidad política de algunos países de la región es otro factor de riesgo para el proceso de integración”⁸.

Adicionalmente a las dificultades mencionadas anteriormente, se puede afirmar que la subregión es heterogénea en cuanto a la ideología y prioridades de los gobiernos que hoy los presiden. Existen gobiernos como Venezuela y Brasil que se caracterizan por tener un discurso antinorteamericano aunque no en el mismo grado, y otros como Colombia y Perú que priorizan la relación con Estados Unidos, lo que genera un ambiente de tensión a la hora de negociar acuerdos pertinentes a la integración. Sin embargo, las diferencias entre un país y otro no se limitan a las relaciones con Estados Unidos pues han tenido desacuerdos respecto a otros temas importantes para la consolidación de UNASUR.

Estos factores han afectado la negociación política ya que no han permitido avanzar en los proyectos de infraestructura vial pues los países tienen necesidades diferentes que chocan en el proceso de negociación, lo que dificulta realizar acciones conjuntas para el beneficio de las poblaciones involucradas. Asimismo, estos factores afectan la capacidad de los Estados de adaptarse y responder a los retos que propone la integración, pues según la teoría funcionalista, estos niveles de inestabilidad interna impiden que los procesos avancen y que los gobernantes en cada país tomen decisiones claves y más aún que estas decisiones tengan una continuidad importante para el proceso de integración.

Desde Brasil, el mayor país de la región por su tamaño económico y su peso a nivel internacional, pasando por los otros once actores sudamericanos de características muy diversas, existe conciencia en que

⁸ Ver Altmann, Josette; Rojas Aravena, Francisco. *“Las paradojas de la integración en América Latina y el Caribe”*, 2008. p.70.

Para desempeñar algún papel en los debates abiertos en torno a la reestructuración internacional, es preciso tener un posicionamiento colectivo y visiones comunes, pues de otro modo serán totalmente marginales en este proceso. Solo una América del Sur que actué coordinadamente y con una sola voz, puede conseguir una inserción internacional más favorable para sus integrantes, que son exponentes típicos de las naciones medianas del mundo en desarrollo.⁹

Dentro del espíritu de la nueva integración, el gobierno lula viene tratando de expandir la infraestructura suramericana, que inicia en la década de los noventa, la cual no solo beneficiaría a Brasil sino también a todos los países de la región al proyectar rutas más eficientes para el transporte de mercancías del subcontinente, las cuales pueden incentivar el comercio entre los países, si se tiene en cuenta la gran oportunidad que representa el tamaño del mercado brasileño, que ofrece gran capacidad de inversión y una demanda significativa para los productos agrícolas provenientes de los demás países suramericanos.

Con respecto a los proyectos de infraestructura vial, la negociación política ya sea de forma bilateral o multilateral implica en este caso “intercambios” entre distintos actores estatales, sociales y económicos con el fin de garantizar el éxito de los proyectos en el marco de UNASUR.

Vale la pena anotar que muchos de esos proyectos de integración vial ya existían antes de cualquier política de integración regional, es decir, cada conexión internacional en Sudamérica fue el resultado de negociaciones bilaterales entre los países correspondientes. Ahora bien, la multilateralización de esos proyectos que corresponde a la inclusión de otros países en la extensión internacional de las vías se vio la necesidad de reglamentar la utilización de esas vías en un plan multinacional, como por ejemplo el libre tránsito de mercancías de una punta a otra en tránsito por países intermedios. Es claro que la voluntad política fue la que permitió el paso de la negociación bilateral a la multilateral de los proyectos de infraestructura vial en el marco del IIRSA, y se constituyó en la base de las interconexiones viales entre los países de UNASUR.

Es así como hoy en día existen en el proceso multinacional de integración vial del continente marcos definidos de negociación que no son objeto de discusión como los aspectos técnicos de los proyectos, que requieren de un consenso entre los países y que se pueden presentar en el trazado de una vía, entre ellos se encuentran las reservas

⁹ Ver Altmann y Rojas Aravena. *“Las paradojas de la integración en América Latina y el Caribe”*. p. 125.

medioambientales y los grupos indígenas. En definitiva, las normas en materia de integración vial se encuentran consagradas pues han sido tratadas desde la extensión de la vía a partir de proyectos binacionales.

Lo mencionado anteriormente tiene su origen en el hecho de que actores importantes como Brasil y Venezuela con ideologías similares optaron por latinoamericanizar su agenda y definir el espacio global de integración de Suramérica como una estrategia para crear conexión geográfica, política y económica. Con la democratización, el proceso de integración y globalización, Brasil comenzó a trasladarse fuera de sus fronteras, haciendo uso de su capacidad productiva y de su política externa económica y comercial más activa y con más poder de inserción internacional.

1.1 FALLAS DE LA NEGOCIACIÓN POLÍTICA ENTRE ESTADOS SURAMERICANOS

La región suramericana se caracteriza por presentar conflictos de diversa índole entre los Estados, los cuales no permiten avanzar en una negociación política y representan un obstáculo para los objetivos planteados en el marco de UNASUR. Estos conflictos surgen especialmente porque no se tiene un objetivo claro, existe una presión de modelos mentales y las necesidades de un país chocan con las del otro, lo que no permite llegar a resoluciones exitosas.

El camino de una verdadera integración no está exento de dificultades y de tareas bastante complejas que sobrepasan la simple voluntad política, por ende la obtención de resultados satisfactorios en el área de infraestructura vial en la región se puede ver afectada por las diferencias existentes entre los países de la región.

A continuación haremos alusión a los principales conflictos entre Estados suramericanos, los cuales han traído como consecuencia fallas en las dinámicas de negociación política en el subcontinente.

1.1.1 Colombia-Venezuela. Durante los últimos diez años la relación Colombia-Venezuela ha estado marcada por una constante inestabilidad. Una de las principales causas de este conflicto son las denuncias que ha hecho Colombia con respecto a la vinculación de las FARC con Caracas, lo que empezó a deteriorar la

confianza entre los dos países. Asimismo, ambos países han tenido crisis diplomáticas caracterizadas por el enfrentamiento verbal, lo cual ha tenido repercusiones económicas ya que Venezuela en varias ocasiones ha decidido congelar las relaciones con Colombia.

Ahora bien, estas situaciones se constituyen en limitantes para el proceso de negociación política entre ambos países ya que ha sido muy difícil entablar una relación de entendimiento y armonía que favorezca el desarrollo de los distintos sectores de la economía regional. En el caso de la infraestructura vial, las tensiones no han permitido avanzar en los proyectos de integración particularmente de las zonas y comunidades fronterizas, las cuales presionan por una mejor infraestructura que beneficiaría el comercio entre las naciones y los niveles de competitividad en el ámbito regional.

1.1.2 Colombia-Ecuador. Las relaciones entre ambos países empezaron a tensionarse desde el operativo militar colombiano que eliminó un campamento ilegal de las FARC en territorio ecuatoriano, y que terminó con la vida del número dos de la guerrilla, alias “Raúl Reyes”, hecho que fue considerado por Ecuador como un atentado contra la soberanía del país.

Este hecho ha sido un obstáculo para que se avance en una negociación política, pues persisten desconfianzas y posiciones intransigentes en ambos gobiernos. En cuanto al tema de infraestructura vial, sería muy importante que se reunieran para revisar los diversos proyectos de infraestructura que beneficiarían a los dos países lo cual mostraría que existe una voluntad clara de restablecer las relaciones. Según el ex canciller colombiano Jaime Bermúdez, “es importante que haya voluntad, interlocución y eficacia; que se pueda intercambiar información y trabajar de manera coordinada. (...), respetando la jurisdicción, el territorio de cada país, con una colaboración armónica de lado y lado”¹⁰.

1.1.3 Uruguay-Argentina. El conflicto más conocido entre estos dos países es el proyecto de Uruguay de las papeleras, el cual busca construir dos plantas de celulosa para pasta de papel cerca de las poblaciones uruguayas de Fray Bentos y argentina de Gualeguaychú, y que Argentina teme que provoque altos daños medioambientales en la zona. Esta crisis ha deteriorado las relaciones pues se han adoptado posiciones rígidas y

¹⁰ Montaner, Carlos Alberto. “Colombia y Ecuador: un año sin relaciones”. Consulta electrónica.

no de diálogo, lo que tiene como resultado fallas en el proceso de negociación política entre ambas naciones.

1.1.4 Perú-Bolivia-Chile. El conflicto entre estos países radica en el reclamo que hace Bolivia de una salida al mar, la cual perdió durante la guerra que libró contra Chile en 1879, donde participó Perú. Esta situación podría llegar a convertirse en un factor desestabilizador de la región, si se tiene en cuenta la presencia de Perú y el hecho de que Bolivia no ha discutido oficialmente el tema marítimo con Chile.

De acuerdo a esto, la poca disposición de los gobiernos de ambos países por encontrar una solución al problema marítimo de Bolivia tiene consecuencias en la dinámica de negociación política entre los Estados ya que no permite avanzar “en una agenda conjunta que incluya el intercambio de cooperación y experiencia en el área de la gestión de los grandes proyectos de conectividad”¹¹.

Vale la pena anotar que este conflicto es uno de los grandes desafíos que enfrenta el proyecto de integración territorial en el marco de UNASUR dado que es tan complejo que ni el propio Brasil en su papel de líder está en la capacidad de resolver.

1.1.5 Brasil-Paraguay. Brasil y Paraguay mantienen una disputa en torno a la hidroeléctrica binacional de itaipú que ha mantenido tensas las relaciones entre ambos. El problema es que Paraguay pide recibir un precio justo, relacionado con los precios reales de mercado, por la gran cantidad de hidroelectricidad que exporta a Brasil. A esta pretensión se opone Brasil, según el ministro de minas y energía “Brasil ya está pagando esa energía más cara que la de las hidroeléctricas de Jirau y Santo Antonio, en el río Mandeira, en el Estado de Rondonia”¹².

En definitiva, las negociaciones entre ambos países no han sido fáciles y han tenido muchas fallas debido a las necesidades que tienen Brasil y Paraguay con respecto a la hidroeléctrica. Esto ha afectado la idea de un proceso de verdadero desarrollo equitativo y sustentable, en el marco de la integración regional.

¹¹ Ver Del Carpio Gallegos, Julio. “Teoría del conflicto: Chile dará salida al mar a Bolivia por un corredor terrestre al norte de Arica, paralelo a la frontera con Perú”. Consulta electrónica.

¹² Ver Canese, Ricardo. “Itaipú, conflicto o equidad entre Paraguay y Brasil”. Consulta electrónica.

1.1.6 Brasil-Bolivia. El motivo del conflicto que han tenido estos dos países es el precio del gas que Bolivia exporta a Brasil, pues Bolivia considera que el precio es muy inferior en comparación con los precios internacionales, teniendo en cuenta que es el proveedor más importante del mercado brasileño.

