

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Flacso Ecuador  
Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio  
Convocatoria 2011-2013

Tesis para obtener el título de maestría en Ciencias Sociales con mención en Gobernanza  
Energética

Del IIRSA al COSIPLAN: Una Óptica Socio-Ambiental

Carlos Andrés Groner Castro

Asesor: Teodoro Bustamante

Lectores: Anita Krainer y Ernesto Vivares

Quito, julio de 2016

## **Dedicatoria**

Para Ecuador, su selva, sus pueblos y nacionalidades indígenas. Para reflexionar sobre nosotros mismos y sobre la sociedad que aspiramos construir.

## Tabla de Contenidos

Resumen .....	VI
Agradecimientos.....	VIII
Introducción.....	1
1. América Latina y el Desarrollo en el Escenario Internacional.....	2
Capítulo 1 .....	7
La Constante Búsqueda Del Desarrollo En América Latina .....	7
Capítulo 2 .....	19
1. El COSIPLAN en el marco de la UNASUR.....	19
2. Planteamientos teóricos del IIRSA y sus primeros pasos en el COSIPLAN .....	23
Capítulo 3 .....	33
1. El Eje Amazónico.....	33
2. Proyectos Estructurales y Sub proyectos individuales.....	36
2.1. Eje vial Paita – Tarapoto – Yurimaguas.....	36
2.2. Eje vial el Callao – la Oroya – Pucallpa.....	38
2.3. Acceso Nororiental al Río Amazonas .....	40
Capítulo 4 .....	44
1. Consideraciones Sobre Capacidades Y Diferentes Realidades.....	44
2. Consideraciones logísticas y comerciales en navegación fluvial .....	45
Conclusiones .....	56
Anexos .....	61
Listado indicativo de proyectos en ejecución o en preparación relativos a IIRSA por parte de las instituciones del CCT del IIRSA .....	61
Glosario .....	64
Lista de referencias .....	65

## Ilustraciones

### Figuras

Gráfico 2,1. Agenda de Implementación consensuada.....	30
Gráfico 3.1. Eje del Amazonas.....	36
Grafico 3.2. Ecuador en el Eje del Amazonas.....	37
Gráfico 3.3. Eje del Amazonas Perú – Ecuador.....	39
Gráfico 3.4. Eje del Amazonas Brasil – Ecuador.....	43
Gráfico 4.1. Mecanismo de transporte y tiempo de llegada.....	46

### Tablas

Tabla 1. Reuniones de cara a la consolidación de la UNASUR.....	25
Tabla 2. Ejes del Cosiplan.....	34
Tabla 3. Tipos de Proyectos.....	34

## **Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis**

Yo, Carlos Andrés Groner, autor-a de la tesis titulada Del IIRSA al COSIPLAN : Una Óptica Socio – Ambiental La Participación Del Ecuador En El Eje Del Amazonas declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, julio 2016

---

Carlos Andrés Groner

## Resumen

Es una situación bastante recurrente que los países con más abundancia de recursos naturales tengan las más altas tasas de pobreza, desigualdad y violencia. Esta situación tiene una estrecha relación con el modelo de desarrollo de los países que se especializan en la extracción y exportación de recursos primarios, especialmente cuando las rentas que generan estas actividades representa el principal ingreso presupuestario.

En Ecuador, como en varios países latinoamericanos, las actividades extractivas han incrementado la brecha entre los ricos y los pobres, y han creado situaciones de violencia, pobreza y desigualdad. Varios factores explican estos efectos. Entre los más importantes se destaca el hecho de que cuando se produce una sobreexplotación de un determinado recurso, se generan una serie de distorsiones económicas que impactan también a nivel social.

Con la llegada de los gobiernos progresistas, se consolidan las diversas luchas que han librado en América Latina campesinos, indígenas y demás colectivos sociales desde hace décadas. Esta coyuntura generó una alta expectativa de que se generase una serie de políticas públicas que apunten a solucionar los problemas que aquejan a la sociedad latinoamericana. Sin embargo aunque hay grandes cambios, el modelo extractivista, razón principal de las crisis latinoamericanas, sigue más vigente que nunca., inclusive sus actividades se han incrementado.

El envío de grandes cantidades de materias primas hacia los centros industrializados más grandes del planeta hace, entre otras cosas, que se deterioren los términos de intercambio, estancando el precio de las materias primas que se exporta, y a la vez, incrementando el valor de los bienes industrializados que luego se importa. Este modelo condena a la región a no llegar a percibir nunca los beneficios de los avances tecnológicos industriales, y peor aún, condena a no poder impulsar la industria nacional; con efectos perversos sobre el empleo.

En la región sudamericana la Unión Suramericana de Naciones UNASUR impulsa la iniciativa IIRSA. Esta propuesta plantea integrar todos los territorios sudamericanos, especialmente donde se encuentran ubicados los recursos naturales. La idea es construir una serie de obras de infraestructura que permitan conectar estos puntos clave y a su vez permitan movilizar los recursos naturales de manera ágil, abaratando costos.

El Eje del Amazonas es parte de la iniciativa. Plantea vincular a Ecuador, Perú, Brasil, Colombia y Venezuela en sus regiones amazónicas. Se plantea construir puertos y muelles que permitan un mejor traslado de productos hacia y desde los ríos. Esto implica también dragar muchas zonas para permitir una navegación de embarcaciones de alto calado. Se plantea construir vías de acceso a los puertos y muelles. Sin embargo las diferencias entre los países, tanto a nivel social, como en términos de los mercados amazónicos son evidentes. El objetivo de esta tesis es evidenciar que esta propuesta es parte del modelo de desarrollo que actualmente persigue la región latinoamericana y a su vez hacer notar las diferencias que ponen en desventaja al Ecuador, en su participación, frente al resto de países miembros de la iniciativa.

## **Agradecimientos**

Agradezco a la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales por los conocimientos impartidos durante todo este proceso de formación académica y en especial, al Doctor Teodoro Bustamante por sus aportes fundamentales y apoyo en la elaboración de esta tesis.

## **Introducción**

Desde la conquista española los territorios latinoamericanos han sufrido una constante colonización proveniente de varios frentes. Esta colonización se presenta tanto sobre su biología (en la que se incluye su flora, fauna y habitantes humanos), como sobre su geografía (que hace referencia a sus ecosistemas con sus diversas articulaciones).

Si remontamos la atención hacia la Revolución Francesa, hito importante de los inicios de la modernidad, cuando crece aceleradamente la acumulación de capital, América ya jugaba un rol importante y claramente establecido como una de las primeras periferias de Europa.

El rol que en aquellas épocas jugó América Latina en el escenario internacional, marcó su historia ambiental, acarreándole varias repercusiones de índole social y ecológica que se replican hasta la actualidad. El medio ambiente Latinoamericano ha sido tradicionalmente considerado como un territorio que puede ser explotado y reconfigurado según requieran las necesidades de la sociedad metropolitana e industrial, cuyo pensamiento hegemónico global, está siempre condicionado a las necesidades de “Desarrollo” que plantea el sistema capitalista vigente.

La constante búsqueda de este Desarrollo continúa reproduciendo muchas amenazas para el medio ambiente. Es por esta razón que la discusión sobre este concepto, sus fines y sus medios, se mantiene presente con fuerza en América Latina.

La Real Academia de la Lengua define al término Desarrollo como: Evolución progresiva de una economía hacia mejores niveles de vida. Según Eduardo Gudynas, cuando este término se lo aplica a personas denota un progreso, bienestar, modernización crecimiento económico, cultural o político (Gudynas 2004:27-31).

Para las Ciencias Sociales el concepto de Desarrollo proviene de una noción de progreso creada en occidente y consolidada en casi toda Europa durante la época de la ilustración. Atando cabos, se puede determinar que el concepto Desarrollo fue antecedido por otras nociones, de similar sentido, como por ejemplo progreso, civilización, evolución, riqueza y

crecimiento. Por tomar un ejemplo, para Adam Smith (1776) y luego para John Stuart Mill (1848), la riqueza era indicador de prosperidad o decadencia de las naciones.

Es después de la Segunda Guerra Mundial que la idea se popularizó aceleradamente. Se crearon nuevas teorías económicas, se presentó al desarrollo como la solución a varios problemas sociales, entre estos la pobreza, la desigualdad y la distribución de la riqueza. De la misma manera se planteó la brecha y clara diferencia, entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo.

Como uno de los hitos históricos del surgimiento de este concepto, es común recordar el discurso del presidente estadounidense Harry Truman del 20 de enero de 1949, donde plantea al mundo la necesidad de implementar políticas de desarrollo para que los países menos avanzados pudieran alcanzar el estándar económico y cultural de occidente. De esta manera, la idea de desarrollo implicaba necesariamente un mayor crecimiento económico, considerándose así, que la pobreza y la desigualdad se resolverían por medio de este mecanismo (Tortosa 2011, 2).

Desde ese momento los términos, desarrollo y subdesarrollo, quedaron impresos en el léxico de los organismos internacionales como explicativos de las diferencias socioeconómicas entre los países del norte y los del sur, entre ricos y pobres. Además, en vista de que la época de la posguerra comenzaba, había mucho optimismo de parte de los Estados recién conformados, cuya descolonización posiblemente marcaría los primeros pasos firmes para conseguir el tan anhelado desarrollo, estos fueron catalogados como países en vías de desarrollo.

Con el paso de los años, el concepto de desarrollo colonizó muchos otros espacios de la vida en el planeta, hizo su intervención en el medio ambiente y en la calidad de vida de la población. Así se empieza a hablar del desarrollo humano, del desarrollo sustentable, sostenible, entre otros.

## **1. América Latina y el Desarrollo en el Escenario Internacional**

Desde los años 50, Estados Unidos ha sido un actor clave en la vida del continente Americano y como tal, se ha esforzado intensamente para mantener su hegemonía en el territorio. Las propuestas de integración por parte de los Estados Unidos han sido constantes. Con la firma

del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) planteado en 1994, se configuró un nuevo bloque económico que tuvo gran influencia sobre las relaciones del resto de países del continente con Estados Unidos. A nivel mercantil, las condiciones de competencia se volvieron cada vez más exigentes, situación que presionaba al resto de países de América Latina para considerar la firma de nuevos acuerdos de libre mercado con el país del norte.

En este contexto y teniendo pleno conocimiento del potencial energético y natural de América del Sur, los Estados Unidos empezaron a interesarse en la región de manera directa o indirecta. A finales de la década del 90, inicios del siglo XXI, se plantean un conjunto de proyectos, que, aunque vinculaban a distintos países, tenían similares objetivos y estaban muy relacionados entre sí.

Además del (TLCAN), surgen en escena el Plan Puebla Panamá, el Plan Colombia, el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). De esta manera empieza una nueva ola de proyectos en los que se plantea pasar de la cooperación netamente en temas de comercio, a la integración en materia de infraestructura, políticas económicas, normatividad, comunicaciones y seguridad. Tal como lo señalan Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar y Carlos Motto en su texto Territorialidad de la dominación, Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) 2007:

Estos megaproyectos se han ido desplegando poco a poco sobre el territorio latinoamericano. El TLCAN funcionó como mecanismo de recuperación de la competitividad estadounidense para enfrentar el bloque que se había formado en la cuenca asiática, pero simultáneamente fue una experiencia comercial, de inversiones, jurídica y demostrativa, que constituyó la base sobre la cual se diseñaron el resto de los tratados impulsados en el continente, entre los que habría que destacar, por su envergadura, el ALCA.

Una vez echados a andar los planes estratégicos directamente económicos (TLCAN, CAFTA-RD, TLC Chile-USA), precedidos por profundas transformaciones de los marcos constitucionales nacionales que desprotegeron los acervos patrimoniales y la soberanía de las naciones sobre los bienes que por naturaleza, geografía e historia les pertenecían, se avanzó

hacia la cobertura de áreas fundamentales que no habían podido ser incluidas en esos primeros tratados. (Ana E. Ceceña - Paula Aguilar - Carlos Motto 2007:10)

El ALCA nunca se pudo aplicar y terminó por disgregarse en diversos acuerdos de libre comercio bilaterales con Estados Unidos (Colombia, Chile, Perú) y el IIRSA sorprendentemente es recuperado durante la década del año 2000, por la propia UNASUR.

Actualmente la UNASUR es conformada por 12 Consejos que se encargan de diversos temas, uno de estos es el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado en Quito el 28 de enero del 2009. Este Consejo dentro de sus objetivos en uno de sus incisos sostiene lo siguiente:

a) Desarrollar una infraestructura para la integración regional reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), incorporándolos a su marco de trabajo. (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, UNASUR, página visitada en 2014).

Dentro del Plan de Acción de la IIRSA se contempla el desarrollo de Diez ejes de Integración y Desarrollo que representan concepciones de corredores geográficos, (vías de acceso) que según La IIRSA son definidos como:

Franjas multinacionales que concentran flujos de comercio y potenciales, en las cuales se busca establecer un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones, con el fin de apoyar las actividades específicas de cada franja o eje de integración al desarrollo (ANEXO III Informe del Comité de Coordinación Técnica (CCT), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF), Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)).

Los ejes o franjas multinacionales establecidas son los siguientes:

- Eje andino
- Eje del Escudo Guayanés
- Eje del Amazonas
- Eje Perú – Brasil – Bolivia
- Eje Interoceánico Central
- Eje Capricornio
- Eje de la hidrobía Paraguay – Paraná
- Eje Andino del Sur
- Eje Mercosur – Chile
- Eje del Sur

Aunque no se los menciona en los documentos oficiales, el mercado estadounidense, europeo y asiático, así como los grandes mercados de la región suramericana juegan un rol importante en esta iniciativa. Estos serán los principales centros que se abastecerán y a los cuales se podrá transportar de manera más fluida y barata las materias primas extraídas y también la producción de los países de América del Sur.

El Eje del Amazonas será el centro de atención de esta tesis, principalmente los proyectos que contemplan ser aplicados en el territorio ecuatoriano los cuales, como se verá en el desarrollo de esta tesis, tendrán una influencia fuerte sobre la Amazonía Ecuatoriana. Toda la cartera de proyectos del eje Amazónico contempla 64 proyectos, algunos de los cuales ya están en ejecución y cuya articulación con el IIRSA se mantiene con muy bajo perfil.

Muchos de estos proyectos tendrán un impacto directo sobre la geografía del Ecuador pues atraviesan zonas de alta biodiversidad, mientras que otros, por medio de su articulación conjunta, facilitarán e incrementarán los flujos comerciales desde la Amazonía hacia los principales centros industrializados del mundo.

Desde la mirada de la economía tradicional pareciera que este es un proyecto rentable, pues abarata los costos del transporte y por ende el precio final de los productos, lo que haría que se incremente su consumo y se dinamice cierto sector de la economía de la región. Sin embargo, la realidad de cada uno de los países miembros del Eje Amazónico es diversa, así mismo sus oportunidades dentro de este proyecto.

Con estos antecedentes, el objetivo de esta tesis es presentar un recorrido por el proceso de constitución de la iniciativa IIRSA, actualmente a cargo de la UNASUR, para luego evidenciar la escasa pertinencia que tiene la participación del Ecuador en esta iniciativa, debido a las enormes diferencias y potencialidades que tiene los países que integran el Eje del Amazonas. Estas diferencias se presentan en ámbitos como el económico, que se refiere a la capacidad de mercado y producción que tienen los países miembros de este eje, lo que les permite posicionar sus productos en el mercado amazónico; algunos de estos países tienen grandes industrias en la región amazónica. Por otro lado se encuentran las asimetrías en términos de capacidad de navegación fluvial que tienen los países miembros de la iniciativa.

En ese sentido se analizará las posibilidades que ofrecen los ríos que han sido considerados como vías de transporte vitales para que la iniciativa pueda funcionar.

Las diferencias en el flujo del transporte que actualmente recorre estos ríos también se presentará, evidenciando asimetrías muy marcadas, no solo en el tráfico, sino también en el tamaño de las embarcaciones que transitan en cada río. Este análisis es importante puesto que permite hacer una aproximación a las posibilidades de transporte, en función del peso y la cantidad, que tendría cada uno de los países miembros de la iniciativa. Este análisis también permite evidenciar la infraestructura que actualmente tienen los países miembros de la iniciativa, esto en función de los puertos y muelles, sus tamaños, capacidades y tecnologías que aportan a la consolidación de un mercado nacional. Finalmente esta tesis evidenciará que tanto el Eje del Amazonas, así como toda la iniciativa IIRSA es parte de un proyecto en el que la región latinoamericana persigue alcanzar un determinado desarrollo, sin embargo este concepto se encuentra en tela de duda desde hace varias décadas.

Para lograr este objetivo esta tesis utilizará una metodología de investigación cuantitativa y cualitativa que analizará tanto los documentos oficiales sobre la iniciativa IIRSA, así como los informes técnicos, académicos que se han realizado sobre la navegación fluvial en esta zona, sus realidades sociales y de mercado. Es también importante analizar los vínculos que tienen los mercados de cada uno de los países miembros del Eje del Amazonas con mercados de otros continentes. Finalmente se hará una breve revisión sobre las teorías latinoamericanas del desarrollo con el objetivo de evidenciar las características más importantes del modelo actual de desarrollo.

## Capítulo 1

### La Constante Búsqueda Del Desarrollo En América Latina

“Las sociedades que denominamos actualmente subdesarrolladas no lo son por su propia causa, y erraríamos en concebirlas como exteriores al desarrollo occidental o como indiferentes a él. En verdad, son estas sociedades las que, por su destrucción directa o indirecta entre los siglos XVI y XIX, hicieron posible el desarrollo del mundo occidental. Entre ellas y él existe una relación de complementariedad. Fue el propio desarrollo y sus ávidas exigencias lo que las hicieron como el desarrollo las descubre hoy” (Lévi-Strauss, 1976).

Cuando se pretende abordar de manera general el estudio sobre las teorías del desarrollo en América Latina, el patrón común para el análisis que ha seguido la academia y las diversas corrientes de pensamiento, se basa en presentar realidades sociales en las que se encuentra una relación causal entre hechos históricos y corrientes teóricas. Por esta razón, las corrientes de pensamiento latinoamericano han estado estrechamente ligadas al surgimiento de las corrientes del desarrollo occidental, proponiendo conceptos y categorías, acoplándolas en la medida de lo posible, a su propia realidad social.

