

La IIRSA: ¿Un lenguaje común?

Por Margarita Flores*

Los megaproyectos en infraestructura, anunciados como complemento del ALCA se mantienen como meta aun por parte de gobiernos que han hablado de un modelo alternativo. La discusión sobre si es posible construir una nueva sociedad manteniendo el modelo exportador, el mismo esquema energético y sin dar prelación al mercado interno debe darse en profundidad.

*“La cordillera de los Andes es ciertamente una belleza,
pero es un terrible problema de ingeniería”.¹
Carlos Lessa, presidente del BNDES*

Cuando han entrado en grave crisis los tradicionales esquemas de integración en Suramérica y los problemas en Mercosur y la CAN son notorios, vuelve a ponerse sobre la mesa la debilidad de la integración física y de infraestructura de la parte sur del continente.

Los megaproyectos en infraestructura, anunciados como complemento del ALCA se mantienen como meta aun por parte de gobiernos que han hablado de un modelo alternativo. La discusión sobre si es posible construir una nueva sociedad manteniendo el modelo exportador, el mismo esquema energético y sin dar prelación al mercado interno debe darse en profundidad. El presente artículo aporta en este sentido.

Desarrollo e integración

Alrededor de las negociaciones de integración comercial en América Latina, que desde el ALCA Área de Libre Comercio de las Américas hasta la CSN Comunidad Suramericana de Naciones pasando por los TLC Tratados de Libre Comercio, se surte un proceso paralelo, cuyo objetivo expreso es dotar de infraestructura vial, portuaria, energética y de canalización y conexión de grandes ríos al subcontinente, para lograr ahora sí el prometido (y nunca obtenido) desarrollo. El mensaje utilizado transmite una magnificación de la trascendencia de las obras y su casi automático efecto sobre el crecimiento económico y la mejora de condiciones socioeconómicas. Frente a esta expectativa, se precisó la sola decisión de los gobernantes y de los financiadores para elaborar un diseño y un Plan de Acción, haciendo caso omiso de las normas sobre participación ciudadana y consulta en el caso de los grupos étnicos. Pero lo paradójico es que los proyectos contenidos en la IIRSA Iniciativa de Integración de la Infraestructura de Sur América y la determinación de diseñar y avanzar en las obras se toman desde diferentes orillas ideológicas.

En efecto, la fuente de la IIRSA se encuentra en las Declaraciones y Planes de Acción adoptados en Cumbres de Presidentes de las Américas [2], de las cuales se han celebrado las siguientes: Miami 1994, Cumbre de Desarrollo Sostenible de Bolivia 1997, Santiago de Chile 1998, Québec 2001, Monterrey 2004 y Mar del Plata 2005. Estas cumbres tenían como uno de sus objetivos el impulso del ALCA, cuyo proceso se detuvo aparentemente pero cuyas finalidades se están logrando a través de los TLC. La Cumbre de las Américas de Québec, en su Plan de Acción “para fortalecer la democracia, crear la prosperidad y desarrollar el potencial humano”, concretó y seleccionó aún más los temas en 17 grandes capítulos, que a su entender contribuirán a lograr los objetivos propuestos, al paso que el tema de la infraestructura física se considera vital para todo el proceso integrador, como se observa en el interés otorgado al Plan Puebla-Panamá PPP y a la Iniciativa de Infraestructura Regional IIRSA. Para ello se apela al “ambiente normativo” que incluye la adopción de regímenes legislativos y administrativos. [3]

La importancia concedida a la infraestructura, la determinación del principal banco regional para apoyarla y la oportunidad de negocios que genera, se expresan en las palabras del ex presidente del BID, Enrique Iglesias, cuando sostiene: “Este desarrollo de la infraestructura, que estuvo desde la posguerra prácticamente monopolizado por la gestión e inversión estatales, comenzó a experimentar transformaciones profundas a principios de la década del 90. En el marco de los procesos de estabilización macroeconómica y apertura externa que viven nuestros países, se modificaron los mecanismos tradicionales de provisión de infraestructura. En toda la región el sector privado pasó mayoritariamente a detentar la responsabilidad primaria en materia de gestión y expansión de la infraestructura física. De hecho, más de la mitad de la inversión privada en infraestructura hacia los países emergentes en esos años se dirigió a nuestra región. Esta inversión se

concentró en los sectores más atractivos comercialmente y con menor percepción de riesgo, las telecomunicaciones y el sector energético”.

Y hay que crearle, siendo el BID uno de los impulsores de las reformas al Estado en América Latina durante los 90, cuando señala que “el repliegue del Estado de la gestión directa de la infraestructura, la implantación de nuevos marcos regulatorios y la introducción de la competencia en ciertos servicios, la creación de nuevas instituciones para la regulación y el control de los servicios públicos, las privatizaciones y el ingreso de nuevos operadores nacionales e internacionales, son los rasgos comunes de esta transformación histórica.” [4]

Pero también desde propuestas propias diferentes al ALCA se avala al IIRSA, y es así como en la construcción de la Comunidad Sudamericana de Naciones se considera que “no sería factible sin los avances de IIRSA, ya que gracias a ésta existe una agenda común de acciones y proyectos para la integración física de América del Sur, articulando los grandes espacios interiores y brindando una oportunidad única para el desarrollo descentralizado de nuestros países”. El mismo funcionario señaló que IIRSA será fundamental para promover la cohesión regional, mientras se avanza en instrumentos complementarios para fortalecer la dimensión del desarrollo en la integración sudamericana.