Según los analistas, si Brasil llegará a pagar más a Bolivia por su gas natural esto haría parte de una estrategia más amplia para mostrar liderazgo regional y consolidar un área de influencia en Sudamérica. Este problema del gas ha afectado las negociaciones bilaterales en la medida en que ambos países han buscado satisfacer sus necesidades económicas y verse beneficiados con los componentes ricos del gas.

Ahora bien, con respecto a la negociación política entre Estados, la UNASUR busca “el fortalecimiento del dialogo político entre los Estados miembros que asegure un espacio de concertación para reforzar la integración suramericana y la participación de UNASUR en el escenario internacional”¹³. De acuerdo a esto, la negociación política o el dialogo político es clave para el éxito de los proyectos de infraestructura vial en el marco del IIRSA. Asimismo, “parece necesario acompañar la buena voluntad política que se ve reflejada en el diálogo político con oportunidades comerciales para todos los socios. Dicho de otra forma, la voluntad política es decisiva para profundizar la integración pero si ésta contraria las tendencias económicas, no conseguirá su objetivo”¹⁴.

Uno de los proyectos fundamentales para la región es el proyecto multimodal Manta-Manaos que “busca el desarrollo de un eje multimodal comercial entre el Puerto de Manta, en el Océano Pacífico, y el Río Napo, en la Provincia de Orellana, con el fin de proyectar el comercio hacia el Río Amazonas a través del Río Napo”¹⁵. Uno de los más interesados en este proyecto es Ecuador ya que favorece la integración comercial de las diferentes ciudades ecuatorianas con Manaos, Tabatinga, Leticia e Iquitos. De hecho, el presidente Rafael Correa se reunió con el presidente de Brasil, Lula Da Silva, el 30 de septiembre de 2008 en la ciudad de Manaos para impulsar el proyecto multimodal

¹³ Ver Unión de Naciones Suramericanas. “Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas”. p.2. Documento Electrónico.

¹⁴ Ver Altmann, Josette, Rojas Aravena, Francisco. “*Las paradojas de la integración en América Latina y el Caribe*”. P.61.

¹⁵ Ver Bank Information Center. “Ecuador”. Consulta electrónica.

Manta- Manaus, el cual forma parte de la implementación del Tratado de paz, libre comercio y navegación firmado con el Perú en 1998.

Otro de los proyectos importantes es el Corredor Interoceánico del Sur, en territorio peruano, el cual “conectará los puertos marítimos de Ilo, Matarani y Marcona, en el Pacífico, con la frontera con Brasil (Iñapari), en la selva amazónica, a través de cinco tramos de carretera asfaltada”¹⁶. Se han consolidado mesas de trabajo alrededor del proyecto de la Carretera Interoceánica Sur pues éste generaría un mayor dinamismo comercial y turístico en la zona. Además, es el reflejo del entendimiento estratégico de Perú y Brasil pues convertiría a ambos países en bioceánicos y les permitiría obtener salidas para sus exportaciones.

Finalmente, los conflictos regionales mencionados en este capítulo se constituyen en limitantes de la voluntad política de integración que de una u otra forma afectan la negociación política y no permiten obtener resultados exitosos para los países involucrados. Sin embargo, podemos concluir que a pesar de las tensiones que existen entre los países suramericanos, en la actualidad existe una agenda regional gracias a la multilateralización de los proyectos de infraestructura vial iniciados en el marco del IIRSA, y que toman a UNASUR como plataforma para brindar una solución a aquellas necesidades de los países que presionan por una mejor interconexión vial en la región, la cual favorecería el desarrollo económico y social de las poblaciones involucradas en el proceso de integración.

¹⁶ Ver Conservación Internacional. “Interoceánica Sur”. p.1. Consulta electrónica.

2. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

La aplicación de la metodología de planificación territorial ha permitido que los doce países suramericanos puedan formar consensos para el establecimiento de una cartera común y ordenada de proyectos de infraestructura de integración en el área de transporte. Esta cartera ha permitido organizar el territorio suramericano en torno a diez Ejes de Integración y Desarrollo, (Eje Andino, Eje del Escudo Guyanés, Eje Perú-Brasil-Bolivia, Eje del Amazonas, Eje de Capricornio, Eje Interoceánico Central, Eje Mercosur-Chile, Eje de la Hidrovía Paraguay Paraná, Eje Andino del Sur, Eje del Sur), los cuales “representan actualmente grandes flujos de comercio y potenciales que buscan garantizar un estándar mínimo de calidad en los servicios de infraestructura, transportes, energía y telecomunicaciones, con el fin de apoyar las actividades productivas que caracterizan a cada franja o región”¹⁷.

De acuerdo a la teoría funcionalista, con base en las necesidades que tienen los países es que se lleva a cabo la planificación de los proyectos de infraestructura vial y se identifican las obras prioritarias de interés bilateral y regional. Los países se ven obligados a cooperar porque “consideran una prioridad la conformación de redes multimodales que mejor articulen la utilización de las vías terrestres, fluviales, marítimas y aéreas, que faciliten el tránsito fronterizo de personas y carga y que contribuyan además a dinamizar el comercio y las inversiones en el conjunto de la región”¹⁸.

Resulta necesario mencionar la forma en que se llegó a la definición de los Ejes de Integración y Desarrollo. Los principales criterios técnicos utilizados para el análisis del territorio fueron: la cobertura geográfica de países y regiones, los flujos existentes, los flujos potenciales y la sostenibilidad ambiental y social. “La aplicación de estos criterios condujo a una primera definición de doce ejes de integración y desarrollo que se convirtieron en el punto de partida para un trabajo de validación a través de levantamiento de información, visitas a los países sudamericanos y reuniones técnicas

¹⁷ Comparar FONPLATA. “América del Sur 2020: Una visión estratégica de la integración física regional”, p. 45. Documento Electrónico.

¹⁸ Ver Corporación Andina de Fomento – CAF. “¿Qué es IIRSA?”. Consulta electrónica.

multilaterales”¹⁹. Todo ello es muestra de la multilateralización de los proyectos en el marco del IIRSA y que buscan ser una realidad bajo el esquema institucional de UNASUR.

Es preciso anotar que debido a su gran extensión territorial, Brasil es uno de los principales beneficiados con los proyectos en infraestructura vial ya que participa en la mayoría de los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) y obras programadas en el área de transportes. Además, es el más interesado en el mejoramiento de la calidad y la seguridad de la red vial de los países suramericanos y la agilización de los pasos de frontera.

En la siguiente monografía nos enfocaremos en los Ejes de Integración que resultan más importantes para el desarrollo de la infraestructura física regional, es decir, en el Eje Andino, el Eje Mercosur-Chile, el Eje Interoceánico Central, el Eje Perú-Brasil-Bolivia y el Eje del Amazonas. A continuación se mencionarán los aspectos estratégicos relevantes, los objetivos logrados, los obstáculos y límites de los Ejes de Integración y Desarrollo y su relación con el proceso de integración de UNASUR.

Gráfico 1: Mapa de Ejes de Integración (IIRSA) en América del Sur



Fuente: IIRSA. “Ejes de Integración y Desarrollo: articulando el continente suramericano”. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb04_04_seccion_ii.pdf

¹⁹ Ver FONPLATA. “Ejes de Integración y Desarrollo”. Consulta electrónica.

2.1 EJE ANDINO.

El Eje Andino resulta importante dado que es un eje relativamente maduro, con flujos de comercio consolidados por la carretera Panamericana. Además, “los flujos de comercio exterior entre los países del Eje corresponden en su mayoría a productos de alto valor agregado y alta diversificación. El 10% del comercio de la región corresponde a comercio interregional, el cual se apoya en una red de más de 22 grandes ciudades que articulan las cadenas de producción, distribución y consumo a nivel de la región”²⁰.

Está integrado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y conecta las principales ciudades de estos países través de dos corredores viales norte-sur: “la Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador, y a lo largo de la costa en Perú, y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú”²¹.

Se caracteriza por poseer grandes redes de producción y comercialización, especialmente de productos basados en los recursos naturales. Además, muchos sectores se ven beneficiados y representan oportunidades para el desarrollo productivo como por ejemplo el sector agrícola y agroindustrial, agropecuario, pesquero, minero, turismo, entre otros. En cuanto a la red vial, “ésta se compone de más de 385.000 kilómetros de carreteras, de los cuales sólo el 17,1% se encuentran asfaltados”²².

Este eje constituye la llegada hacia el norte y hacia el Caribe, especialmente hacia el Canal de Panamá. Igualmente, es una región rica en recursos naturales con las mayores reservas de gas, petróleo y biodiversidad de América así como cuenta con una variedad de minerales importantes, piedras preciosas y carbón, lo que hace que esta franja tenga un interés fundamentalmente extractivo.

Resulta importante mencionar los objetivos logrados, los obstáculos y límites que ha tenido el eje andino con respecto al proceso de integración regional. Para ello

²⁰ Ver FONPLATA. “América del Sur 2020: Una visión estratégica de la integración física regional”, 2003. p. 67. Documento Electrónico.

²¹Ver IIRSA. “Ejes de Integración: Eje Andino”. Consulta Electrónica.

²² Ver FONPLATA. “Eje Andino”. Consulta Electrónica.

recurrimos a una tabla que resume el estado de los proyectos de cada grupo que hacen parte del eje.

Gráfico 2: Estado de los proyectos de los grupos del Eje Andino

EJE	GRUPOS	PERFIL	PRE-EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONCLUSIÓN
ANDINO	Grupo 1: Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia (Zona Norte) (2 proyectos)	0	0	1	1
	Grupo 2: Conexión Venezuela (Caracas) - Colombia (Bogotá) - Ecuador (Quito) (Ruta actual) (2 proyectos)	1	1	0	0
	Grupo 3: Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apure) - Colombia (Bogotá) III (corredor de baja altura) (3 proyectos)	2	0	0	1
	Grupo 4: Conexión Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico (1 proyecto)	0	0	1	0
	Grupo 5: Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica) (6 proyectos)	2	1	2	1
	Grupo 6: Conexión Colombia - Ecuador II (2 proyectos)	0	1	1	0
	Grupo 7: Conexión Perú - Ecuador II (2 proyectos)	0	1	1	0
	Grupo 8: Conexión Perú - Bolivia (2 proyectos)	1	1	0	0
Total		6	5	6	3

Con base en el cuadro anterior, podemos afirmar que en el eje andino 6 proyectos se encuentran en perfil, 5 proyectos en preejecución, 6 proyectos en ejecución y 3 proyectos concluidos. También, un número amplio de proyectos se encuentran en el estado de perfil lo que significa que se han quedado cortos y ha faltado una mayor voluntad política para su puesta en marcha. Muestra de ello es que en la reunión del grupo técnico de este eje no estuvo presente Venezuela, por ende los proyectos nacionales de este país no fueron analizados en el momento de la reunión.