Sin embargo, desde hace varias décadas una serie de autores han examinado el estado de la teoría y muchos de ellos han llegado a la conclusión de esta se encontraba en crisis. Se percibe un sentimiento de frustración ya que no se ha llegado a cumplir con la promesa de alcanzar el desarrollo. En 1979 Dudley Seers planteó que una posibilidad de revitalizar la teoría del Desarrollo es analizar las teorías provenientes del tercer mundo; se consideraba que uno de los principales limitantes de las teorías del desarrollo del primer mundo era justamente no incorporar los planteamientos de las teorías del desarrollo de América Latina. Es por esta razón que varios autores, entre estos, Cristóbal Kay, quien ha hecho estudios sobre las teorías de desarrollo que se han generado en América Latina, destacando las características más sobresalientes.

En la Escuela Latinoamericana de la teoría del desarrollo se encuentran básicamente dos segmentos: el reformista estructuralista y el marxista revolucionario. Ambas tienen en común una fuerte crítica a la teoría neoclásica y a la modernización. Además, conciben al

subdesarrollo como un resultado del proceso de acumulación capitalista en el cual los países subdesarrollados tienen sus características propias que nos consideradas por los planteamientos de las teorías del desarrollo escritas en el primer mundo, inclusive sostienen que la aplicación de estas teorías en territorios latinoamericanos puede agravar y acentuar el subdesarrollo (Kay 1991, 102).

Haciendo un abordaje integral de la evolución de la teoría del desarrollo en América Latina se puede constatar que el proceso de expansión de las Ciencias Sociales empezó en los años 40 y 50 del siglo XX y se extendió hasta los años sesenta y mediados de los 70s. Ya para los años 70s, el periodo de fertilidad intelectual empezaría decaer y se debilita como pensamiento propio hasta la actualidad, cuando intentaría recuperar terreno (Roitman 2002,15).

Para entrar en detalle, es necesario remontarse a mediados del siglo XIX, al proceso de crecimiento económico por el cual atravesó Europa, el cual se consolidó como un elemento importante en la construcción del capitalismo en el mundo. Para América Latina, este proceso generó dinámicas de explotación de los recursos naturales lo que desembocó en que las clases dominantes explotaran a las clases dominadas para así acelerar el proceso extractivo que alimentó el desarrollo de Europa. Se generó una economía de enclave que fue configurando una estructura de clases sociales, estrechamente vinculadas al desarrollo del capitalismo (Roitman 2002, 77).

Luego de varios años de saqueo y explotación acelerada de recursos, en América Latina los años 30 y 40 del siglo XX son el punto de inflexión entre capitalismo y socialismo, que demandó la necesidad de desarrollar un pensamiento social propio Latinoamericano. Este surge influenciado por los debates teóricos políticos que enfrentaron tanto el modelo capitalista como el socialista, según su evolución doctrinaria en occidente. Los primeros debates tienen inicio con José Carlos Mariátegui y Víctor Raúl Haya de la Torre, a mediados del periodo entre guerras. Desde aquella época, el debate social en América Latina evidencia claramente dos tendencias: la una marxista y la otra estructural funcionalista. Ambas desarrollan varias vertientes que han marcado el devenir político y social de la región Latinoamericana (Roitman III, 2002).

A breves rasgos, el pensamiento estructural sostiene que es necesario reformar el sistema capitalista para eliminar las brechas de desigualdad, mientras que la corriente Marxista revolucionaria sostiene que el socialismo es la única vía para cambiar la realidad operante.

Los estructuralistas sostienen que tanto el desarrollo, como el sub desarrollo, constituyen un proceso único en el que las desigualdades entre lo que consideran como “centro” y “periferia”, se reproducen por las disparidades de diversa índole existentes en el sistema. Los estructuralistas investigan todo el proceso sobre cómo se integraron las economías de América Latina al mercado mundial (Kay 1991, 101 – 113).

El desarrollo industrial europeo influyó los procesos de crecimiento económico de América Latina. Fue el causante de grandes brechas entre los ricos y los pobres, aunque las posibilidades de aumentar los factores productivos crecieron enormemente en la región. En 1949 la CEPAL planteó la necesidad de una sustitución de las importaciones, buscando ayudar a los países a conseguir un desarrollo hacia adentro. Raúl Prebisch, uno de los autores más preponderantes del paradigma estructuralista, constantemente impulsaba la tesis de la industrialización de la periferia como opción para superar las crisis del sistema internacional. Esto conseguiría ayudar a los países a alcanzar un proceso de desarrollo hacia adentro. La relación que América Latina consolidó como productora de materias primas fue denominada por parte de la CEPAL como modelo exportador primario (Kay 1991, 4).

Prebisch creía que la industrialización de la periferia le ayudaría a reducir su vulnerabilidad frente a las crisis económicas internacionales. Además de eso también le ayudaría a incrementos en la productividad, los ingresos y por ende tendría un efecto directo sobre la erradicación del desempleo. Muchos teóricos de la CEPAL fueron muy optimistas respecto a todos estos beneficios y se consideraba esta como la solución que superaría los problemas sociales. En varias ocasiones se ha intentado industrializar el sector primario en América Latina; importando nuevas tecnologías y empleando a grandes masas de obreros. No obstante, el sector que lideraba esta industrialización, terminó por deteriorar los términos de intercambio en el comercio internacional. Este deterioro sucedió principalmente a causa de la aplicación de salarios bajos, mientras que en otros espacios se acumulaba excesivamente la riqueza generada por las exportaciones.

Sin embargo, de las mismas filas de la CEPAL, se criticó el proceso de industrialización de América Latina, tal como estaba sucediendo. Se catalogó a este proceso como “concentrador y excluyente” ya que los beneficios económicos de la industrialización se concentraban en los dueños del capital, es decir en pocas manos, situación que incrementó la brecha entre ricos y pobres. Aníbal Pinto planteó la crítica al modelo de sustitución de importaciones, catalogándola como concentradora de riqueza en pocas manos, esto sucedió alrededor de los años 60, inicios de los 70. Se evidenció que este modelo creó brechas estructurales entre los sectores “formales” e “informales” así como por ejemplo entre la agricultura tradicional y la industria agrícola moderna. En este punto, ya se plantea las primeras críticas al modelo desarrollista del sistema capitalista, que se abría campo en América Latina (Kay 1991, 101 – 113).

Por otro lado a mediados de la década de los años 60, surge en América Latina una vertiente que habla sobre el “Colonialismo interno”, más enfocado en las relaciones étnicas y de clase como característica importante de la región. Esta teoría plantea que las relaciones de clase entran en conflicto por la penetración del sistema capitalista, en este aspecto similar a algunos planteamientos de la CEPAL y sostiene que existe una determinada dinámica de colonialismo entre países, situación que también se reproduce a nivel nacional en América Latina. Esta teoría plantea una crítica a la teoría marxista ortodoxa que se enfoca en las relaciones de clase dejando de lado las relaciones étnicas. Durante los periodos de desarrollo de esta teoría se evidencio que existieron relaciones de dominación que se configuran en función de los intereses mercantilistas a nivel mundial. Entre los autores más preponderantes se encuentra Pablo González Casanova y Rodolfo Stavenhagen.

Estos autores hablan sobre varias realidades de dominación y colonialismo que se reproducen dentro del tercer mundo. Plantean la existencia de cierta similitud entre las pasadas relaciones coloniales, de dominación y explotación sucedidas en la colonización española de América, y aquellas que existen en la actualidad, razón por la que se emplea el término “Colonialismo interno”, para referirse a esta dinámica (Kay 1991, 101 – 113).

Otro concepto que se planteó como teoría en América Latina con enfoque marxista, es el de “Marginalidad”, que basa su análisis en las relaciones sociales vinculadas a la acumulación capitalista. A comienzos de los 60, el concepto de marginalidad fue adoptado por los

sociólogos latinoamericanos que trabajaban dentro del paradigma de la modernización para referirse a ciertas consecuencias sociales, producto del rápido y masivo proceso de urbanización de América Latina. La alta tasa migratoria, así como el incremento demográfico ocasionaron una urbanización acelerada en América Latina, principalmente por el movimiento poblacional desde el campo a la ciudad. Sin embargo estas poblaciones se instalaron subsistiendo con altos índices de pobreza y acceso a servicios básico. Este segmento de la población fue considerado como el contingente de fuerza laboral el cual no pudo ser absorbido por el proyecto de sustitución de importaciones. Este era el sector considerado como “marginal”. (Kay 1991, 8).

La incapacidad, en la práctica, de la teoría Cepalina sobre la “Industrialización por Sustitución de Importaciones” para absorber el creciente contingente de fuerza laboral, fue arduamente criticada por la teoría de la “Marginalidad”. Esta teoría plantea que en la transición hacia la modernidad, lo moderno y lo tradicional deben coexistir, sin embargo en este intento varios segmentos de la población quedan rezagados tornándose marginales.

Aníbal Quijano es uno de los principales exponentes de esta teoría. Plantea que esta dinámica refleja una manera particular de no integración y no participación. Propuso varias categorías y conceptos como por ejemplo la “mano de obra marginal” y “el polo marginal” que son dinámicas que se reproducen dentro del sistema capitalista (Kay 1991, 101 – 113).

La teoría de la marginalidad sostiene que existe un proceso de monopolización del proceso de industrialización por parte del capital extranjero y a nivel nacional/interno dentro de América Latina, esto sucede, entre otras cosas, debido a la penetración de corporaciones transnacionales en la región de América Latina, lo que acelera el proceso de marginalización de algunos segmentos de la sociedad, que de cierta manera resultan ser disfuncionales para el sector capitalista creándose así una “masa marginal”. Por esta razón Quijano se preguntan sobre la contribución de los países marginales al proceso de acumulación capitalista y su articulación al modo de producción dominante. Otra pregunta más preocupante aún se refiere a cómo es que estos sectores marginales se ganan la vida (Kay 1991, 9).

Otra teoría de mucha importancia en la historia de América Latina es la que habla sobre “la dependencia”, con sus variantes reformista/estructuralista y marxista. Fue elaborada y

desarrollada a inicios de la década de los años 60 y se la trabajó hasta finales de los años 70. Una de sus vertientes de tinte estructuralistas fue impulsada por parte de Fernando Henrique Cardoso, Osvaldo Sunkel, Celso Furtado, Helio Jaguaribe, Aldo Ferrer y Aníbal Pinto. Estos teóricos de la dependencia, sostienen que el capitalismo trasnacional crea una nueva división internacional del trabajo que conduce hacia la desintegración nacional.

Es importante destacar los planteamientos de Celso Furtado, quien sostiene que los países del centro han logrado imponer determinados patrones de consumo lo que ha logrado perpetuar el subdesarrollo y la dependencia. Estos patrones de consumo que se han instaurado con más fuerza en los grupos de altos ingresos, son los que sostienen de cierta manera la producción industrial, que a su vez depende de tecnologías provenientes de países del primer mundo.

La otra vertiente, dentro del campo denominado como neo marxista de la dependencia se plantea desde las obras de Ruy Mauro Marini, Theotonio dos Santos, André Gunder Frank, Oscar Braun, Vania Bambirra, Aníbal Quijano, Edelberto Torres Rivas, Tomás Amadeo Vasconi, Alonso Aguilar y Antonio García. A estos autores se les conoce más bien como neo marxistas, en tanto que cuestionan el rol progresista del capitalismo en los países dependientes y revelan cierto eurocentrismo en el mundo industrial. Según el análisis de Kay para estos autores resulta fundamental explicar las diferencias entre el desarrollo del capitalismo en los países dependientes y en los desarrollados (Kay 1991, 20).

Los planteamientos neo marxistas evidencian que la producción en los países del Tercer Mundo no funciona en base a la capacidad interna para el consumo, sino que depende de las exportaciones que estos países realizan hacia los países desarrollados. Por esta razón, los salarios en los países dependientes se mantienen bajos, porque el consumo de los trabajadores no es necesario para la continuidad en la elaboración de las mercancías. Es decir que el consumo interno de los países del tercer mundo no es el motor que impulsa su producción, sino más bien son sus exportaciones hacia los países desarrollados (Kay 1991, 20).

A principios de los años 70, el gran impacto social que trajo consigo el modelo extractivista para América Latina, empezó a ser fuertemente criticado. La teoría de la dependencia afirmaba que el subdesarrollo en el cual se mantenían los países de América Latina, no es ni una etapa, ni un proceso gradual hacia el desarrollo. Autores como Marini sostiene que la

dependencia desencadena la sobreexplotación del trabajo, principalmente en los países considerados como subdesarrollados. Inclusive sostiene que esta explotación se genera puesto que el capitalismo no está dispuesto a disminuir su tasa de ganancia lo cual es difícil mantener en un escenario en el que constantemente se deterioran los términos de intercambio (Marini, 1973).

La teoría de la dependencia también propone categorías como “centro industrializado”, “periferia” y “semi periferia”. Constantemente enfatiza el rol hegemónico de las economías centrales en la organización del sistema capitalista. Evidencia la existencia de una interconexión entre pobreza y desigualdad entre los países. En ese sentido, la pobreza y la desigualdad dentro de los países amazónicos es explicada como un resultado de la estructura social operante, el funcionamiento del mercado laboral, la condición de explotación de la fuerza de trabajo, la concentración del ingreso en pocas manos y la explotación desmedida de recursos naturales. Todas estas dinámicas son el resultado de relaciones de dependencia estructural en el escenario internacional.

André Gunder Frank, otro teórico que influenció a la teoría de la dependencia, en la década de los 70s sostenía que las relaciones de dependencia en el mercado global se ven reflejadas en las relaciones de dependencia estructural dentro de los Estados, en sus comunidades. Las relaciones del hombre están influenciadas por el predominio de la ciencia, como mecanismo de apropiación del mundo (Kay 1991, 20).

Dejando de lado los planteamientos de los teóricos de la dependencia, en el análisis de los debates del concepto de Desarrollo en América Latina vale destacar a Cristóbal Kay, quien en su texto “Teorías Latinoamericanas del desarrollo” de 1991, analiza y hace un recorrido por todas las contribuciones que se han escrito desde América Latina relacionadas con el modelo de desarrollo, texto que ha sido ampliamente utilizado para la construcción de esta tesis. Entre sus planteamientos están una necesaria modernización de la visión estructuralista, así como dependentista.

Sin embargo el planteamiento más importante hace referencia a las críticas que plantean tanto los estructuralistas como los de la teoría de la dependencia con relación a los términos de intercambio desigual entre los países. Kay sostiene que al ubicar este debate a nivel de las

naciones, se excluye un conflicto evidente relacionado a la lucha de clases, que ocurre como resultado de la compleja interacción de los factores económicos dentro de cada país, durante el proceso de explotación de recursos. Kay sostiene que el enfoque clasista no existe dentro de los argumentos estructuralistas, ni tampoco existe dentro de los planteamientos sobre la dependencia (Kay 1991, 13).

De la misma manera Arturo Escobar en su libro “La Invención del Tercer Mundo” (1996), evidencia como el sistema capitalista actualmente operante ha profundizado en la pobreza y la desigualdad entre los pueblos miembros del tercer mundo. Escobar señala que el crecimiento económico fue la solución propuesta a estos problemas, no obstante sostiene que la causa de la pobreza y desigualdad de los países del tercer mundo, debe buscarse fuera del tercer mundo, en el entorno del sistema internacional (Escobar 2007,132).

Otro autor importante que analiza el tema desde los movimientos sociales y los sectores populares es Agustín Cueva, quien sostiene que en la teoría de la dependencia son las elites y las oligarquías los actores protagónicos de la historia, rara vez, las clases medias. Cuando los sectores populares son mencionados, se hace referencia a ellos como una masa amorfa, generalmente manipulada por algún caudillo o movimiento populista (Roitman 2002, 97).

Con estas corrientes de pensamiento se incrementó la noción de que determinadas situaciones sociopolíticas solo pueden ser resueltas si son entendidas desde un análisis de clase. Enfocar el análisis a un nivel de naciones es invisibilizar la situación de las clases sociales dentro de un país. Desde la perspectiva de clases, los grupos que tienen hegemonía dentro de un país son los únicos que pueden usar su autonomía para su propio desarrollo económico y así jugar un rol en el escenario internacional.

Las razones que Agustín Cueva da a estos vacíos en las teorías de la dependencia y las estructuralistas, son atribuidas a una determinada realidad sociológica de sus mentores intelectuales. Sostiene que la teoría de la dependencia se ha desarrollado únicamente de manera unilateral y que esto se debe a un enquistamiento desarrollista y economicista en sus planteamientos (Roitman 2002, 99).

Finalmente y tal como lo sostiene Roitman, el pensamiento Latinoamericano desde finales de los años 70 es ampliamente influenciado por las tendencias teóricas sobre los diversos modelos de desarrollo a nivel mundial. Entre varias de las corrientes, la que intenta explicar la mayoría de contextos en los que se encuentra la región de América Latina es la teoría de la globalización.

Los planteamientos de la globalización surgen de cierta manera para rejuvenecer la teoría de la dependencia. Es decir, continúan olvidando completamente la lucha de clases e invisibilizan los efectos de las políticas neoconservadoras de los países del tercer mundo. No obstante, es necesario ver lo nuevo y lo viejo de la globalización. En lo viejo se encuentra el colonialismo de la Edad moderna, el mismo colonialismo que hoy se mantiene pero con un nuevo tinte neoliberal y posmoderno. En ese sentido, esta reconversión hacia el discurso de la globalización es una recolonización (Casanova 2003, 12).

Roitman en su empeño por explicar la globalidad, hace notar que la teoría actual presenta a la globalización como un hecho, mas no profundiza en sus realidades. Conjuntamente con el proceso de globalización viene la revolución informática, la cual acelera el proceso técnico e impulsa constantemente la modernidad. Ya en este entorno, cualquier decisión que intente truncar la incorporación de nuevas tecnologías, principalmente en los procesos productivos, se arriesgaría a perder el tren del progreso. De esta manera surgen nuevos indicadores de progreso tales como, la robótica, la informática, la inteligencia, la transformación del mercado de trabajo; que en conjunto, hacen cada vez más difícil que cualquier decisión se enmarque por fuera de estos requerimientos.

En ese sentido, una de las justificaciones de la necesidad de integración de América Latina, es justamente la dificultad de actuar individualmente frente a las desiguales relaciones existentes entre los países industrializados y algunos países Latinoamericanos. Sin embargo, en este planteamiento general se sigue invisibilizando la lucha de clases y las dinámicas sociales internas portadoras de múltiples realidades.

Toda esta situación de exclusión y marginalidad consolidó una creciente lucha popular contra los gobiernos dictatoriales en América Latina, quienes a su vez eran los representantes de las políticas neoliberales de desarrollo, impulsadas desde los países del primer mundo.

Instituciones financieras internacionales como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial eran quienes dictaban las políticas económicas y sociales que pretendían solucionar las crisis en la que habían entrado los países de América Latina.

