

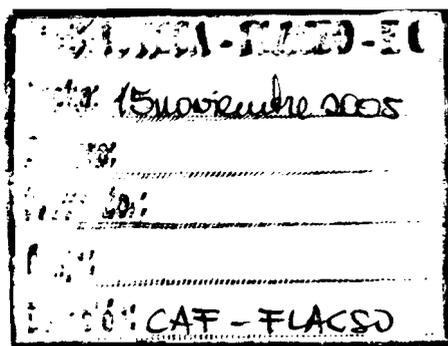
La integración sudamericana y sus retos futuros

Memorias del Seminario

La integración sudamericana y sus retos futuros

Memorias del Seminario
Quito, 29-30 de junio de 2005





© De la presente edición:
FLACSO, Sede Ecuador
La Pradera E7-174 y Av. Diego de Almagro
Quito – Ecuador
Telf.: (593-2-) 3238888
Fax: (593-2) 3237960
www.flacso.org.ec

ISBN: 9978-67-099-8
Sistematización: Claudia Donoso
Diseño de portada e interiores: Antonio Mena
Imprenta: RISPERGRAF
Quito, Ecuador, 2005
1ª. edición: julio, 2005

Índice

Introducción

Antonio Parra Gil	7
Luis Palau	9
Adrián Bonilla	10

PONENCIAS

Integración comercial y territorio	15
Luis Alberto Oliveros	

Democracia, seguridad y gobernabilidad en Sudamérica	27
Francisco Leal Buitrago	

Cohesión social y justicia social: el camino de la OTCA	37
Rosalía Arteaga	

Migración internacional e inclusión social: un nuevo desafío de la integración regional	41
Gioconda Herrera	

La equidad de género: un desafío para la Comunidad Sudamericana	51
Teresa Valdés	

La ALADI y la integración comercial asimétrica en Sudamérica	67
Didier Opertti	

El SELA, la integración comercial y asimetrías en Sudamérica	75
Roberto Guarniere	

La promoción del desarrollo sustentable de las regiones compartidas y la atención de las asimetrías regionales: un camino hacia la profundización de la integración	83
Félix Córdova Moyano	

Biodiversidad y la promoción del medio ambiente: la visión de la OTCA	91
Rosalía Arteaga	

PRESENTACIONES

Desarrollo de infraestructura como mecanismo de integración en Sudamérica	99
Rolando Terrazas	
Integración económica y cohesión social en Sudamérica	109
András Uthoff	
Una visión de la CAN respecto a la seguridad, gobernabilidad y democracia en Sudamérica	133
Allan Wagner	
Integración y democracia	139
Marco Aurelio García	
Comunidad Sudamericana de Naciones: integración comercial y asimetrías	145
Luis Abugattás	
Integración energética en Sudamérica	151
Mauricio Garrón	
La biodiversidad y la promoción del medio ambiente en Sudamérica	159
Yolanda Kakabadse	
Desarrollo de infraestructuras regionales versus medio ambiente	163
Jorge Jurado	
Síntesis y conclusiones	173
Julio Prado Espinosa	

Desarrollo de infraestructuras regionales versus medio ambiente

Jorge Jurado¹

Creo que en este seminario es importante que realmente nos cuestionemos hacia dónde vamos en términos de integración y sobre todo de desarrollo masivo de infraestructura regionales. Este es un tema que a mí principalmente me preocupa y espero que luego de esta charla a ustedes también les preocupe especialmente desde el punto de vista ambiental.

Quisiera comenzar primeramente por esta fotografía. Los Andes están unidos intrínsecamente a la Amazonía. De aquí comienza la Amazonía. Esta es la carretera Cuenca-Méndez-Morona y ustedes pueden ver que al fondo se extiende este mar inmenso de nubes, debajo del cual está toda la Amazonía hasta el Atlántico.



¹ Consultor Ambiental.