Uno de los proyectos más importantes de este eje es la Carretera Pasto Mocoa, que forma parte del corredor multimodal Tumaco-Pasto-Puerto Asís-Belém do Pará y ha sido pensada para sacar la producción cerealera del Brasil por el pacífico hacia China. Aunque la consolidación de este proyecto se demora, se continúa trabajando en la Carretera Pasto-Mocoa ya que es necesaria para conectar a Quito con Bogotá. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el BID han manifestado que han entablado una buena comunicación con las comunidades por donde atraviesa el proyecto, sin embargo la realidad es que éstas han tenido poca participación en la toma de decisiones del proyecto.

2.2 EJE MERCOSUR-CHILE.

Está conformado por Chile, Argentina, Uruguay y Brasil y es claramente el eje más consolidado de la región pues genera el 70% de la actividad económica suramericana y concentra los mayores flujos de comercio interregional. Este eje es importante ya que “se encuentran los principales centros industriales de Suramérica, varios de los territorios agrícolas más productivos del mundo, e importantes puertos en los océanos Atlántico y Pacífico”²³.

²³ Ver FONPLATA. “América del Sur 2020: Una visión estratégica de la integración física regional”, p. 65. Documento Electrónico.

El MERCOSUR se ha vuelto uno de los principales bloques regionales en la medida en que es la base de la integración regional y ha buscado generar un mayor crecimiento económico de los Estados Partes. Asimismo, sobresale frente a los demás bloques porque cuenta con una zona conocida como la Triple Frontera conformada por Brasil, Argentina y Paraguay, los cuales comparten una diversidad cultural y una actividad turística que sorprende a los que la visitan. Sin embargo, esta zona fronteriza “presenta graves problemas tales como el comercio ilegal, el terrorismo, el contrabando de drogas y armas y el comercio sexual de niños. Además, el establecimiento de redes terroristas como Al Qaeda, Hizbullah y Hamas ha hecho que esta zona esté en constante alerta y se lleven a cabo investigaciones e inspecciones internacionales”²⁴. Por último, las conexiones terrestres del eje con las regiones vecinas se fortalecen cada vez más y generan mayores flujos de comercio lo que llevaría a un acelerado crecimiento del comercio interregional y un avanzado desarrollo de la infraestructura vial en la región.

²⁴ Comparar Ketterer, Gunther. “La triple frontera es la triste frontera de Sudamérica”. Consulta electrónica.

Gráfico 3: Estado de los proyectos de los grupos del Eje Mercosur-Chile

EJE	GRUPOS	PERFIL	PRE-EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONCLUIDO
MERCOSUR-CHILE	Grupo 1: Belhorizonte - Frontera Argentina - Brasil - Buenos Aires (7 proyectos)	0	4	3	0
	Grupo 2: Porto Alegre - Limite Argentina / Uruguay - Buenos Aires (16 proyectos)	5	5	5	1
	Grupo 3: Valparaíso - Buenos Aires (18 proyectos)	1	5	7	5
	Grupo 4: Coquimbo - Región centro Argentina - Paysandú (18 proyectos)	6	4	8	0
	Grupo 6: Pehuenche (9 proyectos)	5	1	3	0
Total		17	19	26	6

Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Mercosur-Chile. Notas de la reunión. Montevideo, Uruguay. 13 de mayo de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_montevideo10_notas_mchile.pdf

De acuerdo al cuadro anterior, podemos observar que hay 17 proyectos en perfil, 19 proyectos en preejecución, 26 proyectos en ejecución y 6 proyectos en conclusión. Esto significa, que el eje Mercosur-Chile es uno de los ejes más activos en este momento en materia de infraestructura vial pues un gran número de proyectos se encuentran en ejecución gracias al liderazgo de países como Brasil que tienen como objetivo interconectar a Sudamérica y satisfacer las necesidades nacionales dentro de UNASUR. Asimismo, los países que hacen parte de eje se caracterizan por ser fuertes económicamente, por lo que destinan un porcentaje de sus recursos al mejoramiento de la infraestructura vial en la región con miras a obtener beneficios para sus poblaciones.

Uno de los proyectos importantes de este eje es la Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira, el cual busca complementar la conexión Brasil-Uruguay-Argentina. “El actual gobierno de Uruguay considera necesaria la extensión del corredor hasta Nueva Palmira para su vinculación con una alternativa de conexión física con Argentina a la altura de Zarate-Brazo Largo, y a Fray Bentos”²⁵. Para ello, tuvo que reunirse con las autoridades argentinas con el fin de materializar esta vinculación así como discutir cualquier decisión dentro del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del eje MERCOSUR-Chile.

2.3 EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL.

El Eje Interoceánico Central es importante porque a través del eje “el polo industrial de Belo Horizonte-Rio de Janeiro-Sao Paulo, el Mato Grosso y la región petrolera y de producción de soya de Santa Cruz tendrían salida al Océano Pacífico”²⁶. Además, el eje cuenta con una gran riqueza ecológica que podría impulsar el desarrollo de la biotecnología, el sector farmacéutico, el turismo cultural y ecológico y los servicios ambientales para los mercados más importantes del mundo.

Lo conforman Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Abarca ocho de los nueve departamentos de Bolivia con la excepción de Pando; cinco estados de Brasil: Mato Grosso, Mato Grosso del Sur, Paraná, Rio de Janeiro y Sao Paulo; los centros urbanos de Arica e Iquique; todo Paraguay y las provincias de Arequipa, Moquegua y Tacna de Perú”²⁷.

Las actividades económicas de esta región están divididas en tres sectores: el agropecuario (con soja, maíz, ganado, frutas y nueces); la minería (con hierro, estaño y cobre) y la explotación del gas, utilizado para consumo doméstico y exportación. Esto le ha permitido tener una significativa inserción comercial en el plano internacional. En cuanto a su importancia geopolítica, este eje es rico en recursos naturales: gas, petróleo y

²⁵ Ver IIRSA. “Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia”, 2005. p.3. Consulta electrónica.

²⁶ Ver FONPLATA. “América del Sur 2020: Una visión estratégica de la integración física regional”, p. 77. Documento Electrónico.

²⁷Ver IIRSA. “Ejes de Integración: Eje Interoceánico Central”. Consulta Electrónica.

cuenta con yacimientos de minerales de hierro, estaño, oro, litio y potasio que se encuentran dentro de sus límites.

Gráfico 4: Estado de los proyectos de los grupos del Eje Interoceánico Central

EJE	GRUPOS	PERFIL	PRE-EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONCLUIDO
INTEROCE- ÁNICO CENTRAL	Grupo 1: Conexión Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil (14 proyectos)	6	3	5	0
	Grupo 2: Optimización del corredor Corumbá - Sao Paulo - Santos - Rio de Janeiro (4 proyectos)	0	1	2	1
	Grupo 3: Conexión Santa Cruz - Puerto Suarez - Corumbá (3 proyectos)	1	1	1	0
	Grupo 4: Conexión Santa Cruz- Cuiabá (4 proyectos)	0	2	1	1
	Grupo 5: Conexiones del Eje al Pacífico (16 proyectos)	0	4	10	2
Total		7	11	19	4

Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo-Eje Interoceánico Central. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. 14 de Abril de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_ioc.pdf

Teniendo en cuenta el cuadro anterior, podemos afirmar que hay 7 proyectos en perfil, 11 proyectos en preejecución, 19 proyectos en ejecución y 4 proyectos concluidos. Esto significa que este eje se encuentra avanzando dado su número de proyectos en ejecución en estos momentos en la región, aunque la infraestructura vial en países como Bolivia y Paraguay es todavía insuficiente. A saber que “cada uno de los países que integran el Eje tiene redes internas que satisfacen de diversas formas sus necesidades actuales, sin embargo, las conexiones internacionales en general son precarias y

constituyen puntos críticos a resolver”²⁸. Para resolver este problema, en los últimos años se han iniciado obras de interconexión que tienen como objetivo emprender acciones conjuntas que mejoren esta situación.

2.4 EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA.

El Eje Perú-Brasil-Bolivia es importante porque cuenta con un gran potencial que está relacionado con la posibilidad de que el eje constituya una zona de tránsito para las exportaciones brasileras hacia el océano Pacífico, con la diversidad de pisos ecológicos a lo largo del eje y con la oportunidad de mejorar la competitividad de los productos más importantes de la región.

Este eje brinda la posibilidad de acceder al enclave Amazónico del Sur y constituirse en una zona de tránsito para las exportaciones brasileñas hacia el Pacífico. El objetivo es pavimentar algunos tramos de vías importantes, los cuales brindarían salida al mar a algunas zonas lejanas de Brasil como por ejemplo Acre, Mato Grosso y Rondonia, las cuales se caracterizan por ser de gran producción ganadera, maderera y de granos.

En cuanto a su importancia geopolítica, la región se caracteriza por tener una amplia gama de recursos naturales que pueden constituir la base de un comercio fronterizo que mejore la calidad de vida de los pobladores. Igualmente, cuenta con una base energética la cual se refleja en significativos yacimientos de gas natural (Proyecto Camisea) y una gran capacidad de energía eléctrica que favorece el intercambio con regiones vecinas.

²⁸ Ver IIRSA. “Visión de negocios Eje Interoceánico Central”. Capítulo 1: Introducción. Consulta electrónica.

Gráfico 5: Estado de los proyectos de los grupos del Eje Perú-Brasil-Bolivia

EJE	GRUPOS	PERFIL	PRE-EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONCLUIDO
PERÚ- BRASIL- BOLIVIA	Grupo 1: Corredor Porto Velho - Rio Branco - Puerto Assís - Puerto Maldonado - Cusco/Juliaca - Puertos del Pacífico (5 proyectos)	0	3	1	1
	Grupo 2: Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz (6 proyectos)	1	4	1	0
	Grupo 3: Corredor fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni (8 proyectos)	4	2	2	0

Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Perú-Brasil-Bolivia. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. Abril de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_pbb.pdf

Con base en el cuadro anterior, podemos afirmar que este eje tiene 5 proyectos en perfil, 9 proyectos en preejecución, 4 proyectos en ejecución y 1 proyecto ya concluido. La realidad actual muestra que este eje no ha avanzado mucho en el desarrollo de infraestructura vial, los proyectos en ejecución son muy pocos debido a los obstáculos que existen como por ejemplo “el desconocimiento del sector empresarial sobre las necesidades en las áreas fronterizas vecinas y sobre posibles oportunidades de

negocios, la ausencia de transacciones comerciales entre los ámbitos geográficos fronterizos de Perú, Bolivia y Brasil y los elevados costos de transporte”²⁹.