Entre las políticas neoliberales, a principios del año 2000 se negociaba la aplicación del ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas) en el continente. Ya se había instaurado una oficina encargada de su proceso de negociación en la ciudad de Puebla, México, sin embargo, las desigualdades y la protesta social en América Latina se fueron imponiendo.

El surgimiento de diversos colectivos sociales de izquierda, así como grupos indígenas, advirtieron el peligro que representaba la firma de un tratado de libre comercio para la región. Su voz se hizo escuchar, particularmente durante y después de la IV Cumbre de las Américas, que tuvo lugar en Mar del Plata, Argentina, a principios de noviembre de 2005.

Vale recalcar que la mencionada reunión se da en un contexto de crisis económica, que inicialmente estalló en Argentina en 2001 y que generó una fuerte respuesta social, que convirtió a este país en un escenario muy turbulento para la realización de la mencionada cita. A ello se suma la llegada de Lula al gobierno en Brasil, la consolidación del gobierno de Chávez en Venezuela, la acumulada inestabilidad política en Ecuador generada en los gobiernos de Gustavo Noboa y luego de Lucio Gutiérrez, la llegada de Tabaré Vázquez al gobierno de Uruguay y en Bolivia la escalada de popularidad del movimiento indígena y la izquierda que luego vendría acompañada con el triunfo electoral de Evo Morales, todo en dirección opuesta a los deseos de Washington; todas fuertes voces que se opusieron a la firma del ALCA.

Luego de una compleja reunión, liderada por parte de Canadá y Estados Unidos, América Latina presentó una sola voz de rechazo al Libre comercio, tal como se lo estaba planteado. Néstor Kirchner al igual que Lula Da Silva y Hugo Chávez presentaron públicamente su rechazo a la mencionada iniciativa y fueron ampliamente acogidos por la III Cumbre de los Pueblos que se realizaba de manera paralela y como mecanismo de contención.

Esta coyuntura fue quizás uno de los momentos de mayor movilización social se dio en torno al intento de Estados Unidos y los organismos multilaterales de consolidar de manera oficial

los objetivos de colonización por los cuales atravesaba la región. Las organizaciones campesinas jugaron un rol fundamental en la lucha por los derechos laborales, los derechos de la mujer, los derechos de los pueblos indígenas, la recuperación de lo público, el medioambiente y principalmente en poner en tela de duda el modelo de desarrollo impuesto por el primer mundo. Finalmente el ALCA no se pudo llevar a cabo y terminó por disgregarse en varios acuerdos bilaterales y tratados de libre comercio.

Gracias a esta lucha social que duró más de una década, en Ecuador se aprobó una nueva Constitución que tiene como eje fundamental la concepción del Buen Vivir, así como otorgar derechos a la naturaleza. Algo similar sucedió en Bolivia y en otros países de la región, en los cuales un amplio sector de la izquierda asumió los gobiernos de turno. Esta situación generó una alta expectativa que esperaba ver fraguar con este giro, nuevas políticas públicas que logren poner en tela de duda el modelo extracción de materias primas y los mecanismos de inserción de la región en el primer mundo.

Sin embargo luego de varios años en el poder, los gobiernos progresistas no evidencian grandes cambios en términos ambientales, de mercantilización de la naturaleza. Las actividades extractivas se han acelerado al igual que las exportaciones de bienes primarios. Por ejemplo en Ecuador, en el 2002 el 89,7% del valor total de las exportaciones fue de productos primarios, mientras que en el 2011 el porcentaje se elevó a 92% (Lander, 2014, 4). En términos de extracción de recursos, existen muy pocas diferencias estadísticas con relación a otros gobiernos neoliberales como por ejemplo Perú y Colombia. Este modelo de desarrollo ha sido catalogado como neo extractivista.

Las diferencias principales radican en que existe una mayor participación estatal en las actividades extractivas, lo que ha ocasionado que los beneficios de las mismas lleguen directamente y sirvan a su vez para atender problemas sociales urgentes como son los servicios básicos, salud y educación. Este es un nuevo elemento que ha ayudado a que se solucionen muchos problemas urgentes que estaban presentes en los sectores más desposeídos de la sociedad Ecuatoriana. Sin embargo, las enormes brechas de desigualdad entre ricos y pobres se mantienen y las diferencias en términos de las actividades vitales del modelo de desarrollo no han cambiado, se mantiene el mismo patrón.

Este incremento en las actividades extractivas, en un contexto internacional en el que los precios se encuentran elevados en el mercado ha generado una dinámica de acumulación por desposesión de tierras en nuevos espacios geográficos generando despojo y desplazamiento de comunidades campesinas e indígenas. Los costos socio ambientales de tal situación no son cuantificados dentro de las cuentas nacionales que son analizadas para determinar el crecimiento económico de los países.

La defensa de este modelo se promueve desde muchos espacios de índole regional como el ALBA y la UNASUR, es un modelo productivo abalado por los países progresistas. En ese sentido, para conseguir la consolidación de un bloque económico y comercial más contundente, se plantea la integración de América del Sur, en función del mejoramiento de la infraestructura y el ágil acceso a las áreas donde se encuentran los recursos naturales. La Unión Sudamericana de Naciones UNASUR en la actualidad presenta al IIRSA como el mecanismo máximo de integración entre los pueblos. Uno de sus consejos el de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), con el cual se retoma la mayoría de sus planteamientos y con esto se busca fortalecer el modelo actualmente operante.

## Capítulo 2

### 1. EL COSIPLAN en el marco de la UNASUR

El fin de los gobiernos militares en Argentina y Brasil de la década de 1980 contribuyó a que el proceso hacia la consolidación de UNASUR se encamine. No obstante, las constantes divergencias y diferencias existentes entre los países de la región han dificultado el camino hacia la tan anhelada real integración.

En el sendero hacia la integración se han creado diversos foros donde los países del continente Americano han acordado una integración según sus intereses económicos, visión política y cercanía geográfica; como por ejemplo el MERCOSUR, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Asociación Latinoamericana De Integración (ALADI), varios tratados de libre comercio con Estados Unidos, entre otros.

Varios obstáculos ha enfrentado la integración de la región. Como explica João Amoroso Botelho en su texto *La Evolución y la creación de UNASUR*,

(...) las rivalidades; las ambiciones nacionales excesivas; las posturas frente a Estados Unidos; las percepciones sobre Brasil en América hispánica; y la diplomacia de la obstrucción. Además, parece haber en la política exterior norteamericana la intención de crear divisiones y dificultar la formación de bloques en América del Sur (Amoroso 2008: 305).

En ese sentido, tres potencias regionales han sido claves para favorecer la integración sudamericana (Argentina, Venezuela y Brasil) las cuales a partir de 2002, con la toma de posesión de Duhalde en Argentina y la continuidad de los gobiernos de Fernando Henrique Cardoso en Brasil y Hugo Chávez en Venezuela, impulsaron la integración regional de Suramérica. Luego sucedieron los gobiernos de Kirchner y Lula, los cuales también generaron perspectivas todavía más profundas al proceso.

Sin embargo fue a partir de la III Cumbre Sudamericana de Presidentes, en el 2004 que se inicia la consolidación de la UNASUR. Lula y su canciller promocionaban la iniciativa, con el apoyo del entonces presidente peruano, Alejandro Toledo. Desde ese momento, han ocurrido

varias Cumbres de Jefes de Estado, en el 2005 en Brasilia, en el 2006 en Cochabamba, en el 2008 nuevamente en Brasilia, donde se firmó el Tratado Constitutivo de la iniciativa.

No obstante, para propósitos de este trabajo y para comprender procesos alternos que se han desarrollado en la región Suramericana y que luego se articularán entre sí, es necesario remontarse al momento, en el que en el continente Americano y principalmente los Estados Unidos, se propuso la conformación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

Fue en 1994, cuando para estos propósitos, se realiza la primera cumbre presidencial del Continente Americano, impulsada por el Gobierno de los Estados Unidos y llevada a cabo en Miami.<sup>1</sup> Desde ese momento, comienza un proceso impulsado por varias reuniones presidenciales en las que se abordó el tema de la integración energética continental, con el objetivo de impulsarla de manera acelerada.

El ALCA buscaba en su momento configurarse como un área de libre comercio en el continente Americano, en la que progresivamente se eliminarían las barreras al comercio de bienes y servicios, así como para el ingreso de las inversiones extranjeras en todos y cada uno de los países del continente Americano.

Sin embargo, a pesar de todos los esfuerzos desplegados por Estados Unidos, la iniciativa ALCA nunca pudo surgir en la región. Esto básicamente ocurrió, debido a la gran oposición de la sociedad civil de varios países, así como por su inviabilidad a causa de las grandes asimetrías existentes entre las economías y los sectores productivos de los países del continente Americano. No hay que olvidar que esta iniciativa era ampliamente promocionada desde el Fondo Monetario Internacional y desde el Banco Mundial, quienes en aquella época imponían a su vez, las medidas de ajuste estructural y sus recomendaciones económicas ortodoxas.

En este contexto, de la mano del ALCA, se planteó una iniciativa denominada “Iniciativa de la Integración Regional Suramericana (IIRSA)”. Este mecanismo complementario al ALCA,

---

<sup>1</sup> En la Declaración de Miami se configura un plan de acción que contiene una agenda continental dividida en cuatro ejes fundamentales: La preservación y el fortalecimiento de la comunidad de democracias de las Américas; promoción de la prosperidad mediante la integración económica y el libre comercio. Erradicación de la pobreza y la discriminación de nuestro hemisferio; La garantía del desarrollo sostenible y la conservación del medio ambiente para las generaciones futuras.

se planteó para reforzar y viabilizar el comercio dentro de América, bajo la idea de que las empresas multinacionales de la región, así como los Estados Unidos necesitarían todo un complejo sistema de infraestructura (donde también están presentes los proyectos Plan Puebla Panamá, y el Plan Colombia), para poder comercializar de manera, más ágil y menos costosa, la demanda y oferta de productos y servicios.

El ALCA y la IIRSA, fueron parte del mismo proyecto macro impulsado principalmente desde el gobierno de los Estados Unidos y apoyado por las grandes empresas que operan en el continente Americano. Este proyecto tiene una cierta articulación con el Plan Puebla Panamá y el Plan Colombia. Este último, se consolida como una estrategia de control militar desde la que se monitorea el accionar de los gobiernos de la región con la finalidad de extender la soberanía estadounidense y a su vez eliminar cualquier vestigio de izquierda revolucionaria que opere en la región, bajo el discurso de la lucha contra el narcotráfico.

Por su parte, el Plan Puebla Panamá hace referencia a la Región Mesoamericana comprendida entre Puebla y Panamá y que según cifras del Banco Interamericano de Desarrollo, cuenta con una población aproximada de 64 millones de habitantes y un PIB de US\$143.000 millones (Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar y Carlos Motto 2007,12).

Además, la región centroamericana, incluye a Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Belice y Panamá, quienes juntos ocupan una superficie de 507.966 kilómetros cuadrados, tienen un PIB promedio de US\$ 200,58 billones y una población aproximada de 43.888.313 habitantes (CIA World factbook, Web visitada 24 de septiembre 2015, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>).

Con los proyectos ALCA/IIRSA se vincularían 12 países más: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guayana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela, juntos abarcan una superficie de 18 millones de kilómetros cuadrados, con una población de más de 300 millones de habitantes, y con un PIB de US\$ 4173,16 billones (CIA World factbook, Web visitada 24 de septiembre 2015, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>).

Estos proyectos IIRSA y ALCA fueron presentados y propuestos como una solución viable para la crisis, respectivamente para todos los gobiernos de turno del continente Americano, excepto Canadá. Las reacciones fueron múltiples, principalmente por la participación de los Estados Unidos y la disparidad que un área de libre mercado representaba para las naciones Americanas; aunque varias de ellas terminaron por firmar años más tarde, acuerdos de Libre comercio con el País del norte.

La IIRSA fue promocionada y presentada de manera oficial en el año 2000 por la Corporación Andina de Fomento CAF, el Banco Interamericano de Desarrollo BID y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata y como se detalla a continuación, suponía un gigantesco conjunto de obras de infraestructura de alto impacto para los ecosistemas y los medios de supervivencia de los países de la región. Dentro del Plan de Acción de la IIRSA estaba contemplado:

Diez ejes de integración y desarrollo: Consisten en concepciones de corredores geográficos que según La IIRSA son definidos como

“Franjas multinacionales que concentran flujos de comercio y potenciales, en las cuales se busca establecer un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones, con el fin de apoyar las actividades específicas de cada franja o eje de integración al desarrollo” (IIRSA, 2015)

- Eje andino
- Eje del Escudo Guayanés
- Eje del Amazonas
- Eje Perú – Brasil – Bolivia
- Eje Interoceánico Central
- Eje Capricornio
- Eje de la hidrobía Paraguay – Paraná
- Eje Andino del Sur
- Eje Mercosur – Chile
- Eje del Sur

**Siete procesos sectoriales de integración:** consiste en la entidad de control y regulación, según la IIRSA definido como “tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos” (IIRSA, 2015) Estos procesos comprenden:

- Instrumentos de financiamiento

- Integración energética
- Pasos de frontera
- Tecnologías de la información y comunicación
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Transporte Multimodal

La iniciativa considera a la región como una zona estratégica, en la cual existen importantes recursos naturales que abastecerán en un futuro a los grandes mercados industrializados del continente y el mundo atrayendo a su vez, grandes flujos de inversión a la región. Sin embargo, Para llevar a cabo este objetivo es necesario hacer una reorganización territorial de los ecosistemas para que estos cumplan este papel en la industrialización de América Latina.

Desde que la iniciativa se presentó oficialmente, hasta la actualidad, tanto su nombre, como su discurso oficial, se han ido transformando; a medida que se afianzaba la consolidación la Unión Suramericana de Naciones (UNASUR) y con ella, una sociedad civil que se oponía a sus obras de infraestructura en general. A continuación se presenta la cronología de las reuniones oficiales más importantes, en las que se discutió los alcances de la IIRSA, hasta que se acordó finalmente, integrar la iniciativa IIRSA a uno de los consejos de la UNASUR, al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN, con algunos cambios.

## **2. Planteamientos teóricos del IIRSA y sus primeros pasos en el COSIPLAN**

La actual y operante Unión Suramericana de Naciones (UNASUR), surge en América del Sur como propuesta desde los países que antes conformaron la Comunidad Suramericana de Naciones (CSN) y cuya institucionalización fue pulida por medio de varias reuniones Presidenciales que iniciaron desde el año 2000 y que finalmente desembocaron en la creación de la UNASUR. Esta propuesta plantea, entre otras cosas, dejar de limitar la integración simplemente a los acuerdos comerciales y políticos, para pasar una interconexión física energética y un a manejo soberano de los recursos naturales.

Cabe recalcar, que de cierta manera, desde sus inicios la construcción de la Comunidad Sudamericana de Naciones buscó el desarrollo de un espacio integrado en lo político, social, cultural, económico, financiero, ambiental y por ende a nivel de la infraestructura. Este es el

mecanismo elegido por los países de la región para resolver los problemas que afectan a las sociedades, como son la pobreza, la exclusión y la desigualdad social.

En la primera cumbre presidencial, llevada a cabo en la ciudad de Brasilia en el año 2000, asistieron los Presidentes Brasil, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Asistieron también los Presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo, y de la Corporación Andina de Fomento. En la declaración oficial los presidentes llegaron al consenso de que es imperante que la región mantenga una agenda común, tanto por la cercanía geográfica de los países, como por la presencia de desafíos y valores compartidos. En el ámbito ambiental, el punto tres de la declaración oficial se determina lo siguiente:

3. América del Sur inicia el nuevo siglo fortalecida por la progresiva consolidación de sus instituciones democráticas, por el compromiso con los derechos humanos, la protección del medio ambiente – aplicando el concepto de desarrollo sostenible –, la superación de las injusticias sociales y el desarrollo de sus pueblos, por el crecimiento de sus economías, por el empeño en mantener la estabilidad económica y por la ampliación y profundización de su proceso de integración.(Cumbre Presidencial de Brasilia, 2000).

En dicha reunión los presidentes determinaron que las fronteras de los países de la región, deben pasar de ser un elemento de aislamiento, a tornarse un eslabón que permita la circulación de bienes, conformándose así como un espacio privilegiado de cooperación. En la declaración se puede constatar que el proyecto plantea dos líneas básicas de acción: a) integración y b) desarrollo de la infraestructura física; todo esto con la finalidad de formar un espacio económico propio de Suramérica. Posterior a esta reunión, se realizaron 6 reuniones en las que se trató varios temas referentes a la integración regional.

Tabla 1. Reuniones de cara a la consolidación de la UNASUR

<b>Lugar</b>	<b>Fecha</b>
Brasil, I Cumbre Sudamericana Presidentes	2000
Ecuador, II Reunión de Presidentes de América del Sur	2002
Perú, III Cumbre de Presidentes de América del Sur	2004
Brasil, I Cumbre de la Comunidad Sudamericana de Naciones	2005
Bolivia, II Cumbre de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones	2006
Venezuela, I Cumbre Energética Suramericana	2007
Brasil, Reunión Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión de Naciones Suramericanas	2008

Fuente: Boletín Temático, año III, Nro2, junio 2008, correo sindical Latinoamericano

En el año 2000 durante la I reunión presidencial se consideró prioritario, como primer paso, identificar cuáles son las obras de interés bilateral y subregional para cada país. De esta manera el financiamiento de estos proyectos de infraestructura, podrá ser compartida por los países interesados y a su vez, podrán participar el sector privado y las instituciones financieras multilaterales, entre las cuales están consideradas, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata y el Banco Mundial.

En la reunión Presidencial del 2002, los Jefes de Estado reafirmaron la vigencia e importancia estratégica de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA), la clasificaron como: “instrumento viable para la integración multisectorial, tanto de las distintas áreas costeras del Caribe, del Pacífico y del Atlántico, como de las zonas internas de América del Sur, entre sí, y ratificaron el más amplio apoyo a su implementación”

Los 12 países de la región, en el año 2000, emitieron un informe que incluye la identificación de una lista extensa de proyectos de transporte, energía y telecomunicaciones (Comunidad Andina, 2000). Con este foro se dio inicio de manera oficial a esta iniciativa, con un plan de acción de 10 años. Vale rescatar los principales resultados de esta reunión:

- Creación de una Red Sudamericana de Autoridades de Infraestructura a nivel ministerial de los sectores de energía, telecomunicaciones y transportes, que se reuniría periódicamente para dar dirección conjunta a la Iniciativa.
- Desarrollo de una metodología común para la selección de proyectos.
- Identificación de cerca de 300 proyectos de inversión en los tres sectores.
- Establecimiento de un equipo de Gerentes para la implementación y acompañamiento de la iniciativa.
- Creación de un portal en Internet para informar y movilizar permanentemente a la sociedad civil y al sector privado.