El potencial ambiental de la Amazonía

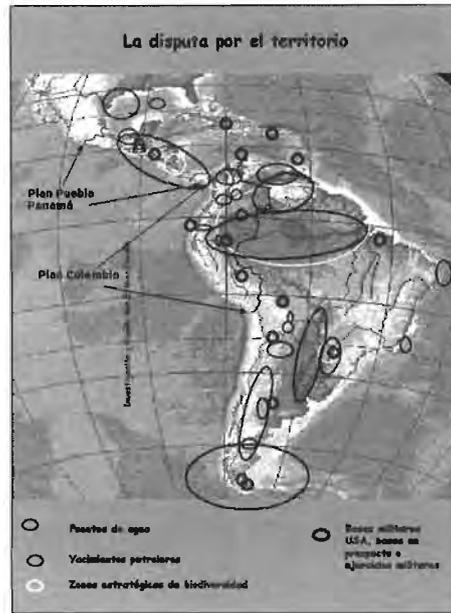
- La región amazónica representa 1/20 de la superficie terrestre y 4/10 de la de América del Sur. Contiene 1/5 de la reserva mundial de agua dulce y un 1/3 de las reservas mundiales de bosques tropicales.
- La región amazónica da cabida al 50% de la biodiversidad mundial.
- El 78% de los suelos no inundables, es decir suelos secos son ácidos y tienen muy baja fertilidad.

En la Amazonía se encuentran más de 3,6 millones de km² de superficie boscosa continua, es decir sin interrupciones. La región constituye un filtro ambiental ya que capta enormes cantidades de CO₂ (dióxido de carbono) de la atmósfera, beneficioso por supuesto para todo el problema global del efecto invernadero. Allí existen alrededor de 5000 especies de árboles con un diámetro mayor a 15 cm. La diversidad de árboles varía entre 40 a 300 especies por hectárea dependiendo de la zona en la Amazonía.

Amenazas externas a la integridad y complejidad ambientales de América del Sur

- Las reservas de agua dulce tanto superficiales como sus las subterráneas que constituyen un objetivo estratégico mundial a futuro. No es de despreciar el tema del agua, ya que es un bien que va a escasear en los próximos cincuenta años de forma severa.
- El potencial bioquímico y genético de su biodiversidad es otro de los intereses más codiciados.
- Las reservas hidrocarburíferas y mineras son elementos imprescindibles para el mercado mundial hoy en día.

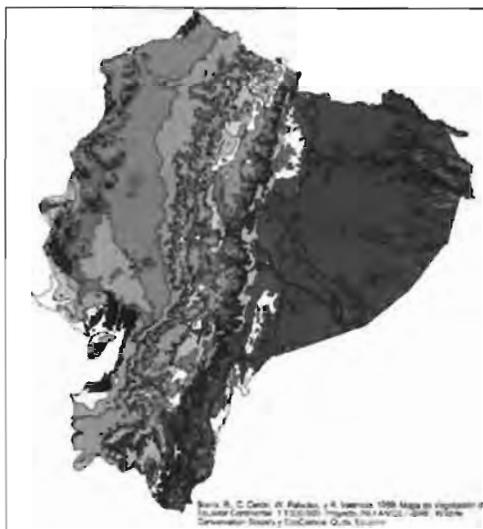
En la página siguiente podemos ver un mapa. Los círculos grandes son las fuentes de agua en América del Sur y en América Central. Los óvalos son los yacimientos hidrocarburíferos y los que están en amarillo las zonas estratégicas de biodiversidad. Dejo a ustedes la reflexión de los otros pequeños círculos que son bases militares de Estados Unidos o prospectos de ejercicio militar donde se hacen actualmente las actividades militares. Miren la coincidencia.