Asimismo, en el caso de la Interoceánica Sur, “la raíz de los problemas que enfrenta se encuentra en la nula planificación e inversión en el desarrollo de economías sostenibles y a la muy débil presencia del Estado en el área de influencia del proyecto”³⁰. Perú y Brasil no fueron conscientes de los posibles impactos socio-ambientales en ambos países ya que los tramos peruanos del proyecto pasan por varias reservas y parques naturales. Por esto, ambos países tendrán que reevaluar la construcción ciertos tramos de la carretera y establecer unos mecanismos que garanticen la sostenibilidad del proyecto.

2.5 EJE DEL AMAZONAS.

El Eje del Amazonas se considera importante porque tiene la posibilidad de constituirse en un corredor bioceánico Pacífico-Atlántico, la diversidad entre zonas de clima frío y templado de la Amazonia así como la oportunidad de beneficiar a los productos característicos de la Amazonia.

Está conformado por Brasil, Colombia, Perú y Ecuador y tiene por objetivo conectar la cuenca del Atlántico y del Amazonas con la cuenca del Pacífico. Este eje busca el mejoramiento del sistema multimodal de transporte que podría interconectar puertos del pacífico, como el de Tumaco en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú, entre otros, con los puertos de Manaus, Belén y Macapá. La idea es utilizar los beneficios de los ríos más importantes de la región, para hacerlos navegables e interconectarlos a los puertos del Pacífico por un sistema de carreteras eficiente, cuya área de influencia se estima en cuatro millones de kilómetros cuadrados.

Esta zona tiene una gran importancia geopolítica pues contiene recursos naturales tales como petróleo, gas, oro, y otros como la madera, frutas, muebles y textiles. La biodiversidad es esencial para la investigación farmacéutica la cual lleva a cabo “operaciones de transformación y procesamiento de algunas especies de alto interés

²⁹ Ver CAF. “Visión de Negocios. Eje Perú-Brasil-Bolivia”. Consulta electrónica.

³⁰ Ver Conservación Internacional. “Interoceánica Sur”. Consulta Electrónica.

en la región para su uso tanto a nivel local como para la generación de procesos agroindustriales³¹.

Gráfica 6: Estado de los proyectos de los grupos del Eje del Amazonas

EJE	GRUPOS	PERFIL	PRE-EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONCLUIDO
AMAZONAS	Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo (4 proyectos)	2	0	2	0
	Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo (6 proyectos)	1	4	1	0
	Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Marañón (10 proyectos)	2	2	6	0
	Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali (2 proyectos)	1	0	1	0
	Grupo 5: Acceso a la Hidrovía Solimoes - Amazonas (3 proyectos)	0	0	2	1
	Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas (5 proyectos)	3	0	1	1
	Grupo 7: Acceso a la Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas (3 proyectos)	3	0	0	0
Total		12	6	13	2

Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje del Amazonas. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. 13 de abril de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_amazonas.pdf

³¹ Ver Hernández, María Soledad; Barrera, Jaime Alberto. “Bases técnicas para el aprovechamiento agroindustrial de especies nativas de la Amazonia”. Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas – SINCHI. Abril de 2004. p. 10. Documento electrónico.

De acuerdo al cuadro anterior, podemos afirmar que el eje del Amazonas tiene 12 proyectos en perfil, 6 proyectos en preejecución, 13 proyectos en ejecución y 2 proyectos concluidos. Uno de los obstáculos más importantes de este eje son las condiciones particulares de la Amazonia, las cuales dificultan la construcción de infraestructura vial en la zona. “Factores tales como la baja densidad poblacional, la dispersión de la misma en pequeños centros aislados, las dificultades de orden técnico y consideraciones de tipo ambiental, hacen que el transporte y la provisión de otros servicios sean difíciles a través de los medios tradicionales”³². Sin embargo, la implementación del transporte intermodal en esta zona ha llevado a ejecutar acciones en torno al mejoramiento y la pavimentación de vías de acceso en Colombia, Brasil, Ecuador y Perú.

En definitiva, cada país que hace parte de este eje tiene redes viales internas que satisfacen sus necesidades actuales. Sin embargo, las conexiones internacionales en la Amazonia son precarias e insuficientes y constituyen puntos críticos que los proyectos que conforman los grupos del Eje deberían contribuir a resolver.

Podemos concluir que la consolidación de los ejes de integración y desarrollo estudiados anteriormente sería una realidad, mediante acciones nacionales las cuales con el tiempo convergerían hacia la integración regional de UNASUR. Además, Los ejes permitirían unos más que otros profundizar en la vinculación de los proyectos en materia vial con su área de influencia así como favorecer el desarrollo logístico de las inversiones en la región. En este sentido, la planificación territorial consiste en desarrollar políticas e iniciativas de desarrollo económico, social y ambiental en el marco de los Ejes de Integración y Desarrollo.

Es importante anotar que “el aprovechamiento óptimo de los recursos financieros, materiales y humanos, constituye un objetivo fundamental para lograr un desarrollo ascendente desde el punto de vista económico y social, en tal sentido la planificación territorial tiene la posibilidad de movilizar los recursos del territorio en función de necesidades locales de ese territorio”³³. Esta situación sería fundamental para

³² Ver IIRSA. “Eje del Amazonas”. Consulta electrónica.

³³ Ver Méndez Delgado, Elier Jesús; Lloret, María del Carmen. “Elementos para la planificación territorial en Cuba”. p.7. Documento electrónico.

eliminar las desigualdades sociales y económicas existentes entre las diferentes regiones y dentro de cada una de ellas.

Por otra parte, hoy en día los aranceles que imponen los países no son tan importantes como los costos de transporte, las normas técnicas, las normas ambientales, la certificación y la seguridad comercial. Esto se debe a que incluso si los países desarrollados abrieran sus mercados a los productos de la región, los países suramericanos no estarían en condiciones de aprovecharlo plenamente debido a los problemas que presentan en cuanto a volúmenes, calidad, tiempo, normas, entre otros. De acuerdo a esto, si la región busca jugar un papel relevante en el escenario internacional, la integración se debe centrar en los temas de competitividad como la modernización de la infraestructura vial, con el fin de potenciar los recursos y las capacidades que tienen cada uno de los países para el beneficio de todos.

En este orden de ideas, la UNASUR estableció una agenda regional para avanzar en temas como la integración física en el marco del IIRSA, la cual considera clave para llegar mejor y a tiempo a los mercados, pero sobretudo para favorecer el desarrollo interregional.

Vale la pena mencionar los desafíos a los que se tiene que enfrentar el desarrollo de la infraestructura vial en la región dado que el contexto actual de globalización demuestra que hay un fuerte crecimiento del intercambio comercial y en general del flujo de bienes, de personas, de información, de energía entre los países suramericanos. En primer lugar, la situación indica que la ausencia de infraestructura vial “presenta costos elevados en muchos casos, debilidades en su capacidad y en la calidad de los servicios que presta, y que las normas que regulan su uso suelen reducir la eficiencia de las operaciones y desalentar la inversión”³⁴. De acuerdo con esto, los obstáculos se agravarían si no se llevan a cabo acciones contundentes en materia normativa, institucional y de inversiones así como se presentarían problemas en los ejes de integración y desarrollo que transforman la dinámica territorial y articulan regiones transfronterizas.

³⁴ Ver BID. “Reuniones de Presidentes de América del Sur”, 2000. p 20. Documento Electrónico.

Ahora bien, a pesar de los beneficios económicos del mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial regional, es muy posible que los proyectos tengan graves impactos en el medio ambiente y en las poblaciones vulnerables si los países involucrados no toman medidas efectivas de mitigación y planificación. Muestra de ello es que “los principales proyectos IIRSA atraviesan territorios indígenas y áreas de ecosistemas sensibles y de gran biodiversidad. Los impactos directos incluyen el desplazamiento y la disrupción social en las comunidades, erosión, deforestación, contaminación y cambios potencialmente significativos en la hidrología de los ríos y en los ecosistemas de llanura aluvial”³⁵. Otro de los mayores desafíos es que los gobiernos que hacen parte de la iniciativa abran a la sociedad civil el debate sobre planeación ya que “la información sobre los proyectos se encuentra dispersa y no se dispone de mucha información acerca de los costos y beneficios de los proyectos para las poblaciones locales”³⁶.

Finalmente, podemos afirmar que donde confluyen las zonas de mayor crecimiento económico y mayor desarrollo, funciona la planificación territorial, pues las condiciones facilitan la coordinación y ejecución de proyectos destinados a mejorar la calidad de vida de las poblaciones involucradas. No obstante, la mayoría de los proyectos de infraestructura vial en la región se quedan cortos y en el papel porque tan solo están enunciados y no se llevan a la práctica debido a la falta de voluntad política o a las mismas prioridades económicas de los Estados.

³⁵ Ver Mego, Andrés. “IIRSA: Un reto para Sudamérica”, 2007. p 4. Documento Electrónico.

³⁶ Comparar Mego, Andrés. “IIRSA: Un reto para Sudamérica”, p 4. Documento Electrónico.

3. LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

De acuerdo a la teoría funcionalista, los Estados tienen unas necesidades básicas que los impulsan a cooperar y a emprender acciones conjuntas en temas prioritarios como lo es el desarrollo de infraestructura vial. Para ello, resulta fundamental contar con unos mecanismos de financiación encaminados a apoyar la inversión en infraestructura y brindar asesoramiento durante el proceso de integración.

Con base en esto, los proyectos en infraestructura vial son financiados a través de diferentes fuentes de recursos provenientes del sector público, el sector privado y organismos multilaterales de crédito. La iniciativa IIRSA aprovechó la estructura financiera ya existente al interior de la CAN, la Cuenca de la Plata y la OEA, así como pretende la UNASUR con el Banco del Sur para consolidar el apoyo a la inversión en infraestructura en América del Sur.

Los organismos multilaterales que juegan un papel fundamental en la financiación de proyectos de infraestructura vial en el IIRSA son la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata (FONPLATA), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil que aunque no figura como uno de los fondos fiduciarios de IIRSA, si ha contribuido con importantes sumas de dinero para los proyectos de la Iniciativa.

Estos organismos influyen sobre el proceso de integración y de competitividad internacional de la región a través de la prestación de asistencia técnica y/o asesoramiento financiero a los gobiernos de la región. A saber que desde la creación del IIRSA han venido aportando significativas cantidades no reembolsables para financiar la operación de la iniciativa así como los estudios y actividades que ésta trae consigo. “Este respaldo financiero y técnico ofrece una asistencia de características singulares para desarrollar complejos proyectos de infraestructura, inclusive en contextos de crisis económica”³⁷. Esto es el reflejo del interés por fortalecer las conexiones viales entre los

³⁷ Ver Pineda, Carlos Julio. “Papel de los organismos multilaterales en la definición de las políticas de desarrollo”. p.2. Documento electrónico.

países y regiones de América Latina y el Caribe, y su compromiso con el proceso de integración regional de UNASUR.