Este informe es particularmente importante pues esboza todos los planteamientos teóricos del IIRSA, principalmente los relacionados al desarrollo de la región suramericana. No se menciona ninguna consideración sobre el tema ambiental, ni los desafíos que los ecosistemas enfrentan. Luego pasa a trabajar netamente los temas de integración. En ese sentido el informe sostiene:

...el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas en los países de la región, siempre que se mantenga e incremente un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente. (ANEXO III Informe del Comité de Coordinación Técnica (CCT))

Esta visión, evidentemente representa una articulación renovada del territorio suramericano acorde con los objetivos del comercio interno e internacional, el mercado y por consiguiente el capital. Se trata de un intento de reorganización del territorio, el cual se convierte en un espacio para el ingreso de inversiones, tanto regionales como extranjeras a los lugares donde se encuentran las materias primas (recursos naturales, minerales, energía, mano de obra barata), así como para poder transportar las mismas a bajos costos, hacia los centros de producción y consumo a nivel local e internacional.

Siguiendo estos parámetros netamente competitivos y economicistas, el informe concluye, que para potenciar el desarrollo de la región suramericana hay que eliminar los obstáculos existentes en su geografía, en caso de no hacerlo, las consecuencias desembocan en una

eminente pérdida de la competitividad, tal como lo explica el informe, suceden estos dos fenómenos:

i) incrementos en los costos estructurales de los negocios que se llevan a cabo, lo cual representa una pérdida de competitividad con respecto a otras regiones con mejor infraestructura; y (ii) una reducción en el número y la calidad de los negocios comercialmente viables..., lo cual implica que el volumen total de negocios que se llevan a cabo es menor de lo que podría ser y por lo tanto los efectos sinérgicos entre negocios también son menores, teniendo como efecto agregado una reducción de la competitividad de la región. (Comité de Coordinación Técnica, IIRSA)<sup>2</sup>

Según la IIRSA, la región Suramericana presenta grandes “obstáculos” geográficos que la alejan aún más de los centros mundiales de consumo. Para la iniciativa, estas barreras geográficas, impiden el acceso territorial hacia los lugares donde se ubican los recursos naturales; entre las principales el informe destaca la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica, y un extenso sistema de ríos y pantanos que cubren extensas zonas de América del Sur. Así mismo, el informe señala que la articulación de la región demanda una fuerte inversión económica, lo que además supondría la necesidad de enfrentar varias restricciones financieras existentes por diferencias entre los países.

La iniciativa IIRSA está amparada en una serie de principios que orientan sus políticas, tanto con los países de la región, como con los organismos multilaterales que la apoyan. Estos principios fueron definidos en el año 2002 durante la reunión del Comité de Dirección Ejecutiva llevada a cabo en la ciudad de Brasilia y son los siguientes:

Regionalismo abierto: se considera a la región como una zona que debe ser integrada eliminando las barreras geográficas arriba mencionadas. El objetivo es que exista una apertura comercial que permita identificar los sectores productivos de alta competitividad global, considerando a la región como una sola economía lo cual supone permitirá redistribuir la riqueza obtenida de esta apertura comercial y a su vez protegerla de las fluctuaciones de los mercados globales.

---

<sup>2</sup> “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana”, Informe del Comité de la Coordinación Técnica, Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Corporación Andina de Fomento (CAF) Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), [http://www.comunidadandina.org/documentos/dec\\_int/CG\\_anexo3.htm](http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/CG_anexo3.htm)

Ejes de integración y desarrollo: tienen como objetivo principal reordenar el territorio Suramericano bajo una visión geoeconómica, donde existan franjas que concentren flujos de comercio existentes o potenciales acompañadas de una adecuada infraestructura de servicios y telecomunicaciones que impulsen la creación de cadenas productivas que abastezcan tanto al mercado nacional como al global. Según el informe, estos ejes convertirán las zonas aisladas, en zonas potencialmente productivas.

Sostenibilidad económica, social, ambiental y político institucional: a nivel ambiental busca utilizar los recursos naturales de manera “racional”, con la finalidad de preservar el patrimonio natural para las siguientes generaciones. A la par se busca incrementar la competitividad comercial, sin causar un impacto social. No obstante, no hay planes extendidos que trabajen sobre el tema.

Convergencia Normativa: plantea la necesidad de generar una voluntad política por parte de los gobiernos de turno para facilitar el dialogo y la planificación entre los países. Se plantea lograr una compatibilidad entre las reglas del sector público y privado.

Otros temas se abordaron en el informe, referentes a la integración de la región Suramericana desde varios frentes vinculados a la infraestructura, entre estos:

- Marcos Normativos de mercados energéticos regionales
- Sistemas operativos de transporte aéreo
- Sistema operativo de transporte marítimo
- Sistemas operativos de transporte multimodal
- Facilitación de pasos de fronteras
- Armonización de las Políticas Regulatorias, de Interconexión, de Espectro, de Estándares Técnicos y de Universalización de Internet
- Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional

En Brasil en el año 2005 se lleva a cabo la primera Cumbre presidencial de la Comunidad Suramericana de Naciones. En dicha reunión entre otros temas, se acordó lo siguiente:

las reuniones en el área de infraestructura promoverán la implementación de la agenda consensuada de proyectos prioritarios de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), entre otros, tomando en cuenta los planes de desarrollo nacionales, bilaterales y regionales, contando con la participación de las comunidades

involucradas y protegiendo el medio ambiente. (Declaración Presidencial y Agenda Prioritaria, 2005)

En la cumbre presidencial realizada en Bolivia, Cochabamba en el año 2006 por primera ocasión se plantean los principios de la integración latinoamericana y se considera, de manera limitada, el tema ambiental. De esta manera, en el VI punto de la declaración presidencial se sostiene que es necesario que se promueva una “Armonía con la naturaleza para un desarrollo sostenible garantizando que las preocupaciones de carácter ambiental y las referidas al cambio climático, estén presentes en todas las iniciativas de desarrollo regional”, esto será fundamental para todas las obras de infraestructura y energía que se pretendan construir.

Sin embargo, como se verá más adelante, es poco probable que impulsando la participación de la región en las corrientes internacionales de capital de bienes, servicios y tecnología, se pueda preservar y conservar los ecosistemas, menos aún, si se considera a su geografía como instrumento para la intensificación de los esfuerzos de integración productiva y comercial.

Finalmente, en la reunión se insistió en la necesidad de armonizar los marcos legales de los países de la región para poder facilitar el proceso de integración de infraestructura. En ese sentido, crearon el documento titulado “Propuesta de armonización de marcos normativos de la Comunidad Andina”<sup>3</sup>. En aquel momento, se buscaba lograr que Brasil pueda tener acceso al océano Pacífico para enviar sus productos a los principales mercados del continente y del Asia, y también, que la hidrovía del eje Paraguay Paraná facilite el envío de Soya hacia los mercados europeos.

De todos los ejes de integración, como parte de la Agenda de Implementación Consensuada del IIRSA, se seleccionó a 31 proyectos. En resumen, la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 se estructura de la siguiente manera:

- Proyectos Anclas: 19
- Proyectos Asociados a Anclas<sup>4</sup>: 4

---

<sup>3</sup> Marco General para la interconexión subregional de sistemas eléctricos e intercambio intracomunitario de electricidad, primera reunión de la Comisión Ampliada con Ministros de energía, 19 de diciembre de 2002, Lima – Perú, Comunidad Andina de Naciones.

<sup>4</sup> El Proyecto Ancla da sentido a la formación del grupo y viabiliza las sinergias. No es necesariamente el proyecto de mayor tamaño. Es identificado como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social. El Proyecto Ancla puede ser un proyecto ya implantado. En tal caso, se lo

- Proyectos seleccionados por otros criterios: 6
- Proyectos del Proceso Sectorial de TICs: 2
- Total de Proyectos de la AIC: 31

Gráfico 2.1 Agenda de Implementación Consensuada



Fuente: Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (AIC), IIRSA

Estos 31 proyectos en aquel momento, necesitarían de 6.921,10 millones de dólares de financiamiento. Para el 2007 16 proyectos se encontraban en etapa de preparación, por un valor de 2.258 millones, 4 proyectos en etapa de licitación/concesión por 1008 millones, 10 proyectos en ejecución por 3643,10 millones y un proyecto concluido por 12 millones de dólares<sup>5</sup>.

denomina Proyecto Ancla existente. En consecuencia, cada grupo se conforma en torno a un Proyecto Ancla o Proyecto Ancla existente (<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=61>)

<sup>5</sup> Ponencia de Ricardo Carciofi, de la Secretaría del CCT de la IIRSA, presentada en el Encuentro de Ministros de Transporte e Infraestructura de Iberoamérica, Montevideo 2007.

Durante este periodo (2005-2010), la IIRSA también avanzó en el desarrollo de Proyectos en el área de Procesos Sectoriales de Integración (PSI), entre los que se puede destacar, "Exportaciones por Envíos Postales para micro, pequeñas y medianas empresas", que ya se iniciaron en 7 de los 11 países previstos (además de Brasil) y se implementó en 3 de esos países (Perú, Uruguay, Colombia y Ecuador)<sup>6</sup>.

A su vez, se trabajó para crear herramientas de planificación y desarrollo entre las que destacan la Metodología de Evaluación Ambiental y Social, EASE, la cual según documentos oficiales fue aplicada a dos Ejes prioritarios a) Eje Andino (Ecuador – Colombia), b) Eje del sur (Argentina – Chile).

Paralelamente al desarrollo de la IIRSA, durante los años 2007 y 2008 se establece oficialmente la Unión Suramericana de Naciones UNASUR, como el foro oficial de integración regional política, económica y social de la región suramericana. Este foro reemplazó al Consejo Suramericano de Naciones CSN, aportando así, con una mayor organización y un consenso generalizado entre los países de la región. La mayoría del trabajo realizado por el CSN fue absorbido por la UNASUR y su institucionalidad.

La misma situación ocurrió con los proyectos y planteamientos de la IIRSA. En el año 2009 en Quito, un año después de la firma del tratado constitutivo de la UNASUR, durante la III Reunión Ordinaria de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno, se crea el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), como uno de los varios consejos que conforman la iniciativa.

Esto dio paso a que el Comité directivo de la IIRSA sea reemplazado por el nuevo Consejo de UNASUR, el cual a su vez, reconoció todos los avances realizados al momento y acordó: "profundizar y perfeccionar los avances logrados en la identificación, evaluación e implementación de proyectos de integración en el marco del proceso de planeamiento de

---

<sup>6</sup> Plan de Acción Estratégico 2012-2022, Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), Unión Suramericana de Naciones, noviembre 2012, Lima – Perú.

escala regional que realizan los países de América del Sur" (Declaración de Cochabamba, 9 de diciembre de 2006).

La incorporación oficial de los proyectos del IIRSA, renueva las prioridades de UNASUR y asegura el apoyo político para los proyectos planteados, ahora parte del COSIPLAN, básicamente porque se los incluirá dentro de la agenda de temas prioritarios de la UNASUR.

En este contexto, en el 2012 el COSIPLAN presenta su primer Plan de Acción 2012-2022, que contempla el reglamento interno del COSIPLAN. Este plan de acción y su articulación con el reglamento mencionado, serán analizados en los siguientes capítulos de este trabajo.

## Capítulo 3

### 1. El Eje Amazónico

Como se explicó en el capítulo anterior, en el 2009 fue creado el COSIPLAN, con una estructura institucional similar a la de la iniciativa IIRSA. Según su reglamento, el Consejo se encuentra integrado por los Ministros de infraestructura o planeamiento de los países miembros de la UNASUR. Además, el IIRSA seguirá activo como foro técnico relacionado con temas específicos relacionados a la planificación de la integración física de la región de América del Sur.

Durante la reunión II Reunión Ministerial del COSIPLAN, en Brasilia, en noviembre de 2011, el COSIPLAN aprueba el Plan de Acción Estratégica (PAE) 2012-2022, la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y el Plan de Trabajo 2012, que orientarán las decisiones del UNASUR en los próximos años.

Los proyectos de la API están catalogados en proyectos estructurales (31), los que a su vez contienen determinados proyectos individuales (88). Para los proyectos individuales planteados se prevé una inversión del 35% por parte del sector público y 30% por parte del sector privado; el restante se plantea conseguir a través de alianzas público privadas. Es importante señalar que la API comprende un 11,8% en términos de inversión, comparado con los US\$116.000 mil millones que comprende la Cartera de Proyectos de COSIPLAN.

La iniciativa denomina a los 31 proyectos como “estructurales”, puesto que articulan redes de conectividad física con un alcance regional. Estos 31 proyectos estructurales están compuestos por 88 proyectos individuales con una inversión aproximada de 20.907 millones de dólares. Vale destacar que la API rescata la Agenda de Implementación Consensuada (APIC) de la IIRSA y añade un eje más a la iniciativa, el Eje Paraguay Paraná, consiguiendo una totalidad de 8 ejes.

En el cuadro a continuación se aprecia los la totalidad de los Ejes del COSIPLAN, incluido el nuevo eje referente a la Hidrovía Paraguay Paraná. Se detalla de igual manera los países involucrados en cada uno de los ejes, donde se puede apreciar que el Ecuador participa dentro

del Eje Andino y dentro del Eje del Amazonas. En el cuadro se presenta de igual manera el detalle de los costos de cada Eje, así como el número de proyectos estructurales e individuales.

Tabla 2. Ejes del COSIPLAN

<b>Eje</b>	<b>País</b>	<b>Proyectos estructurales</b>	<b>Proyectos individuales</b>	<b>Valor total en millares de dólares</b>
Amazonas	Brasil, Perú, Colombia, Ecuador y Venezuela	3	25	3.484,7
Andino	Colombia, Ecuador, Venezuela y Perú	5	11	3.682,2
Capricornio	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay	5	18	3.480
Escudo Guyanés	Guyana, Surinam, Venezuela y Brasil	3	4	1.050,8
Hidrobia Paraguay Paraná	Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay	4	15	1.510,8
Interoceánico Central	Bolivia, Brasil y Paraguay	4	7	5.362,2
Mercosur Chile	Argentina, Bolivia, Brasil, Uruguay y Chile	6	7	2.218
Perú Brasil Bolivia	Perú, Brasil y Bolivia	1	1	119,0
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>88</b>	<b>20.907,96</b>

Fuente: Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, 8 Ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur, 2012

Esta tesis concentrará su atención en los proyectos en los que participa el Ecuador, que están considerados dentro de la API y que son parte del Eje Amazónico. De los 31 proyectos estructurales de la API, 29 son proyectos direccionados al sector del transporte y 2 para el sector de la energía, las características de cada uno de los proyectos individuales se presenta en la tabla a continuación.

Tabla 3. Tipos de proyectos

<b>Subsector</b>	<b>Nro. De Proyectos</b>	<b>Porcentaje de inversión</b>
Aéreo	1	0,1
Carretero	24	34,1
Ferroviano	16	36,7
Fluvial	20	6,6
Marítimo	4	8,6
Multimodal	6	1,3
Pasos de Frontera	11	1,1
Integrados	3	3,0
Interconexión	3	8,6

Energética		
<b>TOTAL</b>	88	100

Fuente: Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, 8 Ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur, 2012

El Eje del Amazonas está planteado entre el océano Pacífico y el océano Atlántico.

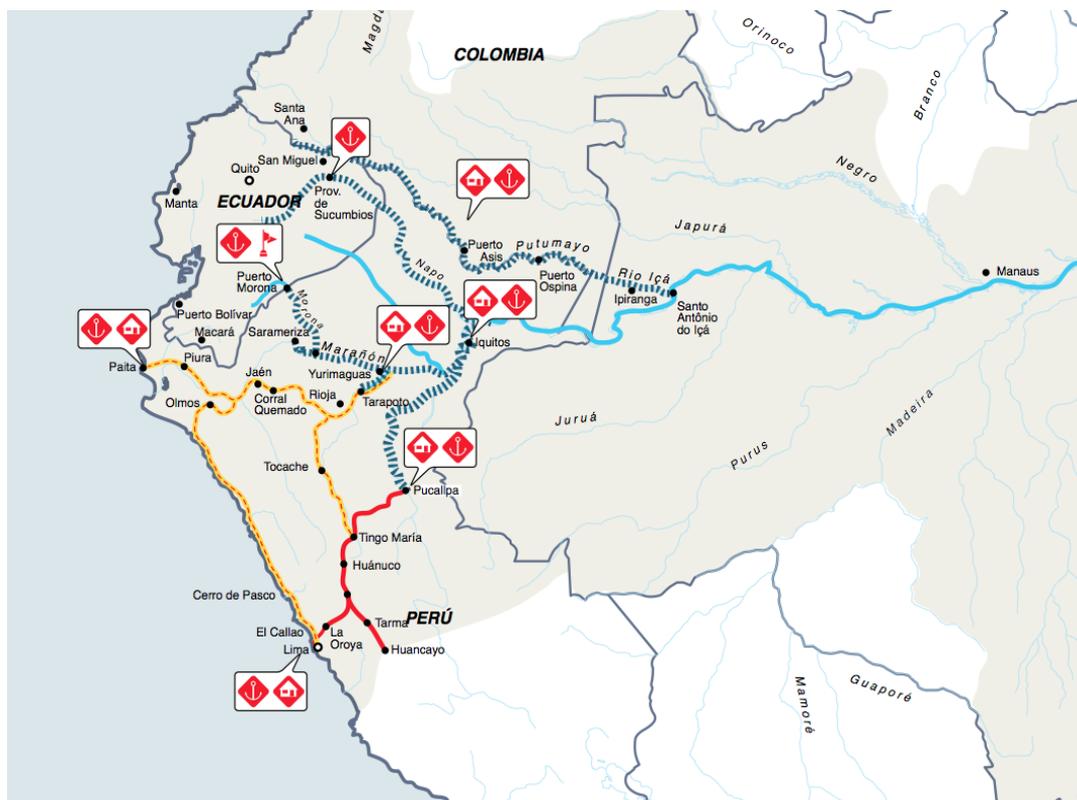
Comprende parte del territorio de Ecuador, Colombia, Perú y Brasil y básicamente centra su atención en determinados ríos que atraviesan estos países, así como sus costas y carreteras que articulan la franja. Del territorio brasileño se incorporan las zonas amazónicas como el Mato Grosso, Acre, Amapá, Amazonas y Pará. De Colombia comprende los territorios amazónicos y el suroeste del país. De Ecuador atraviesa gran parte del territorio amazónico y la franja de este a oeste desde Esmeraldas hasta la zona fronteriza con Perú y Colombia. Del territorio peruano se incluyen varias regiones de sierra, costa y selva.