Y obras de mucha envergadura, como el gasoducto del Sur, se adscriben al IIRSA, sin hacer ninguna distinción: “El gasoducto, la obra de infraestructura física más grande de Sudamérica, es impulsado por los presidentes Hugo Chávez, de Venezuela, Néstor Kirchner, de Argentina, y Luiz Ignacio Lula da Silva, de Brasil. Tendría 7 mil kilómetros que pueden ampliarse a más de 10 mil, dependiendo de la ruta elegida, según expertos. Transportaría 150 millones de metros cúbicos diarios y su construcción costaría 25 mil millones de dólares”. [5]

Como se aprecia, existe una comunidad de intereses en torno a las grandes obras de desarrollo para la región, y las determinaciones que se toman no dependen de una u otra orilla ideológica, sino de un modelo de desarrollo en el cual coinciden los diferentes enfoques. Estas políticas de integración física, y energética continúan proponiendo el modelo de desarrollo que nos haga competitivos en el mercado mundial, advirtiendo como se hace desde dos siglos que la falta de vías de comunicación es uno de los factores que ha impedido un mejor comercio intraregional, y este conjunto de obras es el medio que solucionará tal distorsión de carácter comercial. Y, la justificación de toda la vida, radica en que los “accidentes físicos, o naturales” son los que han impedido una mejor comunicación entre los países. De allí ha surgido el concepto de que América del Sur es un subcontinente conformado por “islas” [6], hecho causado por la presencia de la cordillera de los Andes y la Amazonía. Estas cinco islas, son: la plataforma Caribe, la plataforma Atlántica, el enclave amazónico, la cornisa andina, y el enclave amazónico sur. Si bien

la argumentación central es la unión del continente para mutuo beneficio, el resto del discurso apunta a aumentar el comercio extraregional y no el intraregional, como meta que conduzca al desarrollo.

Estos planteamientos encuentran un marco conceptual en el documento del BID “Informe sobre Progreso Económico y Social BID, Más allá de las fronteras: El nuevo regionalismo en América Latina, 2002”. Acá el BID recuerda que “las iniciativas de integración regional representan un tercer nivel de reforma de política comercial, que apuntan a complementar la liberalización unilateral y multilateral impulsada desde mediados de los años ochenta.”, y que la integración regional “es una parte integral del proceso mismo de reforma estructural”.

En su papel de dinamizador de la integración, se ve asimismo como una institución que debe maximizar su apoyo a la preparación de los países regionales para lograr una inserción competitiva y socialmente benévola a una economía mundial globalizada, a través de la integración regional y de la cooperación funcional.

Este cambio se fundamenta en que las viejas iniciativas para la integración de la posguerra en América Latina y el Caribe (ALC) estaban diseñadas para respaldar y profundizar una estrategia estatal aislacionista de industrialización mediante la sustitución de importaciones. Tal enfoque se derrumbó con la crisis económica de los ochenta y ahora el comercio es el nuevo paradigma, hacia el cual debe orientarse el desarrollo.

Este nuevo regionalismo surgido en los noventa se apoya en un nuevo marco de políticas como el desarrollo de reformas estructurales, las cuales están dirigidas a posicionar las economías para integrarse a las fuerzas de la globalización, a transformar la producción y a fomentar la competitividad. Se hace necesario consolidar y refinar las reformas estructurales de países individuales, la implantación de protocolos de segunda generación, y el fortalecimiento de la institucionalidad regional y su contrapartida nacional. Hay que modernizar los mecanismos de solución de disputas modernos y transparentes; porque tiene que mejorarse la capacidad de negociación y el cumplimiento de acuerdos, y el desarrollo de sistemas tributarios compatibles con mercados integrados y atractivos para el fomento del comercio y la inversión externos, se señala.

En cuanto hace a las medidas que deben tomarse para asegurar reglas e instituciones adecuadas al actual proceso de integración, éstas deben estar encaminadas a fortalecer la institucionalidad regional y su contrapartida nacional, garantizando que se aceleren los procesos de solución de conflictos, con el objeto de reducir la incertidumbre de los agentes económicos y minimizar las trabas en el tratamiento de problemas, generar incentivos para aumentar la cooperación, reducir los costos de transacción y desarrollar regímenes regulatorios comunes.

El planteamiento del BID es lograr que los asuntos

domésticos, léase los nacionales, se neutralicen a través de lo que señala como el mejoramiento de la calidad y el apoyo técnico de los órganos intergubernamentales para que sus decisiones estén basadas en instancias técnicas independientes y se minimice la vulnerabilidad a las coyunturas políticas domésticas. Es decir sustraer o minimizar la intervención del Estado en estos asuntos.

También el BID es claro en señalar sus prioridades, las cuales atienden a proyectos de integración subregional, hemisférica e interregional (Norte-Sur) pertinentes desde el punto de vista económico (no todos lo son) y que tengan respaldo político. Y apoyar países en diagnóstico sobre la necesidad de establecer instituciones regionales para que funcionen bien los diversos tipos de acuerdos, incluyendo el análisis de las posibles formas de financiación de las instituciones que los diagnósticos recomienden.

La IIRSA se inspira en el pensamiento desarrollista de mediados del siglo XX, que ha servido de plataformas gubernamentales a nivel nacional, y como ya mencionamos desde 1994 se incluyó en las Declaraciones y Planes de Acción adoptados en Cumbres de Presidentes de las Américas. Fue, precisamente en la reunión presidencial de Brasilia de 2002 donde se aprobó la IIRSA, que es el conjunto de grandes vías, hidrovías, hidroeléctricas, represas, puertos, gasoductos, en fin todo un conjunto de grandes proyectos, y que tienen como justificación integrar la región. Según un documento de la Reunión Ministerial de Energía, Transporte y Comunicaciones, su objetivo “es el de estimular la organización del espacio suramericano a partir de la contigüidad geográfica, la identidad cultural, y los valores compartidos de los países vecinos suramericanos”. [7]

El espíritu integrador así definido se refrendó en el denominado Consenso de Guayaquil sobre integración, seguridad e infraestructura para el desarrollo [8], y los presidentes “reiteraron su voluntad de seguir impulsando acciones de coordinación y cooperación con miras a la conformación de un espacio común sudamericano y en este sentido reafirmaron el conjunto de postulados que se han establecido en las distintas Cumbres Presidenciales que han celebrado, particularmente en la I Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia en el año 2000”.

Allí depuraron más la relación entre infraestructura y desarrollo, a la cual calificaron de esencial para la integración económica de la región, pero lo que es más importante como palanca del “desarrollo de sus países, al mitigar la pobreza e incorporar a los individuos, particularmente de los sectores marginados o más vulnerables, a los beneficios de la sociedad moderna”. De igual forma, coincidieron en que esta relación debe tener una Visión Estratégica de Suramérica VESA que tiene como base el principio de regionalismo abierto arriba citado y está condicionada a los resultados del análisis de cinco principios básicos: perspectiva

geoeconómica, sostenibilidad social, eficiencia económica, sustentabilidad ambiental y desarrollo institucional (Punto 6).