3.1 BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Desde la creación del IIRSA, el Banco ha prestado apoyo a los proyectos de infraestructura vial mediante instrumentos financieros y no financieros, entre los que se encuentran préstamos, donaciones, garantías y asistencia técnica. “Este respaldo financiero y técnico ofrece una asistencia de características singulares para desarrollar complejos proyectos de infraestructura, inclusive en contextos de crisis económica”³⁸. El BID “participa en 28 proyectos de la Cartera IIRSA sumando una inversión total de US\$ 10,2 mil millones, y un financiamiento de US\$ 2,9 mil millones”³⁹. Ejemplo de ello es que en el 2008, el BID aprobó una donación de cooperación técnica de US\$400.000 para mejorar la infraestructura y la operación de los pasos fronterizos entre Colombia y Ecuador.

Asimismo, el papel que cumple el banco no se centra únicamente en el financiamiento ya que apoya a los países con instrumentos como préstamos, donaciones y garantías así como estudios relacionados con la viabilidad técnica, económica, financiera, institucional y jurídica de los proyectos viales pertenecientes a la iniciativa IIRSA, los cuales permiten ampliar el conocimiento compartido de la realidad suramericana y trabajar de manera conjunta en la construcción de una integración vial en la región.

Vale la pena destacar la creación del Fondo de Infraestructuras de Integración (FIRII) en el año 2005, el cual permite la preparación de proyectos de infraestructura vial en la región especialmente los incluidos en la iniciativa IIRSA. “El Fondo permite, igualmente, financiar estudios sociales y ambientales, colaboraciones público privadas para proyectos específicos, así como actividades de fortalecimiento institucional”⁴⁰.

³⁸ Ver Banco Interamericano de Desarrollo - BID. “El BID, un socio estratégico de IIRSA”. Consulta Electrónica.

³⁹ Ver BID. “El BID e IIRSA: Destacados”. Consulta Electrónica.

⁴⁰ Ver BID. El FIRII y el apoyo del BID a la preparación de proyectos. Consulta electrónica.

Finalmente, desde hace dos años el IIRSA se encuentra en un proceso de discusión sobre su futuro debido al surgimiento de la UNASUR y la forma de convergencia de las dos iniciativas. En el año 2009 fue creado el Consejo de Ministros de Infraestructura y Planeamiento en el ámbito de UNASUR y durante el 2010 se espera trabajar en torno al funcionamiento de este consejo y cómo será la fusión con la forma de operar de IIRSA.

3.2 CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF)

La CAF ha prestado un fuerte apoyo al desarrollo de la infraestructura física suramericana, orientado principalmente al área de infraestructura vial, indispensable para la satisfacción de las necesidades básicas de los países y el fortalecimiento del proceso de integración y de competitividad de la región. La ayuda de la CAF ha incluido la prestación de asistencia técnica y asesoramiento financiero a los gobiernos, con el fin de facilitar la realización de los proyectos de integración vial y el financiamiento de aquellos que se consideran claves para el desarrollo nacional y regional. Asimismo, la CAF ha realizado operaciones de cofinanciamiento para atraer mayores recursos al sector de la infraestructura, el cual requiere de un trabajo conjunto para que los proyectos se realicen de manera eficiente y sean exitosos.

Un ejemplo de ello es que la financiación de proyectos de infraestructura vial en Colombia está a cargo de la CAF y el BID. Durante 2008 la CAF asignó “USD 1.028 millones a favor de Colombia para asistir a los sectores financiero y productivo en el financiamiento de proyectos relacionados con iniciativas de inversión privada, principalmente en las áreas de infraestructura, operaciones de comercio exterior y capital de trabajo”⁴¹.

Teniendo en cuenta la postura funcionalista, “la infraestructura es la intervención primaria del ser humano sobre el territorio, para acceder a él y dejar fluir su potencial de desarrollo. Usualmente comienza por la provisión de los servicios básicos para sobrevivir – agua y refugio – pero rápidamente se expande para incluir vías de acceso que permitan

⁴¹ Ver CAF. “Colombia”. p.72. Consulta electrónica.

ampliar el área de influencia de la actividad humana y tecnologías más avanzadas para generar energía y permitir la comunicación a larga distancia”⁴². Con base en esto, es posible afirmar que el estado de la infraestructura vial en un territorio se encuentra íntimamente vinculado al nivel de desarrollo de la sociedad que lo habita, por ende constituye un elemento fundamental para incrementar el bienestar de la sociedad.

3.3 FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA PLATA (FONPLATA)

La función principal del fondo es “apoyar técnica y financieramente la realización de estudios, proyectos, programas, obras e iniciativas que tiendan a promover el desarrollo armónico y la integración física de los países miembros de la Cuenca de Plata”⁴³. Es así como el fondo ha financiado el estudio de la visión de negocios de tres Ejes de Integración y Desarrollo: Eje Mercosur Chile, Eje Capricornio y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná con el fin de identificar proyectos intermodales y multimodales que promuevan el desarrollo eficiente del Eje HPP.

Como organismo multilateral regional, FONPLATA busca el desarrollo armónico de la Cuenca de Plata así como trabaja alrededor del proyecto de la HPP pues lo considera un eje de integración de alto impacto en los países miembros de UNASUR. Por último, FONPLATA “ha financiado o está financiando el desarrollo de estudios de carácter sectorial o regional (transporte multimodal, pasos de frontera –II etapa- herramientas para la construcción de una visión estratégica suramericana) y comparte con las restantes instituciones el financiamiento de los gastos de promoción, difusión y logística de la Iniciativa”⁴⁴.

⁴² Ver CAF. “CAF en infraestructura”. Consulta electrónica.

⁴³ Ver FONPLATA. “Desarrollo Armónico, Integración Física, Cuenca del Plata”. Consulta electrónica.

⁴⁴ Ver FONPLATA. “FONPLATA en la Iniciativa IIRSA”. Consulta electrónica.

3.4 BANCO NACIONAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE BRASIL (BNDES)

El BNDES considera que la infraestructura es una condición necesaria para mejorar el bienestar de la población y la integración regional, por ende apoya los proyectos de infraestructura que permitan el acceso de la ciudadanía a los servicios básicos de electricidad, comunicaciones, transporte y saneamiento. Igualmente, se ha dedicado a apoyar el desarrollo del continente mediante la identificación de proyectos que estimulen y profundicen la integración suramericana.

A saber que este banco aprobó varias partidas para la construcción y modernización de hidroeléctricas en Venezuela y en Ecuador. “Una de las glosas que ha recibido por parte del nuevo gobierno boliviano es que el gobierno brasileño otorga el financiamiento, por medio del BNDES, para la construcción de carreteras, con la condición que se contraten empresas y compra de insumos brasileños”⁴⁵. Es así como se ha convertido en una importante fuente de financiación de los proyectos de la Iniciativa IIRSA que tienen un impacto directo en la calidad de vida de la población suramericana.

Ahora bien, uno de los objetivos planteados en el tratado constitutivo de UNASUR es el de garantizar unos mecanismos de financiación que se ajusten a las realidades de cada país y que permitan llevar a cabo los proyectos de infraestructura vial destinados a favorecer el desarrollo interregional. De esta forma, la UNASUR busca “la integración financiera mediante la adopción de mecanismos compatibles con las políticas económicas y fiscales de los Estados Miembros”⁴⁶. Así, se convierte en una de las áreas de acción prioritarias para profundizar en la integración, generar proyectos y concretar obras que beneficien a los pueblos de la región.

Teniendo en cuenta las restricciones fiscales de los países, que dificultarían la posibilidad de acceder a créditos para llevar a cabo proyectos de integración vial, surge la propuesta de combinarlos con el ingreso directo del sector privado. “Las dificultades se atribuyen a la situación fiscal de los países y se señala la necesidad de trabajar con

⁴⁵ Ver Lessa, Carlos. “La IIRSA: ¿un lenguaje común?”. p.9. Documento electrónico.

⁴⁶ Ver Unión de Naciones Suramericanas. “Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas”. p 3. Documento Electrónico.

organismos multilaterales y los países para desarrollar mecanismos que sean innovadores y atraigan al capital privado, como las alianzas publico-privadas, o por ejemplo los fondos de avales y garantías regionales para eliminar las asimetrías del nivel riesgo-país de cada uno de las naciones sudamericanas”⁴⁷.

Vale la pena anotar que el aspecto ambiental, que debiera ser un objetivo prioritario en un proceso de integración que busca responder a las necesidades de la población, se coloca en un segundo plano, por cuanto lo primero es la integración en inversión a cargo del BID, la CAF y FONPLATA y aumentar el papel del sector privado en la financiación de los proyectos de infraestructura vial y en su operación. En definitiva, el IIRSA ha diseñado un sistema en las materias físicas, reguladoras y de inversión más no en asuntos de participación de la sociedad civil ni medioambientales.

Por otra parte, resulta importante hacer referencia a las cifras de inversión actuales en los proyectos de cada grupo de los Ejes de Integración y Desarrollo con el fin de mirar los objetivos logrados y los limitantes. Para ello recurrimos al siguiente cuadro:

Tabla 6: Cifras de inversión actual de los grupos de los EID

EJE	GRUPOS	INVERSIÓN ACTUAL
Andino	Grupo 1	US\$ 2,0 M
	Grupo 2	US\$ 1.394,1 M
	Grupo 3	US\$ 109,9 M
	Grupo 4	US\$ 396,0 M
	Grupo 5	US\$ 1.214,1 M
	Grupo 6	US\$ 296,8 M
	Grupo 7	US\$ 379,5 M
	Grupo 8	US\$ 865,9 M
	Grupo 9	US\$ 2.626,3 M
	Grupo 10	US\$ 0,10 M
	Total	US\$ 2.055.4 M
MERCOSUR-Chile	Grupo 1	US\$ 8.867,8 M
	Grupo 2	US\$ 2.525,7 M
	Grupo 3	US\$ 4.106,5 M
	Grupo 4	US\$ 2.121,8 M
	Grupo 5	US\$ 35.159,1 M
	Grupo 6	US\$ 153,0 M
	Total	US\$ 205,778

⁴⁷ Ver Lessa, Carlos. “La IIRSA: ¿un lenguaje común?”. p.9. Documento electrónico.