El total del territorio que abarca este eje comprende una extensión de 5.657679 km<sup>2</sup>, es decir aproximadamente un 50,52% del área total de los países del Eje (UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, 2012). El territorio de este eje tiene algunas características que han sido identificadas por el mismo proyecto, tales como una baja densidad poblacional, una alta biodiversidad y una amplia diversidad topográfica en la que están presentes zonas andinas, zonas selváticas y zonas costeras.

Según el COSIPLAN la zona de influencia del proyecto tiene una población de 61 millones de habitantes, lo que representa aproximadamente el 23% de la población total de los países vinculados a la iniciativa. La idea principal del Eje es conectar determinados puertos marítimos y fluviales que desembocan tanto en el océano Pacífico como en el océano Atlántico. En el Pacífico se encuentran los puertos Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador, Paita en Perú. Se busca conectar estos puertos, con los puertos Manaus, Belém y Macapá, para luego navegar por el río Amazonas hasta el océano Atlántico.

Según el COSIPLAN, el porcentaje de influencia de los proyectos con respecto a la población de los países miembros de este eje está en 14%. Por otro lado el eje tendrá una influencia en el 50% del total del territorio de los países que integran el eje. De la misma manera se prevé una influencia del 22% al total del PIB de los 4 países (UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, 2012).

Gráfico 3.1. Eje del Amazonas



Fuente: UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, Ocho ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur, 2012

La red vial que tiene este Eje comprende aproximadamente 220.257km de vías, lo que representa un 11.02% del total de vías que poseen los cuatro países. De todas estas vías, solo un 12% se encuentran pavimentadas (Guerra Gustavo 2012, 9).

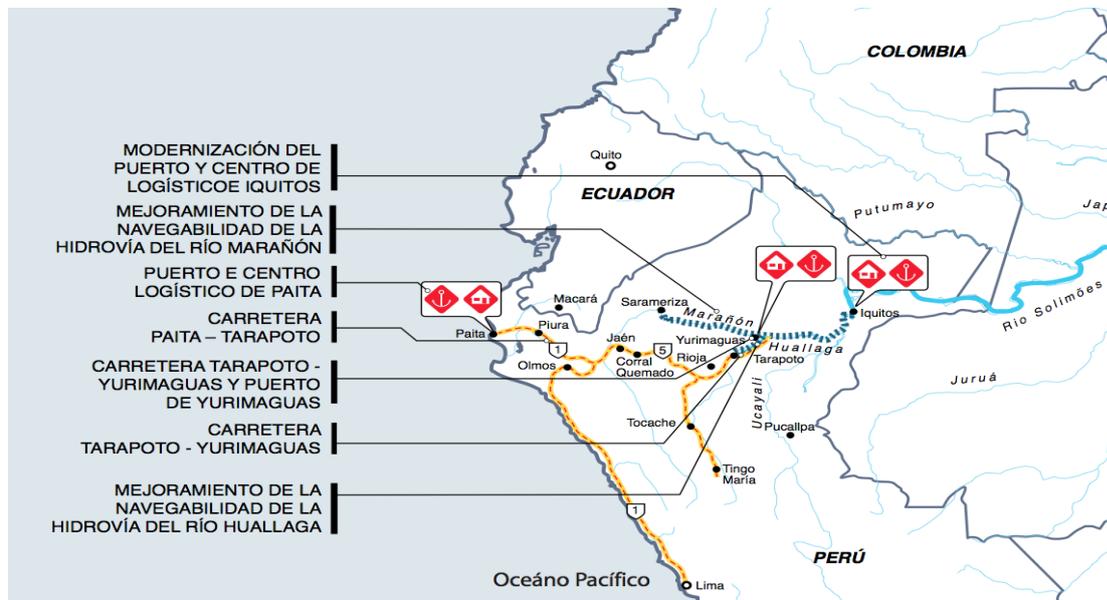
## 2. Proyectos Estructurales y Sub proyectos individuales

### 2.1. Eje vial Paita – Tarapoto – Yurimaguas

Este proyecto estructural vincula al territorio peruano y plantea establecerse de Este a Oeste en la región amazónica del continente. Está integrado por 9 proyectos individuales direccionados al sector de transporte con una inversión de 844,68 millones de dólares. El objetivo del proyecto es conectar la ciudad de Paita ubicada en las costas del océano Pacífico, con la ciudad de Yurimaguas ubicada en la selva Amazónica.

Para realizar esta conexión, es necesario enlazar los ríos Huallaga y Marañón, con este enlace se podría llegar a la ciudad de Iquitos y hasta se podría llegar a la ciudad de Manaus en Brasil desde donde se puede navegar por el Amazonas hasta el océano Atlántico.

Gráfico 3.2. Ecuador en el Eje del Amazonas



Fuente: UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, Ocho ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur, 2012

Para llevar a cabo este proyecto se plantean algunos proyectos individuales. Dos proyectos viales (tramo Paita – Tarapoto y el tramo Tarapoto – Yurimaguas), dos proyectos de mejoramiento de navegabilidad fluvial (ríos Huallaga y Marañón) y finalmente el mejoramiento y adecuación de tres puertos (Yurimaguas, Iquitos y Paita). En el futuro se prevé que el resto de ciudades del litoral norte del Perú pueden articularse a esta dinámica.

Designado por el gobierno del Perú, en el año 2010 PROINVERSION<sup>7</sup> empezó a analizar la factibilidad de mejorar la navegabilidad de los ríos Amazonas, Huallaga, Marañón y Ucayali, el estudio ya está concluido. Por razones del alcance y tiempo para realizar esta tesis, no se podrá revisar a profundidad dicho estudio, sin embargo según UNASUR, este establece los aspectos técnicos así como las tecnologías que se usarán para realizar estos trabajos y un cronograma de acción.

<sup>7</sup> Es la Agencia de Promoción de la Inversión Privada del Perú

A este proyecto se articula el Plan Nacional de Desarrollo Hidrovial del Perú, que tiene el apoyo financiero, con cooperación no reembolsable por parte del BID, con un monto de 830 mil dólares (UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, 2012).

Estos son los sub proyectos individuales de este proyecto estructural:

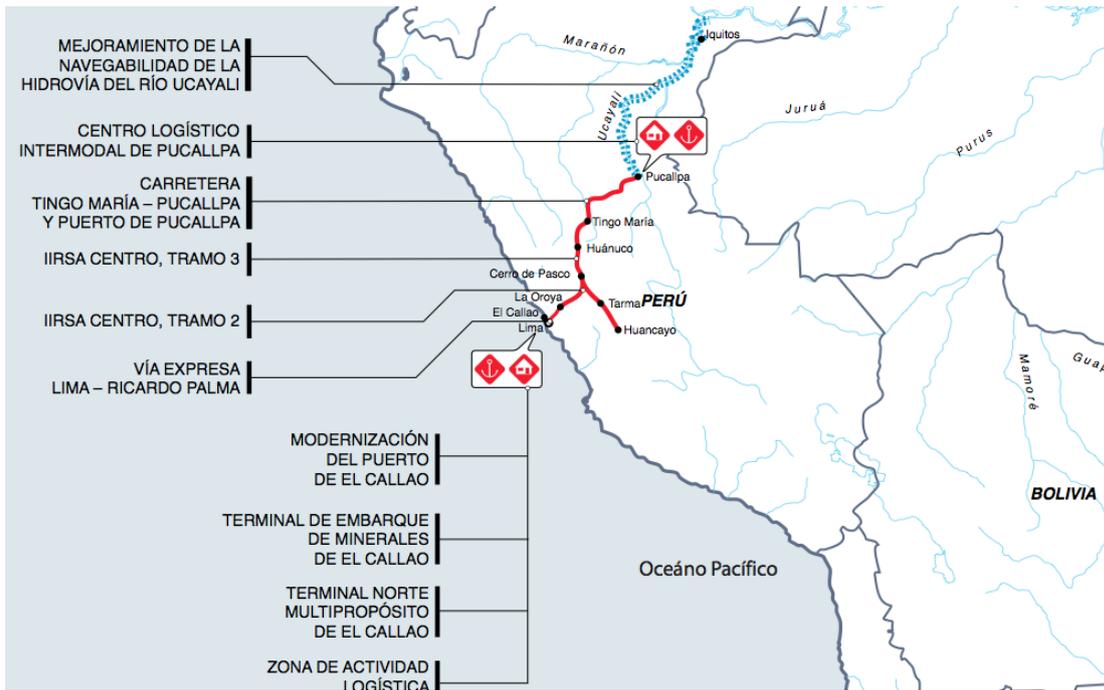
- Carretera Tarapoto – Yurimaguas y Puerto de Yurimaguas;
- Centro Logístico de Yurimaguas;
- Puerto de Paita;
- Centro Logístico de Paita;
- Carretera Paita – Tarapoto;
- Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía del Río Huallaga, en el Tramo entre Yurimaguas y la Confluencia con el Río Marañón;
- Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía del Río Marañón, en el Tramo entre Sarameriza y la Confluencia con el Río Ucayali;
- Modernización del Puerto de Iquitos;
- Centro Logístico de Iquitos.

## **2.2. Eje vial el Callao – la Oroya – Pucallpa**

Este proyecto estructural está compuesto por 10 proyectos individuales que en su totalidad comprenden una inversión de 2.530 mil millones de dólares. Su ubicación está en territorio Peruano y principalmente donde se encuentra la capital del país Lima, en la zona costanera la cual abarca el Puerto del Callao.

Este puerto está articulado en el sentido Este – Oeste, por medio de la Carretera Central con las ciudades de La Oroya y Huancaeo respectivamente. Esta Carretera además, articula las ciudades de Cerro Pasco y Huanúco con la zona selvática más biodiversa del Perú, localizada entre Tingo María y Pucallpa.

Gráfico 3.3. Eje del Amazonas Perú - Ecuador



Fuente: UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, Ocho ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur, 2012

Todo este gran entramado conectado por la Carretera Central finalmente se conecta con la ciudad de Iquitos por medio del río Ucayali que es considerado uno de los más grandes del Perú. Con este proyecto se busca conectar Lima con Manaus, articulando al resto de ciudades que están aledañas a todo el corredor bimodal (Carretera – Río).

Estos son los sub proyectos individuales:

- Carretera Tingo María – Pucallpa y Puerto de Pucallpa;
- Centro Logístico Intermodal de Pucallpa;
- Vía Expresa Lima – Ricardo Palma;
- Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía del Río Ucayali en el Tramo entre Pucallpa y la Confluencia con el Río Marañón;
- IIRSA Centro, Tramo 2: Ricardo Palma – La Oroya – Desvío al Cerro de Pasco/ La Oroya – Huancayo;
- IIRSA Centro, Tramo 3: desvío al Cerro de Pasco – Tingo María;
- Modernización del Puerto de El Callao (Nuevo Muelle de Contenedores);
- Zona de Actividad Logística de El Callao;
- Terminal Norte Multipropósito de El Callao;
- Terminal de Embarque de Minerales de El Callao.

### **2.3. Acceso Nororiental al Río Amazonas**

Este proyecto incluye los territorios de Ecuador, Brasil, Perú y Colombia. El proyecto contiene 6 proyectos individuales y prevé una inversión de 105,32 millones de dólares. El objetivo es interconectar en sentido este oeste las vías de transporte desde el océano Pacífico hasta la ciudad de Manaus, desde la cual se puede navegar hasta el océano Atlántico.

Los ríos Putumayo, Morona y Napo, deberán conectarse al río Ica y al río Amazonas en territorio brasilero, para esto, puertos y terminales deberán ser modernizados. El Mejoramiento de la navegabilidad del río Ica en el Brasil es uno de los proyectos individuales que se plantean. Tiene una extensión de 275km y una inversión de 8 millones de dólares.

El proyecto plantea lo que denomina como “limpieza y mantenimiento” del río Ica, además de su adecuada demarcación y fiscalización. Se plantea también la construcción de una terminal fluvial en el Municipio de San Antonio de Ica en Brasil. Los trabajos iniciarán en el tramo comprendido desde el margen izquierdo del río Solimoes, hasta el Municipio de Vila Ipiranga ubicado en la frontera Brasil Colombia.

Otro de los proyectos individuales planteados es el mejoramiento de la navegabilidad del río Putumayo que comprende los territorios de Colombia, Ecuador y Perú. La inversión estimada es de 15 millones de dólares y se busca mejorar la navegabilidad en una extensión de 1058km. El río Putumayo nace en territorio colombiano y pasa justo sobre la frontera con Ecuador desembocando finalmente en el río Ica y por ende más adelante en el río Amazonas.

Existen dos puntos en los que el río presenta problemas de navegabilidad con un bajo nivel de agua, en el Puerto Asís y en el Puerto Ospina. El proyecto trabajará sobre el mejoramiento de la navegabilidad de este río con la finalidad de articularlo con el desarrollo que actualmente tiene Ecuador en la zona fronteriza del norte. Colombia ya ha avanzado en la adecuación de varios puertos y muelles que se articulan a esta propuesta<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Según la UNASUR se ha avanzado en los siguientes trabajos: construcción de muelle en Puerto Leguizamo, Estudio y construcción de dársenas en Puerto Paya y Puerto Nariño, Estudio, proyecto y construcción de muelle en Tagua - Segunda Fase, Estudio, proyecto y construcción de un muelle en San Miguel, río San Miguel, construcción del muelle de Puerto Ospina, Construcción del muelle de Piñuña Negro, Mantenimiento y funcionamiento del muelle del municipio de Leguizamo.

El objetivo principal de esta obra será el transferir los productos provenientes del Asia y del propio Ecuador hacia Perú, Colombia y Brasil. Dentro de este proyecto estructural también se encuentra el proyecto referente al Puerto de Transferencia de Carga Morona. Este proyecto plantea la construcción de un puerto de transferencia por un valor de 51 millones de dólares y que concierne al territorio ecuatoriano como proyecto destinado al sector del transporte.

Según el COSIPLAN, el Puerto de Transferencia deberá ser de un área de 150 mil metros cuadrados de extensión y contendrá todas las facilidades portuarias como muelle, terminal polivalente, terminal de gráneles sólidos, terminal de cargas peligrosas, área de consolidación y des consolidación de contenedores, área de administración, aduana, capitania, inmigración, control fitosanitario y centro logístico.

Este puerto además se planea interconectar este puerto por medio de grandes vías terrestres con el Puerto de Guayaquil y el Puerto Bolívar, ambos importantes Puertos de entrada y salida de productos. Para que este puerto tenga un total funcionamiento, también se plantea el mejoramiento de la navegabilidad del Rio Morona, como otro proyecto individual adicional.

Se plantea mejorar la navegabilidad de este río en una extensión de 16km y con una inversión de 720 mil dólares. Este proyecto está destinado al transporte fluvial y su zona de influencia está ubicada en territorio ecuatoriano. El proyecto incluye un amplio estudio para determinar las características actuales de navegación y las características socios económicos de la zona de influencia, así como su potencial una vez intervenido el Río. Es importante destacar que el COSIPLAN plantea textualmente.

Los estudios de navegabilidad y transporte de la hidrovía deben de establecer regímenes hidrológicos, señalización de ruta, obras de protección y canalización, proveyendo el uso racional y ordenado de una navegación fluvial segura, preservando el medio ambiente con criterios de desarrollo sustentable. (UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, 2012).

El mejoramiento de la navegabilidad del río Morona, es un proyecto de enfoque binacional, pues el Perú también se ha planteado un mejoramiento en el tramo que está dentro de su

territorio. El río Morona nace en Ecuador por la unión de los ríos Mangosiza y Cangaime, avanza 16km por territorio ecuatoriano y entra al Perú recorriendo 434km hasta desembocar en el río Marañón.

Según el COSIPLAN se ha avanzado en la consolidación de este proyecto binacional. Tanto Perú como Ecuador han accedido a solicitar cooperación no reembolsable al BID y ya se han elaborado los términos de referencia para esta obra.

Otro proyecto individual que es importante destacar en esta estructura es el del Mejoramiento de la navegabilidad del Río Napo. Este proyecto tiene un valor de 5,8 millones de dólares y tiene una longitud de intervención de 860km, en los que busca mejorar la navegabilidad fluvial.

Para el COSIPLAN el río Napo es un importante canal de transporte y comunicación que además tiene un alto potencial futuro una vez intervenido en sus características de navegabilidad. El proyecto promete una serie de estudios tanto de factibilidad como de impacto ambiental que será compartido entre Ecuador y Perú. EL BID ya aprobó el financiamiento de 759 mil dólares para que inicien los estudios. Según el COSIPLAN, la empresa consultora contratada para realizar los estudios terminó el diagnóstico en el año 2010.

Finalmente el último proyecto planteado por este proyecto estructural es de la Construcción del Puerto la Providencia en Ecuador. Este proyecto tiene un costo de 25 millones de dólares y está direccionado a atender necesidades del sector del transporte fluvial.

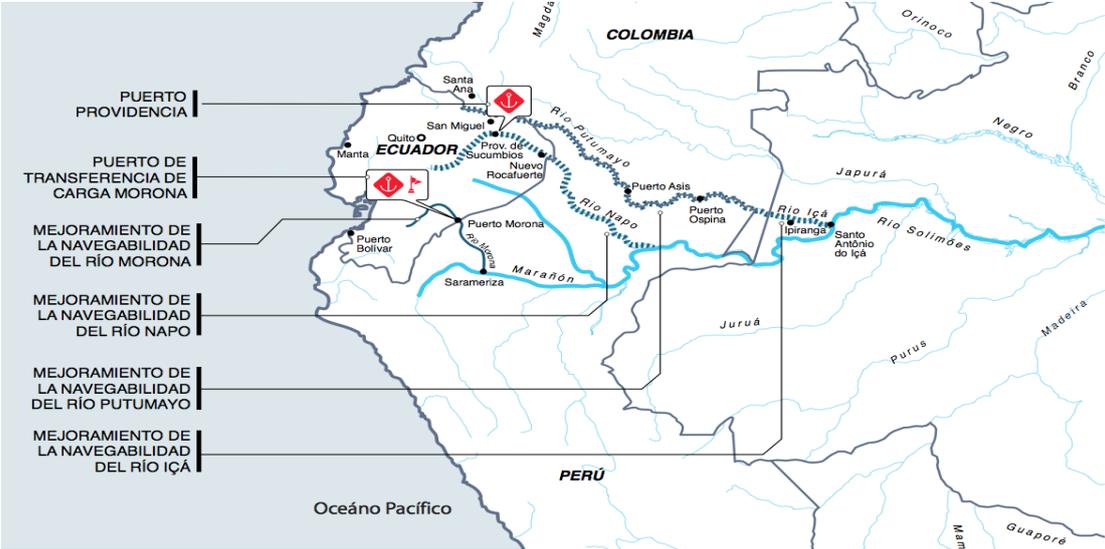
El proyecto plantea la construcción de un puerto de carga en las orillas del río Napo en la provincia de Sucumbíos, el COSIPLAN se plantea lograr que este puerto tenga las facilidades para ser un centro de transferencia de carga pesada así como un centro de seguridad y control de la inmigración.