Asimismo, según el documento de Consenso, con la IIRSA se logra la integración multisectorial, la de distintas áreas geográfica y la de las denominadas zonas internas de América del Sur, todo con el fin de “promover y facilitar el crecimiento y desarrollo económico y social de América del Sur; mejorar la competitividad internacional de la región, incrementar su participación en la economía mundial y enfrentar mejor los desafíos que impone la globalización; y fortalecer la integración y cooperación regional mediante la ampliación de mercados, la convergencia de políticas públicas y el acercamiento social y cultural de Sudamérica”.

En el año 2000, los Programas Estratégicos de Integración, formulados a partir de las cumbres, se consolidaron en un único plan, la IIRSA, que reúne las conclusiones de los estudios previos del BID y la CAF. Después se adoptó el Plan de Acción para la IIRSA, el cual tiene como enfoque los “ejes de integración y desarrollo, complementado con el desarrollo de procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística. A partir de esta visión estratégica deberán identificarse los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para el desarrollo de la infraestructura básica al nivel suramericano, en la presente década. Para ello, se establecerán acciones por lo menos en tres planos: coordinación de planes e inversiones, compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales y mecanismos innovativos de financiamiento público y privado.” [9]

La IIRSA se concreta en los Ejes de Integración y Desarrollo, EID, a través de los cuales se diseñan y arman transectos o franjas que unen varios países y varios sectores productivos o que sirven de base para ellos, como el transporte. Así logran canalizar y darle una movilidad y rapidez a los flujos de comercio que se tienen ahora, y a los que se calcula llegar. Se prevé un mejoramiento de la infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones en apoyo a las actividades productivas específicas de cada una de estas franjas. Estos Ejes de Integración y Desarrollo se planean “en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales” [10]

El Plan contempla estas acciones básicas:

(i) Diseñar una visión más integral de la infraestructura mediante el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones.

(ii) Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales.

(iii) Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura.

(iv) Armonizar las políticas, planes y marcos

regulatorios e institucionales entre los Estados.

(v) Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos.

(vi) Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional.

(vii) Incorporar mecanismos de participación y consulta.

(viii) Buscar que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales.

(ix) Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos.

(x) Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto.

Hasta el momento se han establecido los siguientes Ejes de Desarrollo:

Eje Andino (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia)

Eje Mercosur (Chile, Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay)

Eje del Escudo Guayanés (Venezuela, Brasil, Guyana y Surinam)

Eje del Amazonas (Perú, Ecuador y Brasil)

Eje Perú-Brasil-Bolivia

Eje Interoceánico Central (Perú, Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil)

Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Bolivia, Paraguay y Brasil)

Eje del Sur (Chile y Argentina)

Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Eje Andino del Sur

La Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA y definió un grupo de 31 proyectos de integración acordados por los países a partir de los resultados logrados durante la fase de planificación territorial y de ordenamiento [11]. De esta selección se desprende el sentido de las obras, los obstáculos geográficos que pretende resolver y se puede prever la rapidez que alcanzarán las exportaciones de recursos naturales, el paso de recursos hacia el Pacífico desde países orientales como Brasil, y la funcionalidad de hidrovías como la Paraguay Paraná, que facilita el transporte de soya hacia el mercado europeo. La IIRSA ya es un hecho, sin que los habitantes de las regiones incluidas hayan tenido una participación proporcionada a su envergadura.

Cómo opera el IIRSA

Para conocer como opera ahora la IIRSA, debemos remontarnos al seguimiento de las Cumbres de las Américas, que está a cargo del Grupo Interagencial [12], integrado por entidades no por gobiernos. Inicialmente este grupo estuvo conformado por el BID, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la OEA. Después, en el Plan de Québec

los socios institucionales se ampliaron al Banco Mundial y esta agrupación se propuso participar “en todas las etapas del proceso de la Cumbre de las Américas”, para lo cual firmaron una 'carta de entendimiento', con la cual se aseguraba la coordinación entre las entidades y la inclusión de otras entidades de cómo “los bancos multilaterales subregionales de desarrollo”. [13]

Asimismo, se designó un Grupo de Revisión e Implementación de Cumbres (GRIC), conformado por los coordinadores nacionales para las Cumbres de los 34 países miembros.

Tiene un Comité Directivo integrado por los países que han sido y serán sede de las Cumbres de las Américas y el Comité Ejecutivo está conformado por el Comité Directivo, Brasil y un representante regional de Caricom, Centroamérica, Grupo de Río y Comunidad Andina.

El IIRSA, opera [14] a través de un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), un Comité de Coordinación Técnica (CCT) y Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE). El CDE está integrado por representantes de alto nivel designados por los gobiernos de América del Sur. La Secretaría del CDE es ejercida por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y conformada por el BID, la CAF y el Fonplata, según el Mandato de la Reunión Presidencial de Brasilía.

Las acciones del CDE tienen como objetivos básicos: la aprobación y desarrollo de una visión y un vocabulario unificado, la recomendación de directrices destinadas a las estructuras competentes internas de los gobiernos y la formulación de propuestas que puedan perfeccionar las iniciativas en proceso de implantación.

El CCT está integrado por representantes del BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata). Este Comité se orienta hacia la identificación de una cartera de proyectos fundados en una visión unificada, la intervención del Estado reservada sólo para mitigar las “fallas de mercado” y sus riesgos, la promoción de la participación del sector privado en la operación y financiamiento de proyectos y promover, identificar, cuantificar y seleccionar los recursos financieros públicos y/o privados para el desarrollo de los proyectos.

Los GTE se constituyen para cada uno de los ejes de integración y desarrollo, y para cada uno de los procesos sectoriales de integración aprobados por el CDE. Se encargan de analizar temas específicos para cada eje o proceso, tales como armonización y/o compatibilización de marcos normativos, métodos para la identificación y evaluación integrada de proyectos, estudio de los aspectos ambientales y sociales, acciones que impulsen el desarrollo de zonas de densificación económica abarcadas por el área de influencia del eje respectivo y definición de mecanismos institucionales al nivel de cada gobierno para atender las acciones requeridas, entre otros.