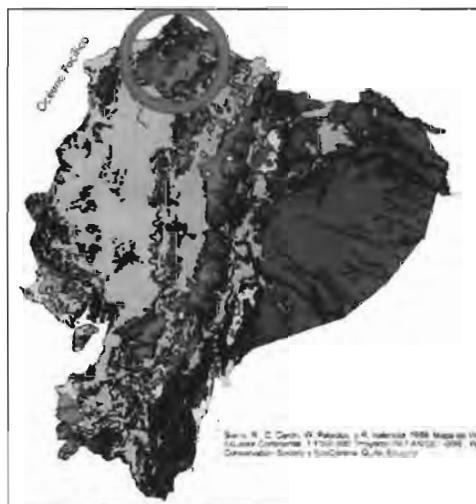
Amenazas internas a la Amazonía

- Modelo de desarrollo equivocado, de franco carácter extractivista y de explotación irracional de los recursos es uno de los elementos más importantes a mencionar como una amenaza interna de América del Sur en cuanto respecta a su patrimonio ambiental.
- Subordinación total de los recursos ambientales al mercado.
- Crecimiento poblacional y urbano acelerado especialmente en los Andes, región fundamental para la sustentación ambiental de la Amazonía. El crecimiento poblacional desde Colombia a Bolivia en los Andes es muy importante y esto va a traer consecuencias.
- Ampliación intensiva de la frontera agrícola
- Deforestación masiva: la amazonía ha perdido ya el 12,5% de sus bosques a causa de la tala indiscriminada de árboles.
- Una mayor tasa de deforestación causaría una disminución del 25% (1,4 mm/día) de precipitaciones pluviales y una disminución de 0,7 mm/día de evapotranspiración. Esto implica un impacto climático continental.
- Una institucionalidad ambiental heterogénea y generalmente débil en la región, incapaz de ejercer controles efectivos es otra de las amenazas internas para el patrimonio ambiental.

En los dos mapas del Ecuador, en la página siguiente, encontramos que el primero muestra la vegetación original de este país y quisiera que ustedes tomen en cuenta la superficie de color amarillo verdoso de la franja costera ecuatoriana prácticamente cubierta de bosques salvo la franja que está alrededor de golfo de Guayaquil.



Esta era la situación del país más o menos hasta el año cuarenta. No se olviden que toda esta franja boscosa es inherente al Chocó, esta enorme franja de biodiversidad que viene desde Panamá. Y por otro lado, miren ustedes la Amazonía nuestra, muy especialmente al norte.



Ahora comparemos con la situación actual. Este proceso que ustedes ven en la franja costera ecuatoriana se ha dado prácticamente en los últimos cincuenta años o más. Miren ustedes lo que sucede tanto en las estribaciones andinas al lado oriental como también la parte norte de la Amazonía la situación igual. Este es un problema que se ha dado en los últimos veinte y cinco años. Entonces tenemos datos y bases suficientes para considerar que los procesos de deforestación están dados por diversos elementos económicos que han ido constituyéndose prácticamente en el desarrollo de este país. Esto está ocurriendo también obviamente en todos los demás países amazónicos.

El desarrollo de grandes proyectos de infraestructura física puede significar, en primer lugar, que se van a generar procesos inducidos espontáneos, anárquicos, guiados por las fuerzas del

mercado, y por las necesidades de supervivencia y de crecimiento económico de poblaciones pauperizadas, huérfanos de planificación alguna, por ejemplo, debido al uso de carreteras en áreas naturales. Así, los recursos naturales que se encontraban protegidos a causa de la inaccesibilidad del sitio, luego de la construcción de vías y del incremento del tránsito, estarán a merced de procesos irracionales de explotación, en unos casos, y de extracción masiva en otros. Aquí tenemos un ejemplo de una carretera en la Amazonía. Este es el proceso que se van dando y junto a este proceso que se da cuando se abre una carretera viene la penetración humana que trae una serie de conflictos mucho más graves a posteriori.



La creación indiscriminada y la construcción de grandes obras de infraestructura sin controles ambientales efectivos causarán una serie de impactos acumulativos que dejarán ver sus consecuencias treinta años después:

- Contaminación del recurso agua.
- Contaminación de suelos.
- Procesos erosivos de gran magnitud.
- Pérdida acelerada de la biodiversidad.
- Colonización descontrolada.
- Agotamiento de otros recursos.

Aquí tenemos un ejemplo, este es un derrame de petróleo en el río Cuyuja ocurrido más o menos hace seis años. Ustedes pueden ver esas luces que están al lado izquierdo son las muestras de los incendios de cuando ocurrió este derrame.



La infraestructura regional y el modelo de desarrollo

¿Cuál es el modelo de desarrollo que necesitamos?