Al igual que la mayoría de proyectos en el eje, este plantea conectar las costas del océano Pacífico con el río Amazonas, para a futuro lograr tener un ingreso directo al océano Atlántico. Varias zonas del Ecuador se podrán articular a este objetivo como por ejemplo

Esmeraldas, Manabí, Guayas, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbíos, Orellana y Napo. Por parte del Perú se vinculara el departamento de Loreto y por parte de Colombia los departamentos de Nariño y Putumayo.

Este proyecto era denominado como Manta – Manaus y una de sus características importantes es su aporte a la industria petrolera. En la zona de Edén y Chiro isla, Pompeia, existen una serie de islas que atienden al traslado de maquinaria para la industria petrolera. Según el COSIPLAN ya se han realizado varios estudios sobre la navegabilidad del río Napo por parte del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR, 2014).

Gráfico 3.4. Eje del Amazonas Brasil - Ecuador



Fuente: UNASUR, Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo, Ocho ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur, 2012

## Capítulo 4

### 1. Consideraciones Sobre Capacidades Y Diferentes Realidades

Es indudable que uno de los objetivos de UNASUR en el continente Americano fue intentar hacer un contra peso regional que influya sobre el proceso de toma de decisiones y resolución de conflictos con una respuesta y posición propia desde América del Sur. No obstante, en el continente Americano la constante lucha de poder entre los principales centros hegemónicos económicos (EEUU, Canadá, Venezuela y Brasil) y las reacciones nacionalistas desde el resto de países de América del Sur, ha desembocado en el surgimiento de nuevos centros de poder en el interior de la región Sudamericana. Este es el caso de la dinámica actualmente operante en la UNASUR, donde se ha creado un multilateralismo más complejo. Para concluir es importante tomar en cuenta algunas consideraciones.

Con el proceso de surgimiento de la UNASUR, los planteamientos del Área de Libre Comercio de las Américas terminaron por disgregarse en varios acuerdos comerciales, algunos con categoría de libre comercio como los que se mantiene actualmente entre Estados Unidos con Chile, cuyo Tratado entró en vigor el 01 de Enero de 2004 y que desde el 1 de enero del 2015, ha liberalizado las exportaciones de Chile hacía EEUU al 100%, luego de un proceso gradual de desgravación arancelaria que ha durado casi diez años. Se trata de más de 7.867 productos chilenos que entran al mercado estadounidense (Aduanas Chile, 2015).

Colombia es otro país miembro de UNASUR que mantiene un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos. Este viene de un proceso que inicia en el 2006 cuando ambos países firmaron sus cartas de entendimiento seguido por la modificación de la legislación interna colombiana y un proceso de implementación normativa dando como resultado la entrada en vigor el 15 de mayo de 2012 (Mincomercio Industria Y Turismo, 2015). Este acuerdo comprende aproximadamente 10.638 productos que se ubican en diferentes categorías de desgravamen arancelario (Procolombia, 2015).

Perú es otro país que entró en la misma dinámica, el acuerdo se firmó en el año 2006 y entró en vigor el 01 de febrero de 2009. De la misma manera que los anteriores, este acuerdo aún

mantiene diferentes niveles de desgravamen arancelario, pero hasta el 2014, los beneficios reales para la economía peruana han sido muy criticados.

Todos estos acuerdos iniciaron sus negociaciones a la par de las negociaciones para la creación de la UNASUR. Estados Unidos se consolidó como un importante socio comercial de estos países hasta el punto que un deterioro en sus relaciones podría tener amplias repercusiones políticas y económicas en estos países. A pesar de estas consideraciones el proceso de conformación de la UNASUR siguió adelante. Esta es una primera consideración importante, si se tienen en cuenta lo condicionadas que resultan las economías de América del Sur con la firma de estos tratados de libre comercio, sin mencionar los países que tienen TLC con la Unión Europea y otros acuerdos comerciales importantes.

## **2. Consideraciones logísticas y comerciales en navegación fluvial**

La segunda consideración importante es referente al acceso a la información que tiene cada país de cara a la aplicación de estos proyectos. Para el proyecto IIRSA COSIPLAN es fundamental el levantamiento de información en la región amazónica, especialmente relacionada al tema social, económico y también de las posibilidades de navegación de los ríos. En el informe “Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía” elaborado por la CEPAL, en cooperación con la CAF para apoyar los planes del IIRSA, es uno de los pocos informes existentes sobre el tema y que además reconoce la poca existencia de información referente a las cuencas de los ríos de esta región.

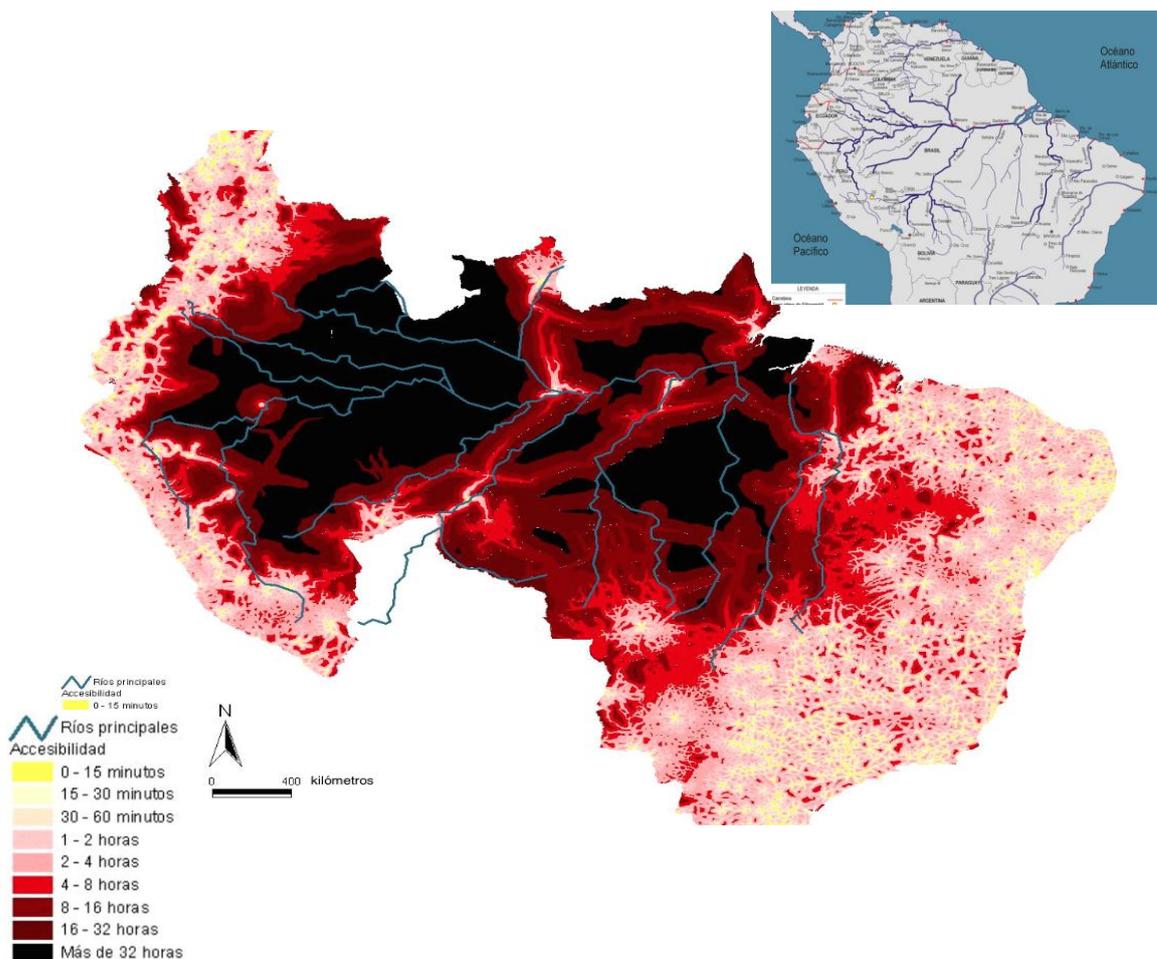
Tal antecedente demandó, que para la elaboración de dicho informe sea necesario realizar un trabajo de campo, en el que se levantó testimonio de un sinnúmero de actores entre: autoridades administrativas, militares, gremios, trabajadores, organizaciones no gubernamentales, transportistas, comerciantes, pueblos originarios (Neto, Sanchez y Wilmsmeier, 2006). El río Napo, en el territorio ecuatoriano, fue uno de los ríos analizados en este estudio.

Este antecedente es importante, ya que la región Amazónica al ser una zona biodiversa única, debe ser tratada como una zona altamente sensible al impacto externo. La gran cantidad de especies de fauna y flora existentes en la zona, dependen de que el ecosistema se mantenga en equilibrio. El estudio determinó por ejemplo, que a nivel agrícola los suelos son útiles solo

para cierto tipo de cultivos y que en zonas que están sujetas a procesos estacionales de inundación constante, la situación limita más aun el ámbito comercial agrícola (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 14).

La dificultad en el acceso a varias de las regiones amazónicas es importante de destacar. En el siguiente gráfico se puede observar como los ríos son los únicos corredores disponibles para adentrarse realmente en la región amazónica aunque existen carreteras que conectan las grandes ciudades con las ciudades Amazónicas. En el gráfico se observa también la cantidad de tiempo que se requiere para llegar a las diferentes zonas dependiendo de las posibilidades de acceso.

Gráfico 4.1. Mecanismos de transporte y tiempo de llegada



Fuente: Neto, Sanchez y Wilmsmeier, Hacia un Desarrollo sustentable e integrado de la Amazonia, 2006

En el conjunto de corredores identificados como navegables para el proyecto IIRSA, los que están vinculados al territorio del Ecuador se destacan el Corredor del Napo, que comprende una posible navegación desde el Coca – Nuevo Rocafuerte – Cabo Pantoja – Mazán – Iquitos – Pijuayal – Tabatinga – Leticia y hasta el Océano Atlántico. También se destaca el corredor Morona que plantea navegar desde Puerto Morona – Zarameriza – Puerto América – Yurimaguas – Iquitos – Leticia y hasta el Océano Atlántico. Las áreas de influencia directa de estos corredores planteados son de importancia tanto nacional como internacional.

A nivel de navegación, los ríos de la Amazonía presentan grandes diferencias en sus posibilidades. Por ejemplo, para el caso Colombiano en la región amazónica se encuentra información sobre posibilidades de navegación en ríos grandes como son el Guainía, Negro, Vaupés, Caquetá Japurá además del río Amazonas. Todos estos ríos son navegados en la actualidad por embarcaciones de pequeño y mediano tamaño (Neto, Sanchez y Wilmsmeier, 2006, 19).

Para el caso Peruano, las posibilidades de navegación en ríos de la Amazonía es mucho más extensa. Según estudios 6.000 de sus 14.000km de vías fluviales son navegables. Por el río Amazonas se puede navegar distancias de 540km casi todo el año. Esta vía sumada a la que tiene el río Ucayali, comprende un tramo navegable de 2.000km de longitud para embarcaciones de entre 3 y 7 pies de calado. Hasta Iquitos se puede navegar en embarcaciones de 15 pies de calado con una capacidad de carga de 100 a 200 toneladas. Por otro lado, el río Marañón es también navegable en aproximadamente 790km por embarcaciones de 4 pies de calado. Estos son los ríos principales por su tamaño en los que se puede navegar en territorio peruano, sin embargo hay varios más por mencionar (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 19).

Para el caso Ecuatoriano la diferencia es sustancial, ya que se trata de un país de escasa navegación fluvial amazónica, comparando con la realidad de los países vecinos miembros del Eje del Amazonas. En el Ecuador se destaca el río Napo, que se puede navegar desde el río Yasuní en la frontera con Perú, aguas arriba hasta Francisco de Orellana. En este tramo, si es época creciente, pueden navegar embarcaciones de hasta 1,20m de calado. Si la época no es creciente las embarcaciones solo pueden llegar hasta Nuevo Rocafuerte, logrando pasar

hasta Francisco de Orellana embarcaciones con 0,75 m de calado (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 19).

Los trazados planteados son recogidos del informe anteriormente citado, elaborado para apoyar a la iniciativa IIRSA. Vale destacar que para este estudio se excluyó a los ríos Morona y Putumayo por razones logísticas y ajenas a dicho trabajo. Esto conlleva a que exista menos información sobre estos ríos y sus cuencas, lo que dificulta y pone en riesgo la aplicación de cualquier proyecto.

En toda la Región Amazónica de América del Sur, existen solo dos puertos especializados en transferencia de carga y varios puertos de pequeño tamaño para transporte de pasajeros y mercancías. En la región amazónica más cercana al Ecuador es mucho más importante el transporte fluvial para personas que para transporte de carga. En ese sentido el transporte fluvial tiene un fuerte componente social y es una dinámica cultural propia de la Amazonía.

A nivel de transferencia de grandes cantidades de carga, solo los puertos de Iquitos (Perú), Leticia – Tabatinga (Colombia) y Manaus (Brasil) además de algunos puertos petroleros están en la capacidad de operar en estas actividades. En la región amazónica de Ecuador no existe ningún puerto que tenga una capacidad similar (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 20).

Si se cuantifica la cantidad de puertos de los países del Eje, se encuentra que el Ecuador tiene dos de los 55 puertos más importantes de la Región Amazónica. El resto de puertos pertenecen a Perú, Brasil y Colombia. En Ecuador destacan los puertos de El Carmen de Putumayo (Rio San Miguel) y Puerto Rodríguez, ambos para poder abastecer la navegación del río Putumayo. Colombia para este mismo propósito, tiene 8 puertos y Perú 8 puertos igualmente. Todo esto con la finalidad de conectarse por el río Putumayo hasta el río Amazonas (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 20).

Para el año 2006, según el informe elaborado para el IIRSA COSIPLAN, a nivel general, en algunos países no existe un registro oficial sobre el tráfico fluvial, tampoco un registro oficial sobre los flujos de la carga transportada. La información es escasa, incluso entre los países que tienen amplia experiencia en la navegación de ríos.

Además de la sustancial diferencia entre las posibilidades y experiencia en navegación que hay entre los países del Eje del Amazonas (Ecuador, Perú, Colombia y Brasil), el flujo comercial y de transporte también presenta grandes diferencias, teniendo en cuenta, de igual manera, que sobre este tema también existe escasa información.

En el caso del Ecuador, los proyectos del Eje plantean mejorar la navegación y acceso a los ríos Napo y Morona. La información sobre el río Morona es inexistente, ni los propios informes del IIRSA han logrado abordar el tema. No obstante, si tomamos el caso del río Napo, existe escasa información respecto de los flujos de transporte y las mercancías que se transportan. La información existente señala un bajo nivel de productos comercializados y que sirve básicamente para atender las necesidades de la población que se ubica en las costas de este río dentro del territorio ecuatoriano. Vale recalcar, que esta población se encuentra en condiciones de pobreza generalizada, por lo que las posibilidades de compra de productos son estrictamente para su subsistencia<sup>9</sup>.

Francisco de Orellana es la puerta de entrada a la Amazonía en Ecuador y especialmente al río Napo. Desde la Ciudad de El Coca se puede enviar cargas hacia el interior de la Amazonía, aunque esta ciudad aún no cuenta con un puerto desarrollado para actividades de gran calado. En ese sentido la infraestructura portuaria actual, obedece a la cantidad de transporte y carga que es enviada.

Para el año 2010 el Ecuador aún carece de una autoridad portuaria en estos ríos (Morona y Napo), lo que implica también que no existan estadísticas sobre la dinámica de las operaciones fluviales que se llevan a cabo en la zona, principalmente de carga de mercancías, aunque el Ejército suele estar presente en su lucha contra el narcotráfico y el contrabando de combustibles.

---

<sup>9</sup> La información se tomó de varias fuentes entre las que se destacan un informe del IIRSA (“Hacia un desarrollo integrado de la Amazonía”). Tesis de Antonio Rea, de la Universidad Central del Ecuador, sobre que hace una propuesta sobre la factibilidad económica y ambiental sobre las posibilidades de navegación en el río Napo. Tesis de Jennifer Olmedo, Universidad Tecnológica Equinoccial, sobre un análisis económico y social de la ruta fluvial Napo – Amazonas. Tesis de José Luis Maldonado, Universidad San Francisco de Quito, sobre los impactos ambientales de la navegación en el río Napo. Estudio Binacional Ecuador-Perú, financiado por el BID, sobre las posibilidades de Navegación del Río Napo. Todos los documentos se encuentran en la bibliografía de esta Tesis.

Se ha identificado tres tipos de carga que transitan por el río Napo:

- Productos alimenticios y de consumo direccionado a atender las necesidades del mercado regional.
- Otros productos para el mercado regional.
- Insumos para la industria petrolera entre los que se destacan: cemento acero, piedras, camiones, y maquinaria en general.

El transporte de insumos para la industria petrolera tiene su propia infraestructura y barcazas flotantes. Se conoce por ejemplo que actualmente Petroamazonas tiene los siguientes puertos para abastecer sus actividades (PetroamazonasEP, 2013):

- Puerto Santa Elena (Pañacocha)
- Puerto Chiru Isla (Bloque 31)
- Puerto Itaya (Bloque 15)
- Puerto Edén (Bloque 15)
- Puerto San Miguel / San Pedro (Bloque 7/21)
- Otros Puertos de PAM EP

El resto del transporte se realiza con embarcaciones de pequeño y mediano tamaño. Existe gran cantidad de embarcaciones en la zona del Napo, pero los flujos comerciales son reducidos, tanto por la falta de instalaciones de almacenaje de productos, como por la falta de producción de los mismos. Sin embargo, vale recalcar que no existen estadísticas que revelen de manera precisa o aproximada, el tipo de cargas que es transportada, así como la periodicidad con las que esta se envía (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 47).

Los flujos comerciales a nivel internacional son escasos y están destinados a abastecer las necesidades de la industria petrolera. De la misma manera, según datos del 2010, la cantidad de embarcaciones que ingresan a Ecuador provenientes de otros países es muy escasa. Se registra un leve intercambio comercial entre las poblaciones de las riveras del río Napo en Ecuador y Perú que obedece a abastecimientos de subsistencia (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 48).