Los Ejes de Integración y desarrollo identificados, son:

Eje Mercosur (San Pablo-Montevideo-Buenos Aires-Valparaíso)

Eje Andino (Caracas-Bogotá-Quito-Lima-La Paz)

Eje Interoceánico Brasil-Bolivia-Perú-Chile (San Pablo-Campo Grande-Santa Cruz-La Paz-Ilo-Matarani-Arica-Iquique)

Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Suriname

Eje Multimodal Orinoco-Amazonas-Plata

Eje Multimodal del Amazonas (Brasil-Colombia-Ecuador-Perú)

Eje Marítimo del Atlántico

Eje Marítimo del Pacífico

Eje Neuquén-Concepción

Eje Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta

Eje Bolivia-Paraguay-Brasil

Eje Perú-Brasil (Acre-Rondonia)

La financiación estuvo y está impulsada desde el BID, Fonplata y la CAF [15]. Dentro de las modalidades utilizadas por el BID está el “Fondo para el financiamiento de operaciones de cooperación técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura”, destinando una partida de US \$20 millones para financiar la preparación de proyectos de infraestructuras de integración, con especial mención a los proyectos incluidos en la IIRSA. Esto, como se advierte, contribuye para la liberación de sus recursos, con destino “a financiar cooperaciones técnicas no reembolsables para el desarrollo de estudios de prefactibilidad y factibilidad, diseño de proyectos, estudios relacionados con la viabilidad (técnica, económica, financiera, social, institucional y jurídica) de los proyectos, así como preparación y revisión de documentos para atender solicitudes de financiamiento y/o licitaciones. En el marco de esas actividades, el Fondo podrá también financiar estudios sociales y ambientales, colaboraciones público-privadas para proyectos específicos, evaluaciones ambientales estratégicas, así como actividades de fortalecimiento institucional” [16].

Al BID se añaden otros entes como el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de Brasil [17], el cual aprobó varias partidas para la construcción y modernización de hidroeléctricas en Venezuela y en Ecuador. Una de las glosas que ha recibido por parte del nuevo gobierno boliviano es que el gobierno brasileño otorga el financiamiento, por medio del BNDS o PROEX, para la construcción de carreteras, con la condición de que se contraten empresas y compra de insumos brasileños. De acuerdo con el gobierno boliviano, lo que se quiere ahora “es que la contratación de la empresa cumpla todos los requisitos. Vale decir, que la adjudicación de la obra sea a través de licitación pública. Actualmente, este proceso se realiza a través de una invitación directa, debido a que el crédito es gestionado por la empresa o constructora que desea proveer el bien o servicio” [18].

En otro tipo de colaboraciones sobre los procesos de construcción, recientemente la CAF fortaleció

alianzas para promover infraestructuras sostenibles en América Latina. En este país asistió “al Foro de Infraestructuras y Servicios, en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, donde disertó sobre los desafíos de América Latina en la actualidad y el papel de la CAF en la financiación de infraestructuras, particularmente en el desarrollo de la red transamericana” [19].

Teniendo como marco coercitivo las restricciones fiscales de los países, que en principio dificultarían la obtención de nuevos créditos para adelantar los proyectos de la IIRSA, se propone combinarlos con el ingreso directo del sector privado. Las dificultades se atribuyen a la situación fiscal de los países y se señala la necesidad de trabajar con organismos multilaterales y los países para desarrollar mecanismos que sean innovadores y atraigan al capital privado, como las alianzas público-privadas, o por ejemplo los fondos de avales y garantías regionales para eliminar las asimetrías del nivel riesgo-país de cada uno de las naciones sudamericanas. Asimismo, según la nota citada, uno de los propósitos de una reunión que debió tener lugar el año pasado con el FMI fue “que las inversiones públicas no sean consideradas gastos, lo cual es un impedimento para elevar los egresos en obras de infraestructura”. De esta manera la cartera de proyectos de la IIRSA en su totalidad se podría considerar como proyectos pilotos ante el FMI para que puedan financiarse. [20]

Estas notas dejan entrever los dilemas fiscales frente a la magnitud de las inversiones, las condicionalidades en que se están ocurriendo y la voluntad política para allanar los caminos valga la expresión para adelantar la IIRSA.

Efectos socioambientales y la ausencia de los ciudadanos; un asunto de seguridad humana

De la misma manera que los procesos de integración de libre comercio ya sea OMC, ALCA [21] o TLC no se han debatido en los Parlamentos ni han contado con la participación ciudadana, el proceso de integración de la infraestructura expresado en el IIRSA se ha adoptado sólo por parte de los Ejecutivos. Esto resulta paradójico cuando en el mismo lapso los Estados latinoamericanos han suscrito innumerables instrumentos de Derechos Humanos a favor de la participación social y del Derecho Ambiental, [22] que consagran principios como el de precaución, el cual se antepone a cualquier otro cuando de decisiones ambientales se trata. Y en sus Constituciones han instituido el Estado de Derecho, siendo que un primer contenido esencial de ese Estado es la garantía de los derechos fundamentales, puesto que se trata de superar la mera protección de la igualdad formal y conseguir el pleno respeto de los derechos económicos, sociales y culturales de los ciudadanos.

De forma mecánica y con supuestos no probados, o mejor dicho con abundantes pruebas en contrario, se parte de que la región y los organismos de crédito “han acumulado una rica experiencia en las consideraciones ambientales y sociales de los proyectos” y, por lo tanto, ahora lo que corresponde es

sólo ampliar estos parámetros para que entren a jugar en el plano regional.

Las interrelaciones entre ambiente e infraestructura se posponen hasta cuando exista “concordancia con las posibilidades reales de financiamiento e inversión”. Es decir, el aspecto ambiental, que debiera ser un objetivo prioritario en un plan de integración que consultara las aspiraciones de la población, se coloca en un segundo plano, por cuanto lo primero es la integración en inversión a cargo del BID, la CAF y el Fonplata y aumentar el papel del sector privado en la financiación de los proyectos y en su operación.