Interoceánico Central	Grupo 1	US\$ 1.420,1 M
	Grupo 2	US\$ 689,0 M
	Grupo 3	US\$ 741,5 M
	Grupo 4	US\$ 316,3 M
	Grupo 5	US\$ 1.684,9 M
	Total	US\$ 1.749,1 M
Perú-Brasil-Bolivia	Grupo 1	US\$ 1.485,8 M
	Grupo 2	US\$ 1.011,0 M
	Grupo 3	US\$ 18,170,4 M
	Total	US\$ 20.666 M
Amazonas	Grupo 1	US\$ 1.324,1 M
	Grupo 2	US\$ 142,1 M
	Grupo 3	US\$ 908,8 M
	Grupo 4	US\$ 1.921,6 M
	Grupo 5	US\$ 914,0 M
	Grupo 6	US\$ 105,4 M
	Grupo 7	US\$ 408,4 M
	Total	US\$ 2,480.2 M

Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Andino. Notas de la reunión. Quito-Ecuador. Abril 12 de 2010. Disponible en la página web:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_andino.pdf

IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Mercosur-Chile. Notas de la reunión. Montevideo, Uruguay. 13 de mayo de 2010. Disponible en la página web:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_montevideo10_notas_mchile.pdf

IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo-Eje Interoceánico Central. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. 14 de Abril de 2010. Disponible en la página web:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_ioc.pdf

IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Perú-Brasil-Bolivia. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. Abril de 2010. Disponible en la página web:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_pbb.pdf

IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje del Amazonas. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. 13 de abril de 2010. Disponible en la página web:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_amazonas.pdf

Con base en el cuadro anterior, podemos afirmar que las cifras de inversión más altas con respecto a la infraestructura vial se encuentran en el Eje MERCOSUR-Chile, ya que es el más consolidado de la región y el que concentra el mayor flujo de comercio interregional. Además, a mayor rentabilidad económica mayor inversión en el sector de los interesados siempre y cuando los procesos anteriores, es decir, la negociación política y la planificación territorial, se hayan cumplido de manera exitosa.

Por otro lado, resulta importante para UNASUR garantizar unos mecanismos de financiación que estén acorde a las necesidades de los países miembros y que permitan llevar a cabo los proyectos de infraestructura vial destinados a favorecer el desarrollo interregional. De esta forma, la UNASUR busca “la integración financiera mediante la

adopción de mecanismos compatibles con las políticas económicas y fiscales de los Estados Miembros”⁴⁸. Así, se convierte en una de las áreas de acción prioritarias para profundizar en la integración, generar proyectos y concretar obras que beneficien a los pueblos de la región.

Finalmente, en la actualidad existen fondos de financiación para los proyectos de infraestructura vial que servirían para sustentar el objetivo de UNASUR. Sin embargo, el problema es que los países suramericanos son pobres, no cuentan con la cantidad suficiente de recursos para invertir en esta clase de proyectos, ya que son países subdesarrollados o en vía de desarrollo cuyas prioridades en materia económica van en otra dirección, esto es el reflejo del sentido de lo urgente vs lo importante en el actual contexto de globalización e interdependencia.

Ahora bien, Brasil como líder regional se encuentra en mejores condiciones económicas que los demás, pero no cuenta con los recursos suficientes para financiar los proyectos de infraestructura vial de los demás así como no está dispuesto a asumir los costos que ellos traen consigo. Y es ahí donde el proyecto brasileño de integración tiene fallas pues lleva a preguntarse por las posibilidades de que Brasil asuma su rol de principal patrocinador del proceso en materia de gastos que cualquier estructura institucional requiere, teniendo en cuenta, que aunque sea mínima es necesaria para desarrollar un ejercicio complejo de coordinación de políticas en el ámbito regional.

⁴⁸ Ver Unión de Naciones Suramericanas. “Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas”. p.2. Documento Electrónico.

4. CONCLUSIONES

El proceso de integración suramericano, con participación de los doce países suramericanos se inicia históricamente con la Declaración que en el año 2000 hicieron los Jefes de Estado lanzando el IIRSA. A partir de ese momento se viene gestando un muy importante proceso de integración a nivel suramericano en donde se ha buscado fortalecer las subregiones existentes (MERCOSUR Y CAN) en materia económica y comercial para preservar sus visiones respectivas frente al libre comercio, lo que tuvo como resultado un mecanismo de coordinación política a nivel suramericano, la UNASUR.

De este modo, La Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) es un esquema integracionista que básicamente busca el desarrollo de un espacio integrado en lo político, social, cultural, económico, financiero, ambiental y en la infraestructura. Su objetivo principal gira en torno a garantizar un desarrollo más equitativo e integral en la región suramericana.

Para profundizar en este proyecto, los Estados juegan un papel fundamental en la medida en que se constituyen en los principales gestores y ejecutores de las distintas iniciativas que tienen como objetivo la integración regional. A saber que la iniciativa IIRSA lanzada en el año 2000 fue liderada por Brasil con el presidente Fernando Enrique Cardozo, y ha sido continuada esa labor por el presidente Lula. Para Brasil, el desarrollo de la infraestructura vial se constituye en un elemento de estabilización política y económica regional así como una oportunidad para aumentar el poder de negociación y representación de la región en el sistema internacional.

El reconocimiento conjunto de la importancia de la integración de infraestructura vial en este proceso regional, radica en que existen actualmente insuficiencias de infraestructura en trayectos muy importantes de los corredores viales, que afectan la secuencia de las redes de transporte, alteran la actividad de los flujos de comercio y el funcionamiento de las cadenas productivas, lo que hace que los países sudamericanos sean menos competitivos frente a otros Estados.

Aún en esas condiciones, actualmente no existe un efectivo accionar integracionista que vaya más allá de las palabras. Además se desarrollan iniciativas que siempre quedan a mitad de camino porque no se realiza un verdadero esfuerzo político y social de integración.

Podemos concluir que una vez dado el primer paso hacia la integración, se inicia un proceso de profundización generado por las necesidades mismas de los acuerdos que van involucrando otros ámbitos, como por ejemplo el de infraestructura. Lo anterior encuentra su explicación en los planteamientos que entrega la teoría funcionalista de las relaciones internacionales mediante el concepto de ramificación o derrame. Ésta sostiene que a medida que se vaya logrando una integración y cooperación efectiva en un sector, otros renglones de la economía se van a ver favorecidos por la incidencia de este proceso sobre los mismos.

Igualmente, la teoría funcionalista trabaja en torno al término de necesidad y no de interés como los realistas. De acuerdo a esto, las necesidades básicas que tienen las poblaciones de la región impulsan a los Estados a cooperar lo que es imprescindible para que un sistema de gobierno se desempeñe en forma adecuada. Al enfoque, pues, “no le interesan las motivaciones de los actores, sino, ante todo, las consecuencias de las acciones o de los procesos y relaciones”⁴⁹.

Ahora bien, la importancia de Brasil en el proceso de integración suramericano radica en el impulso dado a los primeros acuerdos necesarios para el desarrollo de un proceso de Spillover que lleve a una integración profunda. De acuerdo a esto, Brasil como potencia regional juega un papel definitivo en la generación de las condiciones requeridas para el desarrollo del proceso de integración que vive América del Sur.

Por otro lado, el IIRSA recopila los proyectos de infraestructura vial que se están implementado o se planean implementar en la región, los cuales se caracterizan por tres elementos principalmente: la negociación política entre Estados, la planificación de proyectos y la financiación de proyectos.

Estos elementos buscan fortalecer el proceso de integración en la medida en que incrementan los niveles de cooperación en una región dividida como lo es Sudamérica.

⁴⁹ Ver Losada, Rodrigo y Casas Casas, Andrés. “*Enfoques para el análisis político*”, Diciembre de 2008. p. 173.

En este sentido, son el reflejo de la voluntad política de los Estados la cual se ha constituido en el principal eje dinamizador de los múltiples procesos de integración sectorial, como el caso de la infraestructura, donde países de la región por necesidades económicas puntuales decidieron participar de proyectos de integración vial con otros países de la misma región.

El IIRSA organiza el territorio suramericano en torno a diez Ejes de Integración y Desarrollo que concentran los flujos de producción y comercio actuales. Los ejes más importantes para el desarrollo de la infraestructura vial son el Eje Andino, el Eje Mercosur-Chile, el Eje Interoceánico Central y el Eje del Amazonas ya que se caracterizan por tener flujos de comercio consolidados, puertos que permiten un mayor acceso a los mercados mundiales y una gran riqueza ecológica, reconocida a nivel mundial.

Ahora bien, los proyectos de infraestructura vial en el marco del IIRSA han contado con el apoyo de organismos multilaterales para su financiamiento. Sobresalen el BID, la CAF, FONPLATA y el BNDES, los cuales favorecen el proceso de integración mediante la prestación de asistencia técnica y/o asesoramiento financiero a los gobiernos de la región, esto con el fin de garantizar una inversión más segura y eficiente en infraestructura vial.

Por otra parte, para responder a los desafíos del transporte internacional y tener una mejor inserción en el nuevo orden mundial, los países de UNASUR han impulsado proyectos de integración vial de manera bilateral y multilateral los cuales consisten en su mayoría en la construcción y el mejoramiento de las carreteras que unen a los países, la adecuación de corredores de tránsito de mercadería de los países vecinos y corredores exportadores de recursos naturales. Asimismo, estos proyectos buscan el desarrollo social de zonas importantes para el comercio así como la agilización en los pasos de frontera para garantizar que el tránsito sea rápido y eficiente.

Los beneficios de los proyectos van más allá de la conexión nacional e internacional pues permiten un mejor aprovechamiento de los recursos naturales, incorporar nuevas tecnologías y ayudar a combatir problemas de contrabando, de seguridad interna o incluso territorial entre los países. Sin embargo, uno de los problemas que impide la concreción de los proyectos es la financiación pues depende de

la situación económica de cada país, países como Bolivia, Ecuador y Guyana tienen altos déficits fiscales y un gran endeudamiento interno y externo lo que les dificulta sacar recursos para la realización de los proyectos de integración vial.

En definitiva, podemos concluir que UNASUR es la respuesta al nuevo orden mundial. Ésta se ha forjado a través del tiempo y es la consolidación de proyectos preexistentes entre los países suramericanos. La integración de infraestructura vial se ha constituido en un pilar fundamental para la progresiva consolidación del proceso de integración suramericano, partiendo de proyectos binacionales los cuales con el tiempo y la necesidad de algunos de los países más fuertes de la región como Brasil y Argentina, se han multilateralizado ahondando en los procesos integración como tal y creando nuevas necesidades a la hora de forjar políticas comunes, reguladas por marcos regulatorios que sean de carácter regional.

Adicionalmente, el IIRSA todavía presenta una institucionalidad débil la cual se manifiesta en la falta de información sobre la dinámica de integración y de atención de las preocupaciones que se suscitan en las poblaciones involucradas, especialmente en las comunidades indígenas y afrodescendientes las cuales consideran que estos proyectos afectan su sentido de pertenencia territorial, la biodiversidad presente en sus territorios y la preservación del medio ambiente. En este orden de ideas,

El reto de un proceso de integración suramericano, tiene en el progreso en materia de infraestructura y conexión física, en el funcionamiento eficiente del sistema de transporte y en la existencia de normas claras y de mecanismos institucionalizados efectivos, elementos decisivos para el incremento del flujo de comercio y la competitividad. Encuentra también en esos proyectos una oportunidad de generar programas de cooperación incluso en ámbitos de tensión territorial entre países colindantes.⁵⁰

Podemos afirmar que los países han iniciado muchos proyectos en torno al desarrollo de una mejor infraestructura vial en la región. Sin embargo, todavía existen muchos limitantes que hacen que estos proyectos se queden en simples palabras por parte de los Estados y no se materialicen. Entre las dificultades se destacan la falta de compromiso político, la existencia de proyectos con graves impactos sociales y

⁵⁰ Ver FESCOL. “La integración física de Colombia con sus vecinos”, 2005. p 10. Documento Electrónico.

ambientales, y la falta de recursos para concluir las etapas de los proyectos viales, lo cual es fundamental para el éxito de los mismos.