Ecuador presenta cifras de más de 250.000 toneladas transportadas al año en transporte fluvial, que están direccionadas a atender las necesidades locales y un algún porcentaje de algunas zonas de las riveras fluviales del Perú. Sin embargo, esta cifra es obtenida de un análisis en base a estimaciones sin un trabajo estadístico riguroso. Para contrastar, se conoce que para el caso peruano se registra un movimiento comercial de 2 millones de toneladas al año.

Para el caso colombiano se registran movimientos anuales por 400.000 toneladas de varios tipos de productos para abastecer la demanda local e internacional. Para el caso del Brasil, en el año 2001 se registró un transporte de hidrocarburos (GLP y Petróleo) de 2 714.975 toneladas, mientras que de productos agrícolas destaca el transporte de mandioca que para el año 2000 estuvo en el orden de las 346.290 toneladas. Además, para el caso del Brasil también se transporta en cantidades importantes banana, leña y castaña de Pará (Neto, Sanchez, Wilmsmeier: 2006).

Es importante recalcar que todas las cifras presentadas anteriormente, se refieren al abastecimiento local, por vía fluvial, de cada uno de los países. El flujo de comercio internacional que existe entre los países, es muy reducido. En cifras de los años 1997-2003 se constata que el flujo de comercio internacional de los 4 países, a través de los ríos de la Amazonía, estuvo en el orden de las 115.000 toneladas. Este valor incluye las actividades petroleras.

Esto indica que el comercio internacional fluvial en la Amazonía, entre los miembros de este Eje, es bastante reducido, mucho más para el caso ecuatoriano que tiene una infraestructura de menor capacidad, comparado con el resto de países del Eje. Un análisis detallado evidencia que la mayoría de productos relacionados al flujo internacional corresponden a productos relacionados a la exportación de hidrocarburos y madera.

Además, hay evidencia que por un tema de acceso, el transporte fluvial en esta región es más costosa que en el resto de ríos en América del Sur (Neto, Sanchez y Wilmsmeier 2006, 51). El hecho de que en Ecuador no exista una autoridad portuaria y se maneje una informalidad en el transporte fluvial, no solo incrementa los costos en el transporte, como se ha evidenciado en algunos estudios, sino que también permite llevar varios tipos de productos como madera, e hidrocarburos sin control ni con las prevenciones adecuadas para con el medio ambiente.

### **3. La Geopolítica de la región Amazónica del Brasil en el Eje del Amazonas**

El tamaño de la industria brasilera ubicada en la Amazonía, en la parte de Manaus es importante de considerar. Además de poseer bases de investigación científica como el Centro

de Ciencia, Tecnología e innovación del polo industrial de Manaus y el Centro de Biotecnología de la Amazonía CBA; posee también grandes industrias, no solo brasileras sino multinacionales. De las empresas extranjeras que están presentes en Manaus se destacan SONY, COCA COLA, GILLETE, PEPSI, LG, SIEMENS, NOKIA, SAMSUNG, HONDA, entre otras. Manaus además cuenta con una zona franca, lo que ha dinamizado el comercio en el Amazonas, desde y hacia el Océano Atlántico (Ministerio De Desenvolvimento Industria Y Comercio Exterior Del Brasil, 2008).

Uno de los argumentos más sólidos por los que Brasil busca una conexión entre el Océano Atlántico y el Océano pacífico, es que las embarcaciones provenientes de los países asiáticos que llegan a América del Sur por la costa atlántica deben hacer uso del canal de Panamá donde muchas veces deben descargar y volver a cargar sus contenedores para poder transitar hasta Manaus, esto aumenta los costos de transporte. Las que entran a Ecuador, van hacia el puerto de Esmeraldas o Guayaquil. Algunas empresas que se encargan de enviar mercadería desde Manaus hasta el puerto de Guayaquil demoran un tiempo de 22 días en el viaje (un promedio de 18 días dependiendo del puerto a que se aspire llegar), dos días menos de lo tomaría viajar desde el Puerto de Guayaquil hasta Tokio, Japón (Cámara Marítima Del Ecuador, 2013).

El mercado de Manaus es el más importante de la Amazonía y principalmente de este Eje Amazónico. Esto tiene mucha relación con el antecedente de que la mayoría de flujos que transitan por la región obedece a las industrias extractivas y de materias primas. Según datos del Ministerio de desenvolvimiento, industria y Comercio exterior de Brasil, la región del Amazonas, la parte del Brasil, importa insumos para sus industrias y varios productos desde Estados Unidos, Alemania, China Tailandia, Japón, Taiwán, Filipinas y Malasia. Mientras que exporta productos a nivel regional abasteciendo los mercados del MECOSUR (Argentina, Paraguay y Uruguay), además de México, Colombia, Perú, Chile y Venezuela (Ministerio De Desenvolvimento Industria Y Comercio Exterior Del Brasil, 2008).

En 2007, las cifras de importaciones hacia la región amazónica del Brasil desde el Ecuador fueron de 220.000 dólares. Mientras que las exportaciones al Ecuador desde la región amazónica del Brasil llegaron a los 6.842 millones de Dólares. Ecuador se posiciona en el puesto 64 como país destino de las exportaciones del Amazonas (Ministerio de

desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, 2008). Vale recalcar que estas cifras se refieren al total de productos importados y exportados entre el Ecuador y la región del Amazonas de Brasil, y que además ingresan a ambos países por diversas vías de transporte, los flujos fluviales de comercio internacional con Ecuador son casi inexistentes.

Estos datos además deben ser contrastados con la relación comercial actualmente existente entre Brasil y Ecuador tomando en cuenta la totalidad de los territorios. Los principales productos que fueron exportados desde Ecuador al Brasil en el periodo 2007-2011 fueron: Aceite de Palma en bruto, productos madereros, chocolate y preparaciones con cacao, atún en conserva, bombones, caramelos, confites y pastillas, entre otros.

A nivel de las importaciones desde Brasil hacia el Ecuador destacan los teléfonos móviles, polietileno, medicinas, productos de hierro y acero laminados, vehículos para transporte de 10 o más personas, entre otros. Hay que considerar que en las relaciones comerciales de la región amazónica entre Ecuador y Brasil, existe un déficit de la balanza comercial para Ecuador. Para tomar un ejemplo, según cifras, en el periodo 2007-2011 Ecuador exportó a Brasil USD 89.561 e importó del Brasil USD 889.070 (Oficina comercial de Ecuador en Brasil, 2012).

Con todos estos antecedentes, se puede concluir que el Ecuador no tiene ninguna oportunidad comercial importante, que sea sólida y más que todo, que justifique su participación en esta iniciativa con una intervención de estas magnitudes en la región amazónica, principalmente en una zona tan sensible por razones de su biodiversidad y cultura como son las costas de los ríos. Así mismo las necesidades que deben ser cubiertas en los puertos y orillas de estos ríos obedecen a proveer un buen servicio al flujo actualmente existente.

Estos antecedentes, comerciales y logísticos, son el primer argumento contundente que indica que los proyectos del Eje Amazónico no son viables para el Ecuador, ya que no solo que no existe un estudio de mercado basado en cifras de alguna autoridad portuaria, sino que las evidencias apuntan a que el comercio internacional es reducido, desde y hacia Ecuador. Es evidente que los otros países, Perú y especialmente Brasil, pueden tener mucha más oportunidad a nivel comercial.

En consecuencia con la aplicación de los proyectos de eje, es probable que se incrementen los flujos de comercio actualmente existente, siendo estos mayormente relacionados a las industrias extractivas de Brasil y Perú y no al comercio de mercancías. Para el caso del Ecuador, como plantean los estudios existentes, se ha determinado la necesidad de una intervención local o extranjera en las zonas para crear nuevos mercados y dinamizar la economía, caso contrario se prevé que con los flujos actuales de comercio, no sucederá el desarrollo anhelado.

No queda claro el tipo de desarrollo que se propone para las costas de los ríos en términos de implementar actividades productivas sustentables, que no impacten con las dinámicas sociales, ambientales y económicas. Este es un tema no considerado en los estudios para determinar la pertinencia de esta iniciativa. Es decir, para el adecuado manejo de las riveras de los ríos en la región amazónica es necesario contar con amplios estudios ambientales, así como socio ambientales que busquen cuidar la integridad de la zona a nivel cultural, social y ambiental. Esta información que debería ser la base sobre la cual se analice la pertinencia de los proyectos, es inexistente.

Es evidente que la dinámica que se aplicará se basa en los posibles negocios o emprendimientos que se puedan realizar en lugares más alejados que la zona de influencia directa del proyecto. Sin embargo, como se observó anteriormente, los flujos que mayormente transitan por el eje amazónico son provenientes de la industria extractiva, que está presente a gran escala en Perú y Brasil.

Claramente se puede constatar, que la política fuerte de expansión comercial que se aplica en Manaus es uno de los motores que impulsa este Eje, de esta, Perú busca participar puesto que tiene una amplia experiencia en navegación de ríos en la Amazonia y una buena perspectiva futura a nivel comercial y también para el transporte de insumos para la industria petrolera y maderera. Estos son los preceptos sobre los cuales se plantea una integración regional en UNASUR en materia de infraestructura y planeamiento.

Como se puede evidenciar, la geopolítica del COSIPLAN se dinamiza gracias al accionar del Brasil. Este país se consolida como potencia emergente desde hace varios años y termina por consolidarse como una pieza fundamental para el mantenimiento del proceso de integración

en América Latina. Este país ha alcanzado un fuerte protagonismo en la Organización mundial de Comercio, es además miembro del G20 y parte de los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China), catalogados como potencias económicas con gran influencia en la geopolítica mundial.

De la misma manera, Brasil ha incrementado tanto su capacidad de accionar político, como el tamaño de su Producto Interno Bruto (PIB). Esta situación le ha permitido incrementar algunos rubros importantes relacionados con ambiciosos planes de Desarrollo direccionados al beneficio interno y al beneficio internacional. Estas características lo convirtieron en el principal mercado del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) y, también, de toda la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), sin mencionar sus capacidades en términos de capacidades militares, económicas y demográficas.

Sin embargo hay que recalcar que, aunque Brasil cuenta con una posición privilegiada en la región, esta no es suficiente para proporcionarle un rol protagónico en el escenario multipolar global que presenta varios desafíos.

En este contexto, desde hace más de una década el desafío para Brasil ha sido, entonces, consolidar una única fuerza Sudamericana, para a través esta, conseguir un rol importante en la toma de decisiones en el escenario global. En 2004, Brasil con una diplomacia estratégica, basada en el desarrollo de la economía y el comercio fomentó el establecimiento de la Comunidad de Naciones Sudamericanas (CSAN), que luego se transformó en UNASUR en 2008.

## Conclusiones

La región Amazónica, por sus características únicas, debe tener procesos independientes y aislados del grueso de políticas de desarrollo que se aplican a nivel nacional. Las características socio ambientales de esta región deben ser preservadas y reguladas para ser lo más sostenibles posibles y lo más alejadas de los procesos industriales de las grandes ciudades ya que una vez perdida la fauna, flora y culturas allí existentes, nunca podrán ser recuperadas. Sin embargo, desde hace varias décadas, la región Amazónica está pensada como potencial abastecedora de productos y servicios que alimentarán la economía nacional.

La región amazónica, constituye una de las regiones naturales más grandes del mundo. La importancia biológica de esta región, constituye la décima parte de todos los bosques del planeta, su biomasa es capaz de absorber grandes cantidades de dióxido de carbono, lo que favorece en gran medida el equilibrio del planeta. Así mismo, en algunas zonas existen grupos de indígenas no contactados, así como medianamente contactados, que representan el único eslabón con la vida y cosmovisión indígena donde hay saberes muy ricos y milenarios.

En épocas pasadas, bajo la visión de la dinámica de extracción de materias primas, los efectos beneficiosos del desarrollo llegaban escasamente a las zonas de influencia por medio de un efecto de filtración, que en realidad consistía en que las grandes ganancias que tenían los grupos vinculados con el capital internacional y que participaban directa o indirectamente en la explotación de los recursos, se filtraban a otros segmentos de la sociedad, muchas veces a manera de prebendas que posibilitaban el mantenimiento de estas actividades en zonas sensibles.

La tesis de la “Maldición de la Abundancia” sostiene que los países más ricos en recursos naturales, son los que enfrentan el desafío más complicado para salir de la pobreza y la desigualdad, esto debido las brechas de desigualdad en el mercado internacional y debido a su fuerte dependencia de las actividades extractivas para sostener sus economías. Hace varios años la recomendación del BID para salir de esta situación, era aplicar reformas a la gobernanza de los recursos naturales, con temas de soberanía y de manejo ambiental (ACOSTA 2009).

En Ecuador, es el Estado el que actualmente está a cargo de la explotación de recursos naturales y la intervención en zonas sensibles. Sin embargo, el impacto ambiental y la violación a los derechos humanos no han dejado de suceder. Es decir, el problema se encuentra en la actividad como tal, mas no simplemente en quien está a cargo de la explotación. El problema principal es que no se piensa en los límites del ecosistema.

En la actualidad las actividades de extracción de recursos e intervención en zonas sensibles se mantienen, se han incrementado y lo más grave es que se han vuelto una actividad justificada, para mantener el proyecto de desarrollo del país. La sociedad civil y especialmente los habitantes de las zonas de influencia directa de los proyectos son considerados como un actor inexistente u opuesto al progreso del país.

A pesar de lo que manda el Convenio 169 de la Organización Mundial del Trabajo, sobre la “consulta previa”, que básicamente otorga a los pueblos indígenas y originarios la posibilidad de ser consultados de forma previa ante la aplicación de medidas que puedan afectar sus derechos colectivos o su existencia cultural.

Se ha comprobado que muchos de estos procesos de consulta, no tienen jerarquía suficiente como para vetar un determinado proyecto, mucho más, si este es considerado como de interés nacional. Es por esto, que estos procesos han despertado alta conflictividad social, que viene acompañada con una actitud represiva desde el Estado donde se elimina la posibilidad del dialogo y a su vez se coartan los derechos fundamentales de los pueblos y nacionalidades indígenas del Ecuador.

Por encima del derecho de las comunidades a tener una consulta previa se ha instalado el derecho del Estado de intervenir sobre cualquier zona que a este le parezca de interés nacional, por los recursos que allí existen. Es una condición que se ha vuelto parte de la historia del continente Americano. Con diversas analogías, como por ejemplo aquella que sucedió en este mismo continente durante la Conquista Española en el siglo 16.

En aquella época, la Corona española, basándose en un documento llamado el “Requerimiento”, avalaba su derecho a conquistar a los pueblos de América. El documento

intentaba explicar a los indígenas que Dios, por medio del Papa, había concedido sus tierras a la Corona española, a quien además se debía obedecer. Con este antecedente divino, los indígenas tenían dos opciones: la primera atenerse a obedecer y de esta manera salvarse de ser sometidos a la servidumbre y además ser acogidos al cristianismo, o la segunda opción, no obedecer y ser sometidos a la guerra, al despojo y a la destrucción. Más adelante se habló de la posibilidad de respetar los derechos de los indígenas, siempre y cuando esto no atente contra la religión.

Actualmente, el derecho del Estado a intervenir sobre los territorios de interés nacional, está amparado por la continuidad del proyecto de desarrollo que se presenta como un ideal totalizador. En ese sentido, los pueblos no pueden hacer más que aceptar el proyecto y continuar en el olvido con o sin beneficios económicos adicionales como los que comúnmente se ofrecen tales como: intentos de servicios básicos, en algunos casos internet, luz eléctrica, entre otros; que a la final lo único que logran es hacer que las comunidades palpen algunas comodidades del mundo occidental pero sin llegar a configurarse como tal, puesto que por muchas razones estas terminan siendo inacabadas, dejando a esos pueblos en una hibridación que termina por destruirlos culturalmente dejándolos sumidos en la pobreza.

Sin profundizar en el debate jurídico sobre las falencias operativas que impiden que un proceso real de consulta previa se lleve a cabo, lo que se ha podido constatar al momento, es que el mecanismo que el Estado ha usado para avanzar y salir de este nuevo requerimiento, ha sido lograr ganar simpatizantes dentro de los movimientos indígenas para que al momento de la socialización, se obtenga la aprobación esperada. Este proceso ha sido uno de los componentes que ha dividido al movimiento indígena en el Ecuador.

Otro cambio importante de esta nueva gobernanza, es que la nueva planificación del Estado permite una mejor redistribución de los ingresos generados por las actividades extractivas. Con esta, se ha podido mejorar la vialidad e infraestructura en sectores importantes como salud y educación y en general de algunas zonas de la región Amazónica. Esto denota una clara diferencia con los pasados gobiernos, abiertamente neoliberales, quienes dejaron en el abandono la obra pública y no hicieron que los habitantes sientan algún tipo de gestión gubernamental proveniente de las rentas extractivas.

Bajo este esquema de nueva gobernanza y redistribución de la riqueza, los daños ambientales son ampliamente aceptados, pues son casi indispensables para seguir percibiendo las bondades del desarrollo. Se invisibiliza la realidad que es que las actividades de extracción de recursos y de intervención en zonas sensibles, siguen acumulando un amplio historial de destrucción del medio ambiente y violación de los Derechos Humanos en todo el continente.

En el mundo se constata cada vez más el agotamiento de los recursos naturales. Esta es una de las preocupaciones principales de los países industrializados y que en la actualidad también recae sobre los países menos industrializados pero acreedores de estos recursos.

Esta presión para acceder a los recursos naturales por parte de los países menos industrializados se expresa en iniciativas como el IIRSA, actualmente COSIPLAN, donde se aspira conectar las zonas más importantes a nivel de recursos naturales y por ende más sensibles del Continente Americano. Todos los proyectos propuestos a nivel de infraestructura obedecen más bien a una lógica de integración regional, direccionada a crear un sólido bloque económico que se sostiene en gran parte gracias a la exportación de materias primas y combustibles, donde los grandes polos industrializados son los que se beneficiarán.

El COSIPLAN, aunque presenta una nueva gobernanza, se desentiende de los enormes daños socio ambientales que implica para la región Amazónica. Es por esta razón que resulta pertinente, como señalan algunos autores, plantear la existencia de un modelo neo extractivista a nivel de la gobernanza de los recursos naturales, en el que de cierta manera existe un cambio en las industrias extractivas presentes desde fines de la década de los 90 pero que aún mantienen las lógicas extractivas.