En la definición y selección de proyectos, se dice, habrá mecanismos que hagan efectiva la participación y la contribución activa de las comunidades involucradas. Pero la experiencia nos enseña que los proyectos son presentados de manera aislada, sin que nos podamos dar cuenta de la envergadura de su alcance y los costos totales de las inversiones. Y adicionalmente en los sistemas planificados para que el esquema funcione en ninguna parte aparece la participación ciudadana como elemento definitorio. Se hace un diseño de sistemas en las materias físicas, reguladoras y de inversión [23] pero no en asuntos de participación ni en los ambientales.

Los proyectos fueron y serán escogidos con base en criterios que conjugan la cobertura geográfica de países y regiones, los flujos existentes y los potenciales; las inversiones que se hayan realizado recientemente, el interés y grado de participación del sector privado y por último la sustentabilidad ambiental y social de los proyectos.

Los contenidos materiales del derecho al medio ambiente [24], lo definen como un derecho de tercera generación, como el derecho al desarrollo, el cual tiene como meta lograr y garantizar una vida digna para todos los habitantes. Y el derecho al ambiente reafirma la indivisibilidad, universalidad e interdependencia de todos los derechos humanos; y reconoce que el derecho al desarrollo debe estar ligado con el derecho a un medio ambiente sano, seguro y ecológicamente racional.

El derecho al ambiente tiene una vía afirmativa, en cuanto le concede a las personas el derecho a disfrutar de un ambiente sano, libre de daños ambientales; a disponer de alimentos y agua sanos y seguros, y a tener asistencia oportuna en caso de catástrofes naturales. Y, por la vía negativa, ninguna persona debe estar sometida a factores que produzcan degradación ambiental y contaminación. Es igualmente derecho de las personas que se proteja el aire, el agua, la flora y la fauna, los procesos esenciales de la naturaleza y el espacio necesario para mantener la diversidad.

Un aspecto relevante respecto de la IIRSA es contraponer a su falta de transparencia y de ausencia de controles ambientales, la propuesta que contiene el proyecto de Declaración sobre el derecho al ambiente, según la cual las personas tenemos el derecho a permanecer en nuestras tierras o lugares de

asentamiento aún frente a situaciones de proyectos importante, a menos que las obras sean urgentes y no puedan lograrse por otros medios.

Este principio rescata la lucha de ininidad de pueblos que han sido desplazados de sus lugares de origen para dejar paso a obras de infraestructura, que no siempre han generado el desarrollado pregonado y que en cambio si han alterado la vida de muchas personas. Este precepto se hace más exigente respecto de los pueblos étnicos, indígenas y afro americanos que constituyen buen parte de la población que reside en los terrenos que serán abiertos al desarrollo por causa de la IIRSA.

Otro asunto es el relativo a la participación en sus dos acepciones: como un deber, puesto que los ciudadanos están obligados a participar activamente en la evaluación previa, el seguimiento y el control de las decisiones que puedan alterar el medio ambiente; y como un derecho se considera que además de la oportuna información las personas deben disponer de los procedimientos idóneos para asegurar la efectividad de su derecho; de medidas para reducir los procesos productivos modalidades de consumo nocivas y asegurarse que las transnacionales cumplan en todas partes los mínimos requisitos ambientales.

Pero no creemos que si la revisión socio ambiental es una de las últimas como se plantea en el IIRSA, se pueda modificar la definición de los ejes. Por lo tanto estos serán los que defina los proyectos, sin que ninguna de las consideraciones sociales y ambientales hayan sido consultadas con los ciudadanos de los países. Las obras que hacen parte de la IIRSA han sido definidas en la esfera presidencial y de los entes financiadores. Su adopción no ha pasado por parte de los Parlamentos, ni menos han sido objeto de consultas o de participación ciudadana. Son ya numerosos los casos en que las organizaciones de la sociedad civil han denunciado los daños socio ambientales que causarán o ya lo hacen, las obras incluidas en el IIRSA. Y como la misma página electrónica de la IIRSA lo coloca, la sociedad civil ha solicitado participación y facultad de decisión sobre estas obras que los afectarán. En un reciente Taller convocado por ONG de Europa y América Latina, [25] concluyeron que es necesario el control por parte de la sociedad civil sobre el proceso de formulación e implementación de IIRSA, sea cual fuere la naturaleza de los gobiernos involucrados, y reclaman que los estándares ambientales y sociales pactados por los gobernantes europeos con su sociedad civil se apliquen también a las inversiones relacionadas a América Latina. Denuncian que se trata de la aplicación de un modelo desarrollista tradicional bajo la etiqueta de desarrollo sostenible, pero en realidad basado en la extracción y exportación de recursos naturales, lo cual implica que es necesario un cambio de paradigma de desarrollo. Proponen una serie de Estrategias como EAIA, Estudios (alternativos) de Impacto Ambiental y Social de IIRSA, a nivel de cada proyecto, de cada país y del conjunto

de la Iniciativa. Las herramientas de las EAE son sustanciales en estos estudios: Evaluaciones Ambientales Estratégicas y formulación de proyectos alternativos (con menos impacto negativo) para cada proyecto IIRSA, en particular los proyectos anclas, o megaproyectos críticos. Anotan que dentro de los estudios ambientales son muy importantes los impactos culturales sobre pueblos indígenas, por ejemplo, el impacto de proyectos que cruzan áreas consideradas sagradas por los pueblos indígenas.

Pero la resistencia y procesos de incidencia ante los gobiernos se extienden a casos concretos como el de las hidroeléctricas que se irían a construir con el caudal del río Madeira en el Brasil, [26] situado en la Amazonía. Se sostiene que habrá un gran desastre ambiental por el impacto de las represas sobre la fauna, la biodiversidad. Se reiteran los daños que obras similares en esta zona han causado a las poblaciones y al medio ambiente. Señalan que existen fuentes alternativas de energía, que comienzan con el ahorro doméstico, y que evitarían que se propaguen estas obras en un medio tan frágil como el amazónico.