Yo me pregunto luego de asistir a este seminario es que si dentro de la visión de la iniciativa de la infraestructura regional de América del Sur nos hemos puesto a reflexionar sobre este tema, me parece que no. Yo creo que el modelo vigente es el que simplemente se está adoptando y éste nos demuestra algunos ejemplos:

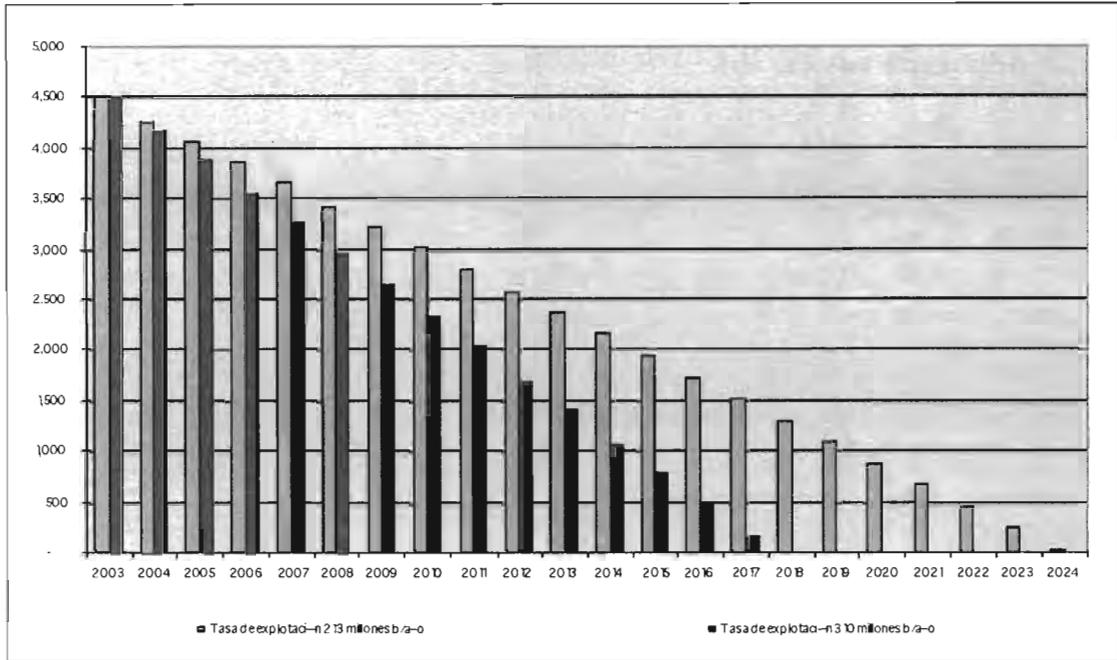
- La interconexión vial fomentará el incremento masivo del parque vehicular. Este, a su vez, demandará de mayor consumo de combustibles fósiles. Se impulsará entonces la explotación acelerada de las reservas hidrocarburíferas con su agotamiento prematuro y el deterioro ambiental asociado.
- Alternativa: transporte con bajo consumo energético con una red de ferrocarriles.

Lo importante es que introduzcamos la variable ambiental como un criterio para juzgar la bondad y la viabilidad de estos desarrollos especialmente masivos de carácter regional.

Futuro del petróleo en el Ecuador

Aquí tenemos un cuadro elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas en donde se muestra cuál es la perspectiva actual bajo las reservas probadas de petróleo de nuestro país. En el caso de una tasa baja de explotación de 213 millones de toneladas por año, el petróleo del Ecuador alcanzaría hasta el año 2023. Y con una tasa acelerada de explotación de 310 millones de toneladas por año, el petróleo alcanzará hasta el año 2017.

Entonces nos quedamos sin petróleo, pero también nos quedaremos sin bosque, sin biodiversidad. Creo que es el momento de hacer un balance y realmente de pensar seriamente respecto a este tipo de desarrollos sin un cuestionamiento serio de sus impactos ambientales.



- ¿Debemos cambiar los bosques primarios por pastizales para la producción cárnica de exportación?
- ¿La ampliación de la frontera agrícola significará mayores extensiones dedicadas al cultivo de soja transgénica? Es un caso que actualmente sucede en Argentina, en Brasil y en Paraguay.
- ¿Existe una conciencia y un conocimiento claros respecto del costo ambiental de este tipo de desarrollo?