La UNASUR puede funcionar en la medida en que proponga una integración de infraestructura vial y alcance los demás objetivos planteados desde un principio. Existen temas complicados de tratar entre los países suramericanos como lo es el Consejo Sudamericano de Defensa ya que la región se encuentra dividida y es muy difícil llegar a consensos, lo que hace que fracase lo inicialmente propuesto. De acuerdo a esto, el éxito de los proyectos de infraestructura vial radica en que sean asumidos con verdadero compromiso político, con el fin de generar desarrollo sustentable e integración entre los países.

BIBLIOGRAFÍA

Bela, Belassa. *Teoría de la Integración Económica*. Madrid: Editorial Unión Tipográfica Hispano-Americana, 1964.

Haas, Ernst. *Beyond the Nation-State. Functionalism and International Organization*. Stanford: Stanford University Press, 1968.

Mitrany, David. *The progress of International Government*. New Haven: Yale University Press, 1933.

Schembri Carrasquilla, Ricardo. *El reto histórico de la conformación de la Unión de Naciones Suramericanas UNASUR*. Bogotá: Editorial Ibañez.2008.

Capítulos o Artículos en Libro

Altmann, Josette y Rojas Aravena, Francisco. “La Comunidad Sudamericana de Naciones y las Perspectivas de la Integración”. En: *Las Paradojas de la Integración en América Latina y el Caribe*. Madrid: España Editores S.A, 2008. 125-140.

Amorim, Celso. “La integración sur-americana”. En: *Diplomacia, Estrategia y Política No. 10*. Brasília, D.F: Editor Carlos Henrique Cardim. 2009: 5-26.

Pereña Gili, Mercedes. “La cooperación transfronteriza desde la perspectiva teórica del nefuncionalismo”. En: Gambrill Ruppert, Mónica y Ruiz Nápoles, Pablo (comp.). *Procesos de Integración en las Américas*. México, D.F: Editorial Universidad Autónoma de México, 2006:7-49.

Artículos en Publicaciones Periódicas Académicas

Gratius, Susanne. “Brasil en las Américas: ¿Una Potencia Regional Pacificadora?”. *FRIDE*. (2007): 1-27. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web:

<http://www.fride.org/publicacion/223/brasil-en-las-americas:-¿una-potencia-regional-pacificadora>

Pizarro, Roberto. “El difícil camino de la integración regional”. *Revista Nueva Sociedad*. N°214.(2008): 24-34.Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: http://www.nuso.org/upload/articulos/3504_1.pdf

Vieira Posada, Edgar: “Evolución de las teorías sobre integración en el contexto de las teorías de relaciones internacionales”. *Papel Político* No. 18. (Diciembre de 2005): 235-290.

Otros Documentos

Andrada, Gabriel y Pereira, Ángeles. “IIRSA en Argentina: Mega Infraestructura ¿Solución a la crisis o generación de conflictos sociales?”. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: <http://www.bicusa.org/es/Article.10393.aspx>

Asociación de Logística de Venezuela. “Situación de la logística en Venezuela”, 2006. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: <http://www.alv-logistica.org/>

Bank Information Center. “Duplicación de la Ruta Nacional 14-Paso de los libres-Gualeguaychú”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.bicusa.org/es/Project.10026.aspx>

_____. “Carretera Toledo-Pisiga: Oruro, Bolivia”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.bicusa.org/es/Article.10087.aspx>

_____. “Chile”. Consulta realizada en Abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.bicusa.org/es/Region.104.aspx>

_____ . “Ecuador”. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: <http://www.bicusa.org/es/Region.106.aspx>

_____ . “Proyectos IIRSA: Datos sobre la Carretera Interoceánica”, 2005. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.bicusa.org/en/Article.2227.aspx>

Banco Interamericano de Desarrollo - BID. “El BID: un socio estratégico de IIRSA”. Consulta realizada en Abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.iadb.org//topics/regionalintegration/IIRSA/index.cfm?artid=6496&lang=es>

_____ . “El BID e IIRSA: Destacados”. Consulta realizada en Abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.iadb.org/topics/regionalintegration/IIRSA/index.cfm?artid=6498&lang=es>

_____ . “Reuniones de Presidentes de América del Sur”, 2000: 1-80. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: <http://www.iadb.org/events/aidfortradelac/documentos.cfm?language=sp&parid=4>

Barillas Cueto, Gonzalo. “Ecuador: el Proyecto Multimodal Manta-Manaos. Sus voces e impactos”: 1-7. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: <http://impactosiirsa.com/pdf/Articulo%20Manta%20Manaos.pdf>

Bonilla, Omar. “Las ilusiones del IIRSA en Ecuador”: 1-11. Consulta realizada en mayo de 2010: 1-11. Disponible en la página web: <http://tukuishimi.org/documentos/DocForo1-11.pdf>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. “Acta de la Mesa de Trabajo Binacional Colombo-Venezolana sobre Transporte Internacional por Carretera”, 2004: 1-24. Consulta

realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web:
<http://www.comunidadandina.org/transportes/terrestre.htm>

Conservación Internacional. “Interoceánica Sur”. 1-4. Consulta realizada en Junio de 2010.
Disponible en la página web:
http://www.conservation.org.pe/factsheets/interoceanica_sur.PDF

Corporación Andina de Fomento. “Colombia”. Consulta realizada en Abril de 2010.
Disponible en la página web:
<http://www.caf.com/view/index.asp?ms=17&pageMs=34177>

Friedrich Eber Stiftung – FESCOL. “La integración física de Colombia con sus vecinos”,
2005: 1-12. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web:
<http://www.fescol.org.co/DocPdf/PolicyPaperCollnt-13.pdf>

Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata. “América del Sur 2020: Una
visión estratégica de la integración física regional”, 2003: 1-85. Consulta realizada en
Mayo de 2010. Disponible en la página web:
<http://www.fonplata.org/integracionregional/1/doctra.pdf>

_____ . “Desarrollo Económico,
Integración Física, Cuenca del Plata”. Consulta realizada en Mayo de 2010.
Disponible en la página web: <http://www.fonplata.org/default.aspx>

_____ . “Eje Andino”. Consulta
realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web:
<http://www.fonplata.org/integracionregional/1/ejeandino.aspx?PageView=Shared>

Herbas Camacho, Gabriel y Molina Carpio, Silvia. “Integración e IRSA”. Consulta realizada en
Junio de 2010. Disponible en la página web:
http://www.fobomade.org.bo/rio_madera/doc/libro/2.pdf

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional IIRSA. “Eje de Integración: Eje Andino”. Consulta realizada en Marzo de 2010. Disponible en la página web: <http://www.iirsa.org/ejeandino.asp?CodIdioma=ESP>

_____ . “Eje de Integración: Eje Interoceánico Central”. Consulta realizada en Marzo de 2010. Disponible en la página web: <http://www.iirsa.org/ejeInteroceanicoCentral.asp?CodIdioma=ESP>

_____ . “Carretera Venezuela-Guyana-Surinam (1° Etapa)”: 1-9. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2010/05665a10.pdf>

_____ . “Visión de negocios del Escudo Guyanés”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/egr_parbo08_ppt_vn.pdf

_____ . “Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia”, 2005: 1-7. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/aic_02_adequacion_corredor_rio_branco_colonia.pdf

_____ . “Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira”, 2005: 1-2. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/bancomedios/documentos%20pdf/aic_ficha_proyecto_18.pdf

_____ . “Primera Reunión del Consejo de Infraestructura y Planificación de la UNASUR”, 2010. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web:

http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/N/noticia_100618_primer_reunion_cosiplan/noticia_100618_primer_reunion_cosiplan.asp?CodIdioma=ESP

Mego, Andrés. “IIRSA: un reto para Sudamérica”, 2007: 1-18. Consulta realizada en Abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.foei.org/es/publications/pdfs/IIRSA07.pdf>

Menna Muñoz, Juan Carlos. “Hidrovia Paraguay-Paraná”, 2007. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: www.oas.org

Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú. “El Perú en la iniciativa IIRSA”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.rree.gob.pe/portal/Pbilateral.nsf/MarcoGeneralIntroduccion?OpenFrameset>

Ministerio de Obras Públicas de Paraguay. “Red vial”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.mopc.gov.py/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador. “Proyecto Eje Bioceánico Multimodal Manta- Manaos”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.mtop.gov.ec/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay. “Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones, 2007. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.mtop.gub.uy/>

Pascual Bardisa, Esperanza. “Estudio sobre infraestructura de transporte en Chile”. Santiago de Chile, 2007: 1-39. Consulta realizada en Julio de 2010. Disponible en la página web: http://www.promomadrid.com/tie/files/documents/infraestructura_de_transporte_en_chile_07.pdf

Rentería Rodríguez, Carolina. “La Planificación y el Desarrollo de la Infraestructura, la Iniciativa IIRSA y la Visión 2019”. Departamento Nacional de Planeación. Realizado en Medellín 2006. Consulta realizada en Mayo de 2010. Disponible en la página web: www.dnp.gov.co

Rufián Lizana, Dolores María. “Políticas de concesión vial: análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú”. Santiago de Chile, 2002: 1-72. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/UNECLAC/UNPAN015200.pdf>

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en Argentina. “Hidrovia Paraguay-Paraná”. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: http://www.sspyvn.gov.ar/hvia_info.html

Tancredi, Luis. “Principales acciones de los proyectos de integración en el campo del transporte: Casos en América del Sur”. Capítulo VIII: Proyecto Hidrovia Paraguay-Paraná. Consulta realizada en Junio de 2010. Disponible en la página web: <http://www.oas.org/osde/publications/unit/oea33s/ch24.htm>

Unión de Naciones Suramericanas - UNASUR. “Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas”. Brasil, 2008.

“Un nuevo tratamiento de las asimetrías en la integración suramericana”. ALADI-CAN-MERCOSUR-SELA-OTCA-CEPAL-CAF. Foro del mismo nombre realizado en la Paz Bolivia el 21 de Octubre de 2005.