Frente a obras como la hidrovía Paraguay-Paraná, las organizaciones de la sociedad civil habían logrado detenerlas cuando se comenzaron a proyectar y dar los primeros pasos para su construcción, pero con el lanzamiento formal de la IIRSA, la amenaza de nuevos estudios se ha vuelto a agitar. Esta obra que se proyecta para agilizar la exportación de soya y que significa grandes obras en detrimento de la riqueza ictiológica y del caudal de los ríos Paraná y Paraguay ha sido resistida por la Coalición Ríos Vivos, que agrupa a cientos de organizaciones de diversos movimientos sociales, sectores académicos, comunidades tradicionales y pueblos indígenas de América Latina, tuvo su origen en 1994 con el claro objetivo de evitar los graves impactos sociales, ambientales y económicos que la realización del Proyecto Hidrovía provocaría sobre la región y sus pueblos. En el año 2003, dirigió una comunicación [27] en la cual reclama que el proyecto Hidrovía estaba siendo reabierto de manera sigilosa y con total ausencia de consulta pública. Como en esa oportunidad, denuncian a la comunidad internacional la falta de transparencia y democracia en las decisiones que están siendo tomadas por el PNUD. Señalan que no se toman en cuenta las propuestas hechas por estudios alternativos y piden que no se avance en los estudios para IIRSA antes de una evaluación socio-económica-ambiental estratégica con amplia participación social.

Las políticas sobre integración física y energética que se implementan continúan proponiendo el modelo de desarrollo que nos haga competitivos en el mercado mundial, lo cual conlleva a la promoción y ejecución de proyectos de desarrollo que tienen un gran impacto en el nivel social y ambiental. A pesar de estar ratificadas todas las convenciones y demás instrumentos ambientales por casi la totalidad de los países del hemisferio, excepción hecha de Estados Unidos, los impactos sociales y ambientales de estas

obras no se precisan en la forma que se requeriría. Nos referimos a que el conjunto de obras es de una envergadura continental y para ello la ponderación de los factores de riesgo, con base en estudios ambientales del conjunto, no se han ordenado ni se prevén en la escala requerida o como meta de la liberación. O sea que en últimas las obras podrían quedar como testigos de una falta de planeación regional que podría tener enormes impactos en materia de intervención de ecosistemas protegidos, territorios de comunidades indígenas y negras, campesinas sin que al final tengamos un incremento del comercio que se decía iría a transitar por estas megaobras. Carreteras, hidrovías, hidroeléctricas, gasoductos constituyen entre otros, los propósitos de estas metas sobre infraestructura.

Sin embargo, en todo el proceso preparatorio del ALCA y a pesar de enunciarse una estrategia de fortalecimiento sociedad civil para su participación en los procesos hemisféricos y nacionales, lo cierto es que no se permitió ejercer ese derecho ciudadano y en el comienzo las negociaciones fueron secretas y los documentos confidenciales. Si ahora aparece un llamamiento a recibir documentos de las organizaciones ha sido más bien en respuesta a las movilizaciones que por voluntad de los gobiernos.

IIRSA: la integración a la medida de los mercados*

Raúl Zibechi, Uruguay.

* Extractos editados por Deslinde.

Un aspecto clave de la IIRSA... consiste en considerar que el principal problema para posibilitar la integración física, y por lo tanto para mejorar el flujo de mercaderías, son las "formidables barreras naturales tales como la Cordillera de los Andes, la selva Amazónica y la cuenca del Orinoco".

(...) La mayor parte de los ejes de integración y desarrollo del IIRSA están interconectados. De los 10 ejes, 4 involucran la región amazónica y 5 unen los océanos Pacífico y Atlántico. De esta manera, todas las riquezas naturales del continente quedan a disposición de los mercados.

(...) En realidad, una parte de estos proyectos ya están en marcha aunque no se menciona que forman parte de la IIRSA. Según el Informe Anual de la CAF de 2002, en ese momento fueron identificados cerca de 300 proyectos de integración física en América del Sur, de los cuales 140 podían ser ejecutados inmediatamente y 60 de ellos relacionados con la IIRSA ya estaban en marcha: 40 de transporte, 10 de energía y 10 de telecomunicaciones.

(...) La región sudamericana es una de las pocas del planeta que combina los cuatro recursos naturales estratégicos: hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua. Esta profunda modificación de la geografía (quizá el proyecto más ambicioso sea unir los ríos Orinoco, Amazonas y Paraná) no persigue la integración del continente sino su vinculación con los mercados globales. Puede decirse que se trata de una integración "hacia afuera", exógena, en vez de

propiciar una integración “hacia adentro”. Los ejes o corredores... deben combinar una moderna plataforma de telecomunicaciones con la infraestructura necesaria para el transporte intermodal.

(...) La intermodalidad se asienta en la “revolución de los contenedores”... Esto se vincula al nacimiento de las “fábricas globales” que funcionan bajo la premisa just in time: se crea así una suerte de “autómata global”, ya que las grandes empresas se han deslocalizado y abarcan todo el planeta en forma de red. Pero este autómata global, “integrado industrial y productivamente, mantiene ahora nuevas relaciones jerárquicas centro-periferia, pero de carácter industrial”, como lo muestra la industria maquiladora. El IIRSA es precisamente el eslabón sudamericano que integra al continente en este proceso, pero de forma subordinada.

Desde el punto de vista de superar las barreras normativas de los Estados, la IIRSA profundiza la estrategia neoliberal de desregulación y debilitamiento de los Estados nacionales. Adecuar las legislaciones nacionales a las necesidades del comercio mundial supone homogeneizar las normas. De esa manera cada región y cada país pierden sus rasgos diferenciadores y los Estados pierden autonomía frente a las multinacionales y los Estados del primer mundo.

Dos casos: Brasil y Bolivia

Este proyecto de integración afecta de modo diferente a cada país y a cada región del continente pero, a grandes rasgos, pueden definirse “ganadores” y “perdedores” en función de los beneficios o daños resultantes de la implementación de la IIRSA. Uno de los problemas del proyecto es, precisamente, que ahondará las diferencias entre países, regiones y sectores sociales ricos y pobres, ya que todos se integrarán en el mercado mundial de forma desigual, en función de las “ventajas comparativas” que hoy presentan.

Para ejemplificar estas diferencias tomaremos en cuenta dos países: el más pobre del continente, Bolivia, y uno de los países más industrializados del mundo, Brasil.