Eduardo Gudynas afirma, que en este contexto se hace evidente que los gobiernos progresistas aceptan el estilo de desarrollo actual como indispensable, aunque mejorable, ajustable y de mejor redistribución. Por esta razón a nivel regional se promueve la aplicación de proyectos ambiciosos en materia de infraestructura como el COSIPLAN. La escasa pertinencia que tiene la participación del Ecuador en el Eje Amazónico evidencia que se trata de un proyecto político de integración regional, que como se concluyó anteriormente está liderado por Brasil.

Propuestas como la cartera de proyectos del COSIPLAN representan la nueva tendencia de proyectos y políticas ecológicamente correctas, provenientes de los nuevos centros hegemónicos de poder, planteadas como alternativas ambientales viables para alcanzar un nuevo modelo de desarrollo que permita al ser humano adaptarse de mejor manera a los desafíos del cambio climático. Es decir, gestionar de mejor manera los riesgos que genera el cambio climático y así aplicar una nueva gobernanza de los recursos naturales, tal como lo recomendaba el BID en momentos de crisis pasadas<sup>10</sup>. Sin embargo, mientras se mantenga la extracción de recursos como actividad base para dinamizar nuestra economía, la destrucción ambiental y cultural estará presente y difícilmente se las podrá cuantificar.

Es una necesidad urgente que reformulemos las ideas básicas que estructuran nuestro modelo de desarrollo, caso contrario nos mantendremos en el mismo círculo vicioso, la naturaleza será cada vez más afectada y terminaremos por colonizar todos los espacios biodiversos y culturalmente patrimoniales que aún existen en el planeta.

---

<sup>10</sup> Según las Naciones Unidas, la adaptación al cambio climático se centra en sus gestionar sus efectos. La adaptación se refiere a la adopción de políticas y prácticas para preparar condiciones para hacer frente a los efectos del cambio climático, admitiendo que en estos momentos es imposible evitarlo del todo. Existen opciones de adaptación en diversos sectores Agua: aumento de la recogida de agua de lluvia, almacenamiento de agua, conservación. Agricultura: ajuste de las fechas de siembra y de la variedad de los cultivos, reubicación de los cultivos. Infraestructura (incluidas las zonas de las riveras de los ríos): creación de marismas como buffer contra el aumento del nivel del mar y las inundaciones. Energía: utilización de fuentes renovables, rendimiento energético. <http://www.un.org/es/climatechange/adaptation.shtml>

## **Anexos**

### **Anexo 1**

*Listado indicativo de proyectos en ejecución o en preparación relativos a IIRSA por parte de las instituciones del CCT del IIRSA*

- Corredores de Integración del Occidente de Paraguay (en ejecución)
- Modernización de la Carretera Florianópolis-Osorio en Brasil (en preparación)
- Corredor de Integración Santa Cruz-Puerto Suárez en Bolivia (recientemente aprobado)
- Protección Ambiental y Social Santa Cruz-Puerto Suárez en Bolivia (recientemente aprobado)
- Programa de Mejoramiento de Pasos Cordilleranos en Argentina (aprobado)
- Infraestructura Vial del Uruguay (en preparación)
- Marco Regulatorio de Servicios Eléctricos de Uruguay (en preparación)
- Marco Institucional y Regulatorio SW Telecomunicaciones en Uruguay (en preparación)
- Mejoramiento Institucional en Pasos Fronterizos en Argentina y Chile (en preparación)
- Estudio sobre pasos de fronterizos en la región andina (concluido)
- Estudio de integración energética en los países del MERCOSUR ampliado (concluido)
- Apoyo a la Privatización y Concesiones en Infraestructura Fase 1 en Colombia (en ejecución)
- Apoyo a la Privatización y Concesiones en Infraestructura Fase 2 en Colombia (en preparación)
- Programa Sectorial Eléctrico en Colombia (ejecutado)
- Central hidroeléctrica Porce en Colombia (ejecutado)
- Apoyo a la Inversión Privada en Ecuador (en ejecución)
- Programa Sectorial de Inversiones en Ecuador (en ejecución)
- Programa Sectorial Eléctrico en Guyana (ejecutado)
- Marco Regulatorio Sector Eléctrico en Guyana (ejecutado)
- Programa Carreteras 3 en Perú (en ejecución)
- Marco Regulatorio Sector Transporte en Perú (en preparación)
- Marco Regulatorio Sector Energía en Perú (en preparación)
- Modernización de las Telecomunicaciones en Surinam (en ejecución)
- Programa Vial 3 en Venezuela (en ejecución)
- Central hidroeléctrica Caruachi en Venezuela (en ejecución)
- Estudio Interconexión Eléctrica Colombia-Venezuela (en preparación)
- Estudio Integración Energética en los Países Andinos (en preparación)
- Telecomunicaciones y tecnología de la información en Guyana (en preparación)

### **Corporación Andina De Fomento**

- Corredor Ilo-La Paz y puente internacional Desaguadero (Perú-Bolivia, recién inaugurado)
- Corredor Manaos-Ciudad Guayana-Puerto Cabello (Brasil-Venezuela, recién inaugurado)
- Estudios de preinversión conexión vial San Cristóbal-Cúcuta (Venezuela-Colombia, concluidos)

- Estudios de preinversión para corredores de integración Ecuador-Perú (varios proyectos en ejecución)
- Estudios de preinversión sobre gestión de pasos críticos y modernización institucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná (en preparación)
- Corredor Caracas-Bogotá-Quito (varios tramos en Colombia, en evaluación)
- Corredor de los llanos Caracas-Bogotá-Quito, tramos Baeza-Tena y Puyo-Macas, en Ecuador (en ejecución)
- Corredor costero de integración Ecuador-Colombia y puente sobre el río Mataje (en ejecución)
- Corredor de integración Rondonia-Acre-Madre de Dios-Pando-Beni (Brasil-Perú-Bolivia, en ejecución)
- Tramos estratégicos de integración de Uruguay con Argentina y Brasil (vía mega-concesión, en evaluación)
- Túnel de la Línea en el Corredor vial Bogotá-Puerto Buenaventura (en evaluación)
- Conexión vial Tarija-Bermejo, varios tramos (Bolivia-Argentina, en ejecución)
- Conexión vial Oruro-Pisiga, varios tramos (Bolivia-Chile, en ejecución)
- Corredor Santa Cruz-Puerto Suárez, tramo San José-Roboré (Bolivia-Brasil, por iniciarse)
- Conexión vial Cuenca-Méndez-Morona (Ecuador-Perú, aprobado)
- Paso lateral de Ambato, Ecuador (en ejecución)
- Programa de infraestructura fronteriza Ecuador-Perú (en ejecución)
- Corredor Paita-Yurimaguas-Amazonas, tramo Rioja-Tarapoto (en ejecución)
- Ampliaciones al gasoducto Bolivia-Brasil (en evaluación)
- Transmisión eléctrica Macagua II-Roraima (Venezuela-Brasil, recién inaugurado)
- Interconexión eléctrica Colombia-Ecuador, tramo Ecuatoriano desarrollado por Transelectric (en evaluación)
- Centro Binacional de Atención en Frontera Bolivia-Perú en Desaguadero (en ejecución)
- Estudio del transporte de carga por carretera en la Comunidad Andina
- Estudio de la situación logística de los 5 países andinos para sus principales rubros de exportación
- Hidroeléctrica de Caruachi, Venezuela (en ejecución)
- Líneas de Transmisión del Sur de Venezuela (en ejecución)
- Apoyo al programa de expansión de la Electricidad de Caracas C.A. (en ejecución)
- Apoyo al programa de expansión de ELETROBRAS (en ejecución)
- Apoyo al desarrollo de Puertos seleccionados en Sudamérica (varios proyectos en ejecución vía Fondo Latinoamericano de Infraestructura y Fondo Darby)
- Apoyo al desarrollo de la infraestructura eléctrica Suramericana (varios proyectos en ejecución vía Fondo Scudder de energía)
- Estudios y diseño final de la conexión vial Bella Vista-Rurrenabaque, Bolivia (en ejecución)
- Programa de infraestructura Vías para la Paz I, Colombia (en ejecución)
- Programa de infraestructura Vías para la Paz II, Colombia (en ejecución)
- 4 Programas Multisectoriales de Inversión Pública en Infraestructura, Colombia (en ejecución)
- 3 Programas Multisectoriales de Inversión Pública en Infraestructura, Perú (en ejecución)

- Programa Multisectorial de Inversión Pública en Infraestructura, Ecuador (iniciándose)
- Programa Multisectorial de Inversión Pública en Infraestructura, Venezuela (en ejecución)
- Programa Andino de Competitividad (Estudios y cooperación técnica para fortalecer las agendas nacionales de competitividad en Infraestructura)

### **Fonplata**

- Puente sobre el Río Paraguay, BR-262 entre Miranda y Corumbá en Brasil (ejecutado)
- Estudios para la pavimentación de la ruta N 6, tramo Boyuibe-Hito Villazón en Bolivia (estudio concluido y proyecto en preparación)
- Estudios para la pavimentación carretera Abapó-Camiri en Bolivia (ejecutado)
- Pavimentación de la ruta IV, tramo San Ignacio-Pilar en Paraguay (ejecutado)
- Pavimentación de la carretera MS 384, tramo Antonio Joao-Bela Vista-Caracol en Brasil (en ejecución)
- Estudios para la readecuación del Puerto Pilar en Paraguay (en preparación)
- Estudios para la readecuación del Puerto de Santa Fe en Argentina (en preparación)

## **Glosario**

**UNASUR**, Unión de Naciones Suramericanas

**COSIPLAN**, Consejo de Infraestructura y Planeamiento

**IIRSA**, Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional

**BID**, Banco Interamericano de Desarrollo

**ALCA**, Área de Libre Comercio de las Américas

**CEPAL**, Comisión Económica para América Latina y el Caribe

**MERCOSUR**, Mercado Común del Sur

**CAF**, Corporación Andina de Fomento

## Lista de referencias

- Acosta Alberto. 2009. La Maldición de la Abundancia, Abya-Yala, Quito.
- Alimonda Hector. 2011. La Colonialidad de la Naturaleza. Una aproximación a la Ecología política de América Latina., La naturaleza Colonizada, Ecología Política y minería en América Latina, CLASCO.
- Amoroso Botelho João. 2008. La Evolución y la creación de UNASUR, Revista Debates.
- Aduanas Chile, Tratado de Libre Comercio Chile-Estados Unidos, página web visitada en junio 2015,  
<https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20070711/pags/20070711153552.html>
- Carciofi Ricardo. 2007. de la Secretaría del CCT de la IIRSA, presentada en el Encuentro de Ministros de Transporte e Infraestructura de Iberoamérica, Montevideo.
- Casanova Pablo. 2003. Colonialismo interno una redefinición, Universidad Autónoma de México.
- Central Intelligence Agency, The World Factbook,  
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>
- Clame Pierre. 2008. Hacia una revolución de la gobernanza, reinventar la democracia, Universidad Andina Simón Bolívar, Corporación Editora Nacional, Ecuador.
- Comunidad Andina de Naciones. 2000. Documentos internacionales, Comunicado de Brasilia, Brasilia, [http://www.comunidadandina.org/documentos/dec\\_int/di1-9-00.htm](http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/di1-9-00.htm)
- Comunidad India de Naciones, Documentos Internacionales, Anexo III, Informe Del Comité de Coordinación Técnica, IIRSA. 2000.  
[http://www.comunidadandina.org/documentos/dec\\_int/CG\\_anexo3.htm](http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/CG_anexo3.htm)
- Comunidad Andina de Naciones, Documentos Internacionales. 2005. Declaración presidencial y Agenda Prioritaria, Brasilia,  
[http://www.comunidadandina.org/documentos/dec\\_int/casa\\_2005\\_3.htm](http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/casa_2005_3.htm)
- Comunidad Andina de Naciones, Documentos Internacionales. 2006. Declaración Presidencial, Cochabamba,  
[http://www.comunidadandina.org/documentos/dec\\_int/dec\\_cochabamba\\_reflexion.htm](http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/dec_cochabamba_reflexion.htm)
- COSIPLAN. 2011. Plan de Trabajo 2012 COSIPLAN, II Reunión del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, COSIPLAN/UNASUR.
- Corporación Andina de Fomento, Que es el IIRSA, 2012,  
<http://www.caf.com/view/index.asp?ms=8&pageMs=10180>
- Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). 2012. Plan de Acción Estratégico 2012-2022.

Cipoletta Tomassian, Georgina. 2006. "El Tratamiento de Asimetrías Estructurales en un Bloque de Integración Regional. La Experiencia Europea en el caso de la política de cohesión y sus lecciones para el Mercosur", material Trabajo de Disertación, MRNI-FLACSO/UDESA/U.Barcelona, Mimeo.

Ceceña Ana Esther. 2007. territorialidad de la dominación: Integración de la Infraestructura regional Sudamericana, Aguilar Paula, Motto Carlos, Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. Buenos Aires.

Chávez David, La Consulta Previa en el Ecuador, Centro de Estudios Económicos y Sociales,

Centro de Ciencia, Tecnología e Innovación del Polo Industrial de Manaus (CT-PIM), Página web visitada en junio 2015, <http://www.suframa.gov.br/invest/es-zona-franca-de-manaus-ct-pim.cfm>

Centro de Bio-tecnología de la Amazonía, página web visitada en junio 2015, <http://www.suframa.gov.br/cba/>

Cámara Marítima del Ecuador CAMAE, Guayaquil por excelencia la ciudad Puerto del País, 2013

Seers Dudley. 1979. Development and Change, 10, 4.

Escobar Arturo. 2007. La Invención del Tercer Mundo, Construcción y Deconstrucción del Desarrollo, Fundación editorial El Perro y La Rana, 2007.

Federación de Industrias del Estado de Sao Paulo. 2012. 8 Ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur.

Fontaine Guillaume. 2010. Petropolítica, Una teoría de la gobernanza energética, Quito: Instituto de Estudios Peruanos, Ecuador.

Frank Andre Gunder. 1970. Lumpenburguesia: Lumoendesarrollo. Dependencia, Clase y política en Latinoamérica, Prensa Latinoamericana.

Germani Gino, Marginality. 1980. New Brunswick, Transaction Books, El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus principales problemas.

Gonzales Casanova Pablo. 1995. Globalidad, Neoliberalismo y Democracia, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM, México.

Gonzales Casanova Pablo. 1965. Studies in Comparative International Development, Commercial policy in the underdevelopment countries.

Gudynas Eduardo. 2014. Conflictos y Extractivismos: Conceptos, Contenidos y Dinámicas, Decursos, Revista de Ciencias Sociales, Cochabamba.

- Gudynas Eduardo. 2004. Economía ecología y ética del desarrollo sostenible, CLAES.
- Guerra Gustavo. 2012. Agenda y Recomendaciones para aprovechar las oportunidades para el Perú a partir del Potencial de Integración del Eje de Integración y Desarrollo del Amazonas, Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Honty Gerardo. 2006. Energía en Sudamérica: una interconexión que no integra, Nueva Sociedad 204.
- IIRSA. 2009. IIRSA construyendo un futuro común, Documento institucional, [www.IIRSA.org](http://www.IIRSA.org)
- Kay Cristóbal. 1991. Teorías Latinoamericanas de Desarrollo, Nueva Sociedad Nro. 113.
- Lander Edgardo. 2014. El Neoextractivismo como modelo de desarrollo en América Latina y sus contradicciones, (Neo)Extractivismo y el Futuro de la Democracia en América Latina: Diagnostico y Retos, Berlín.
- Martínez Allier Joan, Los conflictos ecológicos-distributivos y los indicadores de Sustentabilidad, Revista Iberoamericana de Economía Ecológica.
- Marini Mauro. 1973. Dialéctica de la Dependencia, Ediciones Era, México.
- Ministerio do Desenvolvimento, Industria e Comercio Exterior de Brasil, Zona franca de Manaus. 2008.  
<http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/PSCI/PSCISuframaEquador.pdf>.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2015. Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, página web visitada en junio, <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14853>
- Narváez Iván y María José Narváez. 2012, Derecho ambiental en clave neo-constitucional, FLACSO sede Ecuador, Ecuador.
- Neto Pedro, Sánchez Ricardo, Wilmsmeier, Gordon. 2006. Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía: los corredores de transporte en la cuenca amazónica central-occidental y sus afluentes principales en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, CEPAL, Recursos Naturales e Infraestructura, N.110.
- Pro Ecuador. 2012. Relación comercial Brasil vs Ecuador, [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/PROEC\\_GC2012\\_BRASIL.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/PROEC_GC2012_BRASIL.pdf)  
Procolombia, Productos Negociados en el TLC, página web visitada en junio 2015, <http://tlc-eeuu.procolombia.co/abc-del-tlc/productos-negociados-en-el-tlc>
- PETROAMAZONASEP. 2013. Concurso de Ofertas, 218 PAM-Ep, Servicios de Transporte Terrestre y Fluvial de pasajeros en Petroamazonas Ep,

<http://www.petroamazonas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/09-10-13-Transporte-Terrestre-y-Fluvial-de-Pasajeros.pdf>

Plan de Acción Estratégico 2012-2022, Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), Unión Suramericana de Naciones, noviembre 2012, Lima – Perú.

Perrota Daniela, Gaston Fulquet y Eugenia Inchauspe. 2011. Luces y sombras de la integración de las empresas brasileñas en Sudamérica? Integración o interacción?, Nueva Sociedad, Buenos Aires.

Perrotti Daniel y Sánchez Ricardo. 2011. “La Brecha de Infraestructura en América Latina y el Caribe”, CEPAL, Serie DRNI No 153.

Quijano Anibal. 1996. Notas sobre el Concepto de Marginalidad Social, CEPAL, Santiago.

Roitman Marcos. 2002. Pensamiento sociológico y realidad nacional en América Latina, Edición exclusiva para Rebelión.

Sánchez Ricardo J. y Gordon Wilmsmeier. 2009. “Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries” Serie DRNI N° 140, CEPAL, Santiago de Chile.

Sassen Saskia. 2001. ¿Perdiendo el control?, La soberanía en la era de la globalización, Bellaterra, España.

Schütz Jurguen. 2005. ¿Somos pobres porque somos ricos?, recursos naturales, tecnología y globalización, Fondo editorial del congreso del Perú.

Sunkel Osvaldo. 1972. Capitalismo Transnacional y desintegración nacional en América Latina, Ediciones Nueva Visión.

Tortosa José María. 2011., Los desafíos del Desarrollo en el Siglo XXI, Otro Desarrollo.

Unceta Koldo. 2007. Desarrollo, subdesarrollo, maldesarrollo y postdesarrollo. Una mirada transdisciplinar sobre el debate y sus implicaciones, Carta Latinoamericana, Centro Latino Americano de Ecología Social, Uruguay.