Anexo 1. Mapa: Agrupamientos de los proyectos del Eje Andino



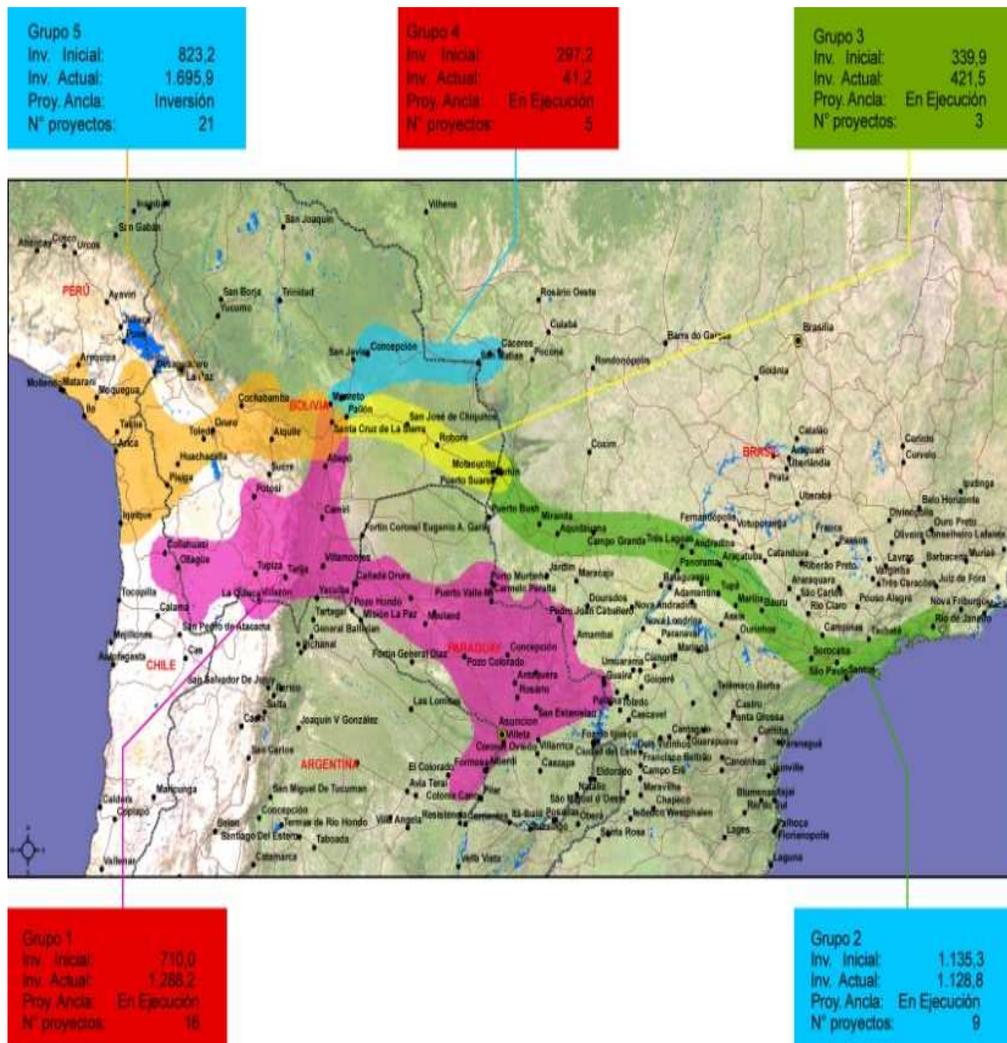
Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Andino. Notas de la reunión. Quito-Ecuador. Abril 12 de 2010.
 Disponible en la página web:
http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_andino.pdf

Anexo 2. Mapa: Agrupamientos de los proyectos del Eje Mercosur-Chile



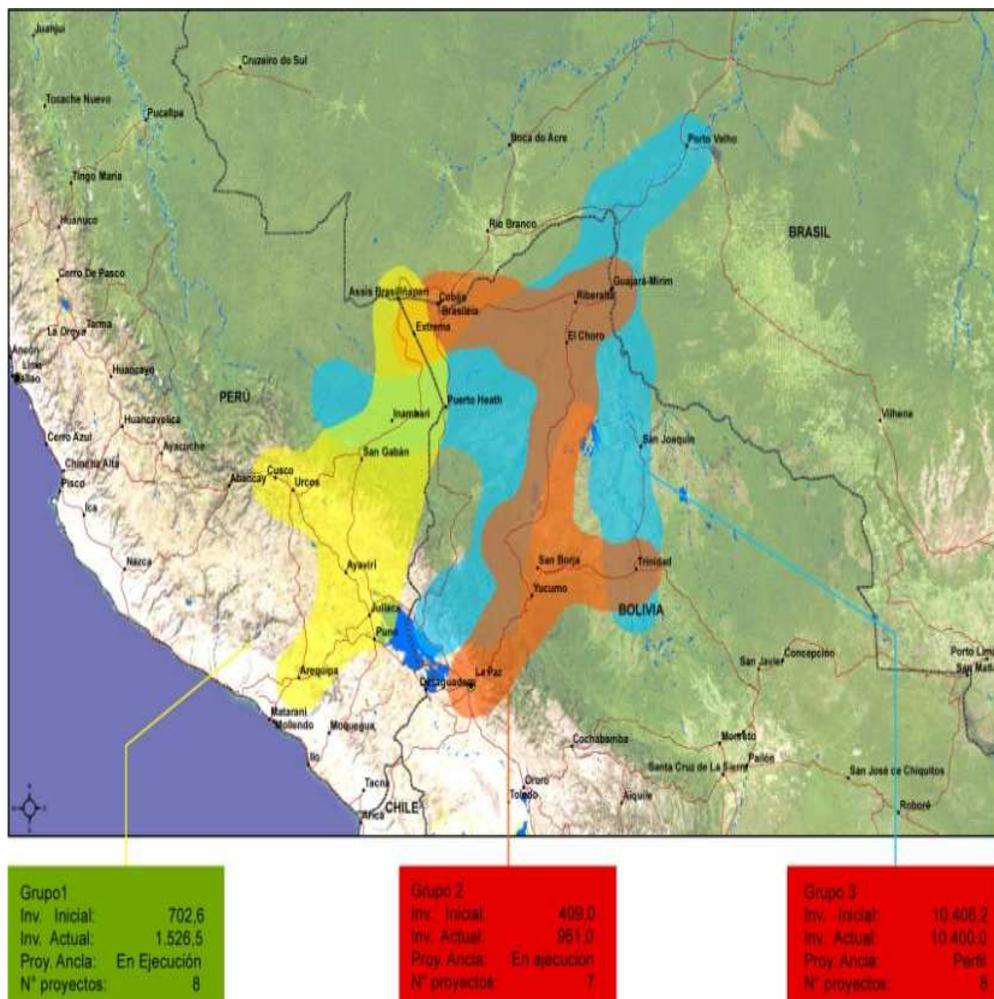
Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Mercosur-Chile. Notas de la reunión. Montevideo, Uruguay. 13 de mayo de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_montevideo10_notas_mchile.pdf

Anexo 3. Mapa: Agrupamientos de los proyectos del Eje Interoceánico Central



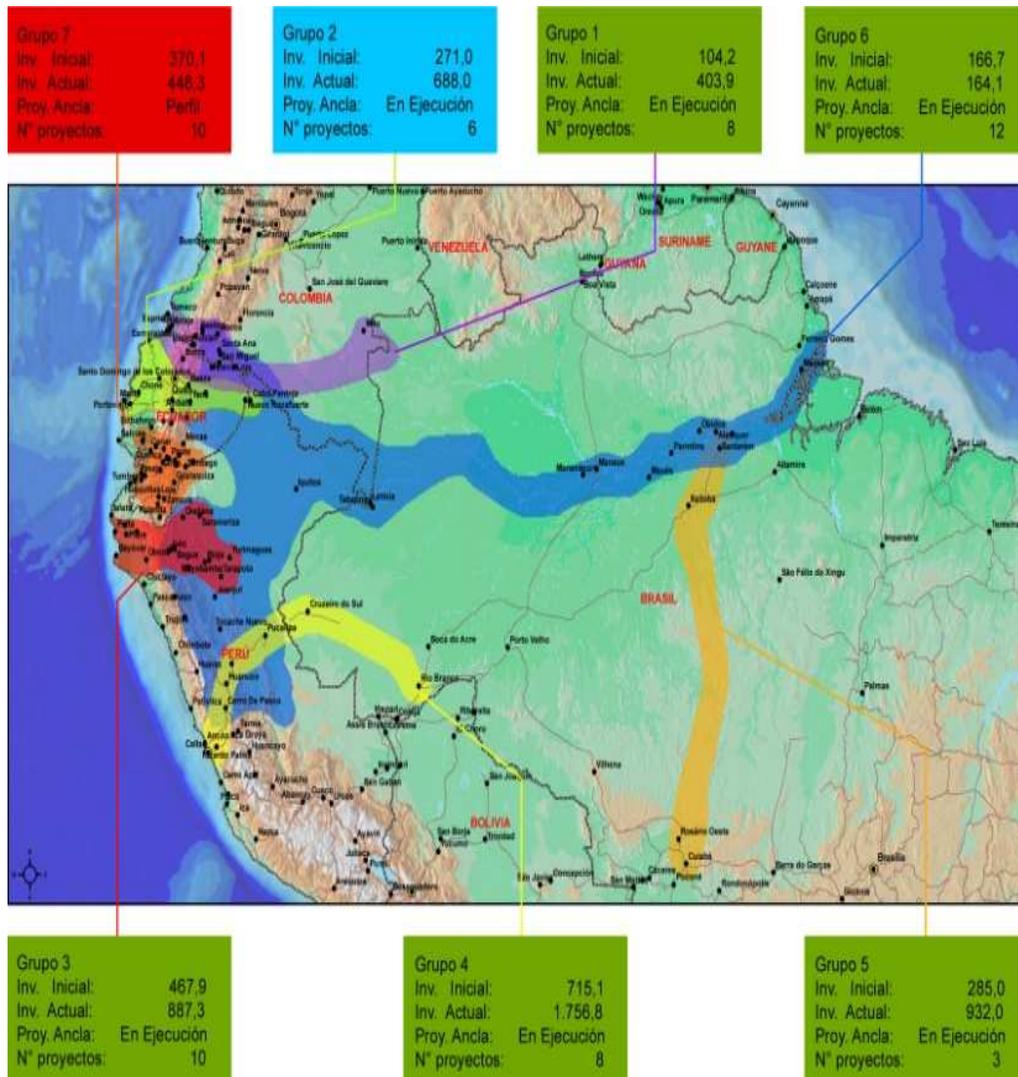
Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo-Eje Interoceánico Central. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. 14 de Abril de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_ioc.pdf

Anexo 4. Mapa: Agrupamientos de los proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia



Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje Perú-Brasil-Bolivia. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. Abril de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_pbb.pdf

Anexo 5. Mapa: Agrupamientos de los proyectos del Eje Amazonas



Fuente: IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo – Eje del Amazonas. Notas de la reunión. Quito, Ecuador. 13 de abril de 2010. Disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_quito10_notas_amazonas.pdf