En Bolivia sólo es pobre la mayoría indígena. Cuenta con importantes reservas de hidrocarburos, las segundas del continente luego de las de Venezuela. Tiene además una posición geográfica clave, ya que por su territorio rico en biodiversidad que va del altiplano andino a la selva amazónica deben pasar cinco ejes de integración y desarrollo que unen el Pacífico y el Atlántico. Por eso la banca internacional definió en el plan El Cambio para Todos que Bolivia debía convertirse en “país tránsito del subcontinente y centro distribuidor de gas y otros energéticos”. Como país de tránsito, los corredores de exportación de bienes y servicios formarán parte de importantes proyectos binacionales de generación y distribución de energía hidroeléctrica y termoeléctrica.

Según los planes definidos en la IIRSA, el país se

verá abocado a la construcción de una nueva Red Fundamental de Carreteras, que dejan zonas enteras del país aisladas pero conectan las reservas de hidrocarburos con los mercados mundiales. El Eje Interoceánico Central que une el puerto brasileño de Santos con los chilenos de Arica e Iquique atraviesa Bolivia por la zona central y es imprescindible para países como Brasil y Chile, que son los más interesados en impulsar el comercio bi-oceánico. El Eje Perú-Brasil-Bolivia permite unir el Estado brasileño de Rondonia con el Pacífico, para sacar la gigantesca producción de soya de ese Estado “aprovechando una de las pocas regiones del continente en el que el cruce de los Andes presenta menores dificultades”. De este modo Bolivia es objeto de grandes inversiones que fraccionan su territorio con cinco corredores. Brasil está en la situación opuesta. Este tipo de integración exógena le permitiría “avanzar en su anhelo de lograr una posición dominante en América Latina, resultado de la estrategia desarrollada desde los 80 de alcanzar el liderazgo regional a través de la incorporación a su zona de influencia de los países de su entorno geográfico más próximo: Argentina, Uruguay, Paraguay, luego Bolivia y Chile, posteriormente los demás países de la Comunidad Andina y luego toda Sudamérica, con el fin de fortalecer su economía frente al ALCA”.

Brasil está en condiciones muy similares a los países del primer mundo a la hora de sacar provecho de la IIRSA. En los hechos, Brasil tiene una relación con los demás países sudamericanos con la parcial excepción de Argentina similar a la que tienen los países del centro con los de la periferia. En primer lugar, Brasil es el más interesado en la región en poder sacar su producción industrial y del agrobusiness por el Pacífico. En segundo lugar, son brasileñas algunas de las empresas que construyen parte de la infraestructura, como la Constructora Norberto Odebrecht, que tiene inversiones en casi todos los países de la región, o como la petrolera Petrobras. En tercer lugar, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) es uno de los principales financiadores de la IIRSA.

El Complejo Río Madera, que es uno de los núcleos del Eje Perú-Brasil-Bolivia, es quizá el mejor ejemplo. Carlos Lessa, ex presidente del BNDES, sostuvo que con ese proyecto “Brasil promueve su propia versión de la conquista del oeste en una zona selvática vecina a Perú y Bolivia, con su megaproyecto que ilustra los sueños de integración de América Latina, en cuyas fronteras está todo por hacer”. El proyecto Complejo Río Madera incluye dos hidroeléctricas en Brasil; esclusas para hacer navegable el río, lo que supone la eliminación de una zona de cachelas que “interrumpen” la navegación; una hidroeléctrica en el Río Beni (Bolivia) y puertos para la hidrovía de los ríos Madera-Guaporé-Beni-Madre de Dios (Brasil-Bolivia-Perú). El proyecto permite “la generación de energía en cantidades significativas y a bajo costo y para la consolidación del

Polo de Desarrollo del agrobusiness en la región oeste de Brasil y la Amazonía boliviana”, lo que permite la reducción de los costos de transporte de granos y otros commodities.

El proyecto tendrá un enorme impacto ambiental y beneficiará sólo a Brasil. “Las empresas brasileñas se constituirán en el único comprador de toda la energía producida, imponiendo condiciones de compra, contratos y precios”. El proyecto demanda una inversión de U\$S 6 mil millones, beneficiará a las brasileñas Odebrecht, Furnas Centrais Elétricas y al grupo Tedesco Maggi (el mayor exportador de soya de Brasil), que ha invertido U\$S 100 millones en la navegabilidad del Río Madera, “donde posee la flota más importante de barcasas y remolcadores, con una capacidad de transporte fluvial de 210 mil toneladas por mes”.

**Margarita Flores es abogada ambientalista. Investigadora de ILSA, Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos.*

Notas:

http://www.deslinde.org.co/Dsl40/Dsl40_la_iirsa.htm#_ftn1

[1] Fragmento de su intervención durante el Seminario sobre IIRSA auspiciado por BNDES y la CAF, en el 2003. Citado por Guillermo Carvalho, en “La integración Sudamericana y el Brasil: el protagonismo brasileño en la implementación de la IIRSA”. Actino Aid, 2006, página 35.

[2] “Las cumbres hemisféricas surgen en el contexto de reorganizar las relaciones interamericanas, adaptando las discusiones y los procedimientos a las nuevas condiciones políticas, económicas y sociales del mundo y de la región” (documento “Antecedentes de las Cumbres de las Américas”. Red Interamericana para la democracia) www.redinter.org

[3] www.oea.org/Cumbres

[4] El Secretario de la CAN destaca el papel de IIRSA en la construcción de la Comunidad Sudamericana de Naciones. Comunicado de la CAN, Lima, 23 nov. 2004. Una cartera de proyectos con visión regional de desarrollo fueron destacados hoy en la inauguración de la Sexta Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de la IIRSA. <http://www.caf.com/view/index.asp?ms=8&pageMs=10180>

[5] El faraónico proyecto transportará 150 millones de metros cúbicos de combustible a través de la Amazonía. “No tiene coherencia económica”,

Observado en perspectiva, proyectos como el Complejo Río Madera forman parte de la geopolítica brasileña de expansión hacia el oeste y de ocupación de territorios “vacíos”, de control de recursos estratégicos como los hidrocarburos bolivianos y confirma la impresión de que “los gobernantes brasileños parecen haber llegado a la conclusión de que el aumento de la competitividad brasileña en el mercado internacional depende, en gran medida, de la integración de Sudamérica”. Sólo habría que agregar que se trata de una integración doblemente subordinada: a Brasil, por parte de los países sudamericanos, y del conjunto de la región al mercado y al empresariado mundial.

advienten opositores; comunicado www.amigransa.org

[6] www.pucp.edu.pe/invest/iee/actividades/activ2003/seminsub/ponencias/1_iirsa.pdf
En Carvalho, op. cit.