Esta es una fotografía de la Amazonía norte de nuestro país no está al revés ese reflejo es sobre una charca de petróleo derramado que está simplemente reproduciendo la imagen que está cortada arriba que son las teas de un mechero de un campo hidrocarbúricos. Estos son los problemas de un desarrollo que no hay sido debidamente planificado. Se considera en cálculos que los derrames hidrocarbúricos del norte de la Amazonía ecuatoriana desde 1972 hasta el 2004 podían estar más allá de cuatrocientos millones de toneladas de petróleo. Nadie sabe en realidad cuánto se ha llegado ha derramar y también en aguas que son altamente salinas. Todo esto fluye en ello. Nadie conoce exactamente cuánto es el daño que estamos causando y que causaremos en el futuro.



Propuestas de mecanismos de protección ambiental para un desarrollo sustentable

- Fomentar la valoración económica y social de los recursos naturales renovables y no renovables necesarios para el desarrollo económico y productivo. Sin que nosotros conozcamos el valor de los recursos ambientales, siempre los vamos a poner en valor cero y los vamos a mantener como si fuesen gratuitos para toda la sustentación de los procesos productivos.
- Impulsar el conocimiento preciso y la investigación permanente de la calidad ambiental urbana, rural y de los recursos naturales, así como su evolución en relación a la actividad productiva de las regiones. Todavía desconocemos lo que existe y los impactos a futuro.
- Creación de un eje ambiental de integración y desarrollo. Ayer se mencionaba que el IIRSA tiene ocho ejes, propongo un noveno eje alrededor del recurso agua, de la biodiversidad, del aprovechamiento energético y de la planificación territorial. Un eje ambiental sería el noveno eje de integración. No se debería tener al ambiente como simplemente a nivel proyecto, sino que debemos elevarlo a un nivel superior dentro de los procesos planificatorios.

Propuestas instrumentales

- Cada uno de los 8 ejes de desarrollo e integración deberán ser evaluados ambientalmente por medio de una Evaluación Ambiental Estratégica, un instrumento que permite conocer con exactitud que es lo que sucederá a futuro y diseñar las acciones que deben tomarse en cada uno de los proyectos específicos.
- Impulsar procesos de capacitación técnica ambiental al interior de los estados y en las organizaciones de la sociedad civil, buscando homologar el conocimiento y la fortaleza técnica entre todos los países.
- Asignación oportuna y suficiente de recursos específicos para la gestión ambiental de la infraestructura regional.
- Todos los proyectos dentro de cada eje, deberán ser evaluados ambientalmente de forma independiente del desarrollo del proyecto y de sus constructores y operadores.
- Los estados deberán garantizar la separación de las evaluaciones ambientales y los monitoreos posteriores evitando la dependencia de los contratistas y/o proyectistas. Esta es una práctica común en todos los países de quien contrata la gran obra de infraestructura también está obligado a hacer un estudio del impacto ambiental por su pro-

pia cuenta. Yo creo que eso es un error enorme aquí en el Ecuador y sufrimos las consecuencias de un proyecto de infraestructura básica muy importante como es la construcción de un oleoducto de crudos pesados (OCP), donde el contratista automáticamente se auto controlaba. El estudio de impacto ambiental de ese proyecto es prácticamente inservible. A pesar de los esfuerzos que hizo la sociedad civil para buscar apoyo para una auditoria ambiental externa no se pudo hacer y las consecuencias vamos a verlas todavía en el largo plazo. Yo creo que es sumamente importante que estos mecanismos sean independientes de quienes están elaborando los proyectos y están generando los procesos constructivos.

- Los proyectos de carácter transnacional deberán ser controlados ambientalmente por comisiones internacionales regionales debido a las implicaciones transfronterizas de los impactos acumulativos que podrían generarse.
- El principal reto de la integración sudamericana debe ser la conservación del patrimonio natural y de sus recursos naturales bajo nuestra soberanía, para garantizar su usufructo a las generaciones venideras.
- La infraestructura física a crearse no debe tener como objetivo la imitación simple de modelos insustentables.
- El tema ambiental debe ser elevado de su posición actual de proyecto al de política y estrategia.
- La planificación territorial debe integrar la complejidad ambiental en su concepción.