[7] Ver el texto completo de la reunión de ministros de Transporte, Telecomunicaciones y Energía de América del Sur, Plan de Acción para la Integración en la Infraestructura Regional en América del Sur, Comité de Coordinación Técnica, CCT, BID/CAF/Fonplata, Montevideo, Uruguay, 4 y 5 de diciembre 2000, en www.iirsa.org

[8] Fue adoptado a continuación de la reunión presidencial realizada entre los días 26 y 27 de julio de 2002, con ocasión del centésimo octogésimo aniversario del encuentro de los Libertadores Simón Bolívar y José de San Martín, por los Jefes de Estado de Argentina, Eduardo Duhalde; Bolivia, Jorge Quiroga; Brasil, Fernando Henrique Cardoso; Chile, Ricardo Lagos; Colombia, Andrés Pastrana; Paraguay, Luis Ángel González Macchi; Perú, Alejandro Toledo; Venezuela, Hugo Chávez Frías; Uruguay, Luis Hierro López, vicepresidente de la República, en representación del presidente Jorge Batlle; Guyana, Samuel R. Insanally, ministro de Relaciones Exteriores, en representación del presidente Bharrat Jagdeo; y Suriname, Maria Elizabeth Levens, ministra de Relaciones Exteriores, en representación del presidente Runaldo Ronald Venetiaan.

[9] Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur.

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). Montevideo, República Oriental del Uruguay, 4 y 5 de diciembre de 2000.

[10] En "Una visión estratégica para América del Sur". Sinergia Latinoamericana, Año3, No. 10. Octubre 2003.

[11] http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_de_implementacion_consensuada_2005-2010/agenda_de_implementacion_consensuada_2005-2010.asp?CodIdiomaESP

[12] Fuente: www.oea.org

[13] Informe del Grupo de Trabajo Conjunto XXIX Reunión del Grupo de Revisión e Implementación de Cumbres (GRIC) Santiago, Chile. Junio 2003. Secretaría de Cumbres de las Américas. <http://www.summit-americas.org/S>

[14] www.iirsa.org

[15] Ver entre otros documentos en www.iirsa.org: "Un Nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur", Departamento de Operaciones 3, BID, 2000.

[16] http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/N/noticia_fondo_bid/noticia_fondo_bid.asp?CodIdioma&CodSeccion

[1 7] Mensaje enviado por alcidesf@riosvivos.org.br FórumCarajás "<To>">forumcarajas@elo.com.br>To: <tge@topica.com> Sent: Tuesday, December 02, 2003 6:41 PM Subject: Re: [GT Energia] IIRSA. BNDES libera US \$387 milhões para hidrelétricas na Venezuela e no Equador Projetos são os primeiros oficializados dentro da política de integração da infraestrutura na América do Sul. Oldon Machado, Negócios.2/12/2003.

[18] "BNDS. Según informes de prensa, este banco brasileño otorgó hasta el momento U\$S 9.000 millones en préstamos a la región. Argentina, Paraguay y Uruguay son sus principales clientes". Citado por La Razón, domingo, abril 23 de 2006, La Paz, Bolivia. En el artículo "Evo dejará de contratar créditos no concesionales".

[19] Comunicado de la CAF, Caracas, 31 de mayo 2006, www.caf.org

[20] Comentario de Roberto Salinas, coordinador por Paraguay de la Iniciativa de Integración Regional de Sudamérica (IIRSA). Pedirán al FMI flexibilizar normativas para invertir. Fuente: <http://www.lanacion.com.py> 24/05/2005

[21] Y como indicador del cumplimiento de la participación ciudadana, se señala que "existen 67 OSC acreditadas en el marco de las Directrices para la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil en las Actividades de la OEA y otras están en proceso de conseguir la acreditación". Es decir que nueve años desde la primera Cumbre de las Américas apenas este número de organizaciones se han acercado a las oficinas de enlace nacionales, que son los entes facultados para organizar la participación. Ante este desastre democrático, el Consejo Permanente adoptó la Resolución 840 de 2003, que

institucionaliza el diálogo, durante la Asamblea General de la OEA, entre los Jefes de Delegación y las organizaciones de la sociedad civil. www.oea.org

[22] Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales; Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos; Pacto de San José; Convención Internacional sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial; Declaración de Estocolmo; Declaración de Río; Programa 21; Convenio 169; Convenio sobre Diversidad Biológica, CDB.

[23] a) Sistemas Operativos de Transporte Multimodal; b) Sistemas Operativos de Transporte Aéreo; c) Facilitación de Pasos de Frontera; d) Armonización de políticas regulatorias, de interconexión, de espectro, de estándares técnicos y de universalización de Internet; e) Instrumentos para el financiamiento de proyectos de integración física regional; f) Marcos normativos de mercados energéticos regionales.

[24] Informe final de la Relatora Especial, Fatma Zohra de 6 de julio de 1994, en el Anexo 1.

[25] Taller IIRSA: un modelo de desintegración territorial Viena, 11 de mayo del 2006 co-organizado por Both Ends, Amigos de la Tierra Internacional, Ceades, Ilsa, M'bigua y Sobrevivencia, durante el Encuentro Enlazando Alternativas 2, Viena, mayo 2006

[26] Carta de ONG brasileñas dirigida al presidente Lula da Silva el 6 de Junho de 2006.

[27] 10/03/03. Carta sobre el proceso de actualización de los estudios del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná, Campo Grande, 3 de marzo de 2003. Administrador Programa Naciones Unidas para el Desarrollo, Mark Malloch Brown; Presidente Cooperación Andina de Fomento, Enrique García Secretario Ejecutivo; Comité Intergubernamental de la Hidrovía, Ing. Juan Antonio Basadonna www.riosvivos.org.br

Publicado en:

<http://www.ecoport.net/content/view/full/67677>