

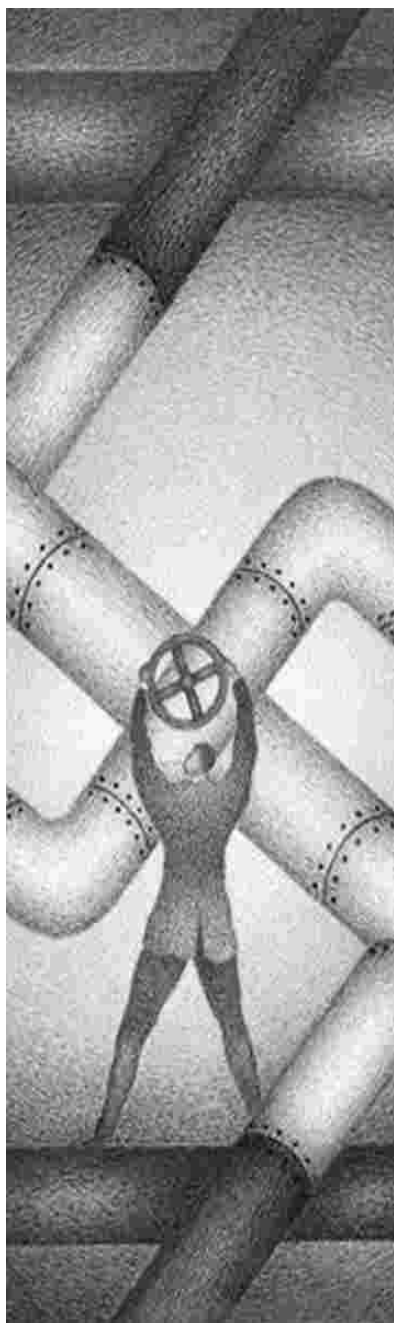
observatorio boliviano de industrias extractivas

ES UNA PUBLICACIÓN CONJUNTA ENTRE  
CEDLA Y CEADES, CON EL APOYO DE  
OXFAM INTERNACIONAL

Primera época - año 2 - N° 4 - marzo de 2007

# EL OBSERVADOR

Boletín Informativo del Observatorio Boliviano de Industrias Extractivas



## ∴ ¿QUÉ ES IIRSA?

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en Sudamérica (IIRSA) es el plan más ambicioso de inversiones en infraestructura en la historia del sub-continente. Se trata de una acumulación y coordinación inter-países de una gran diversidad de proyectos que ya existían, y que ahora se les da un marco de “regionalismo” en el contexto posterior a las reformas promovidas por el Consenso de Washington durante la década del 90. La iniciativa IIRSA tiene por objetivo potenciar y elevar la competitividad y la productividad regional mediante una serie de pasos para articular físicamente la región sudamericana al tiempo que se reforman y regulan procesos sectoriales claves.

Delgado-Ramos<sup>1</sup> destaca la complejidad de este tipo de articulación, al recordar que su composición nodal consiste en:

- medios de transporte de las materias primas y mercancías (puertos marítimos, canales de agua, ferrocarriles de alta velocidad, carreteras);
- mercados energéticos (hidrocarburos, minerales y electricidad) que alimenten los sistemas de producción (plantas nucleares, termoeléctricas, hidroeléctricas, tendidos de interconexión eléctrica, gasoductos y oleoductos)
- agua utilizable en las actividades productivas (presas, acueductos, sistemas de bombeo); y finalmente

d) telecomunicaciones (fibra óptica y centros de comunicación con tecnología de punta) que integren tanto internamente a la región como en su relación con mercados externos.

Para gerenciar una empresa de tal envergadura IIRSA está siendo coordinada por los doce gobiernos sudamericanos bajo el marco del “regionalismo abierto”, con el apoyo técnico de agencias multilaterales de financiación del desarrollo, bancos nacionales de desarrollo y el sector privado. En este marco, el continente se ha dividido en diez ejes distintos de integración económica, en los que se identifican y proponen proyectos basándose en su relativa importancia para la integración regional. Los Ejes o Corredores constituyen regiones particulares donde se busca promocionar el desarrollo de las poblaciones locales. No obstante, constatamos que están siendo definidos dentro de lo que la burocracia de IIRSA ha denominado la “visión de negocios”, que coincide en realidad con dos elementos fundamentales: la ubicación geográfica (vinculada con el tránsito de mercancías) y el control de espacios geoestratégicos, así como la extracción de recursos renovables y no renovables. En la primera cartera de IIRSA existen 41 proyectos identificados con potencial financiamiento. Estos megaproyectos servirán de base para dar lugar al desarrollo de cientos de proyectos subsiguientes. Para tener una idea del

alcance de las inversiones, la primera generación de actividades propuestas para IIRSA representa una inversión total de \$US 23.500 millones, si bien sólo están financiadas en parte.

### *Antecedentes*

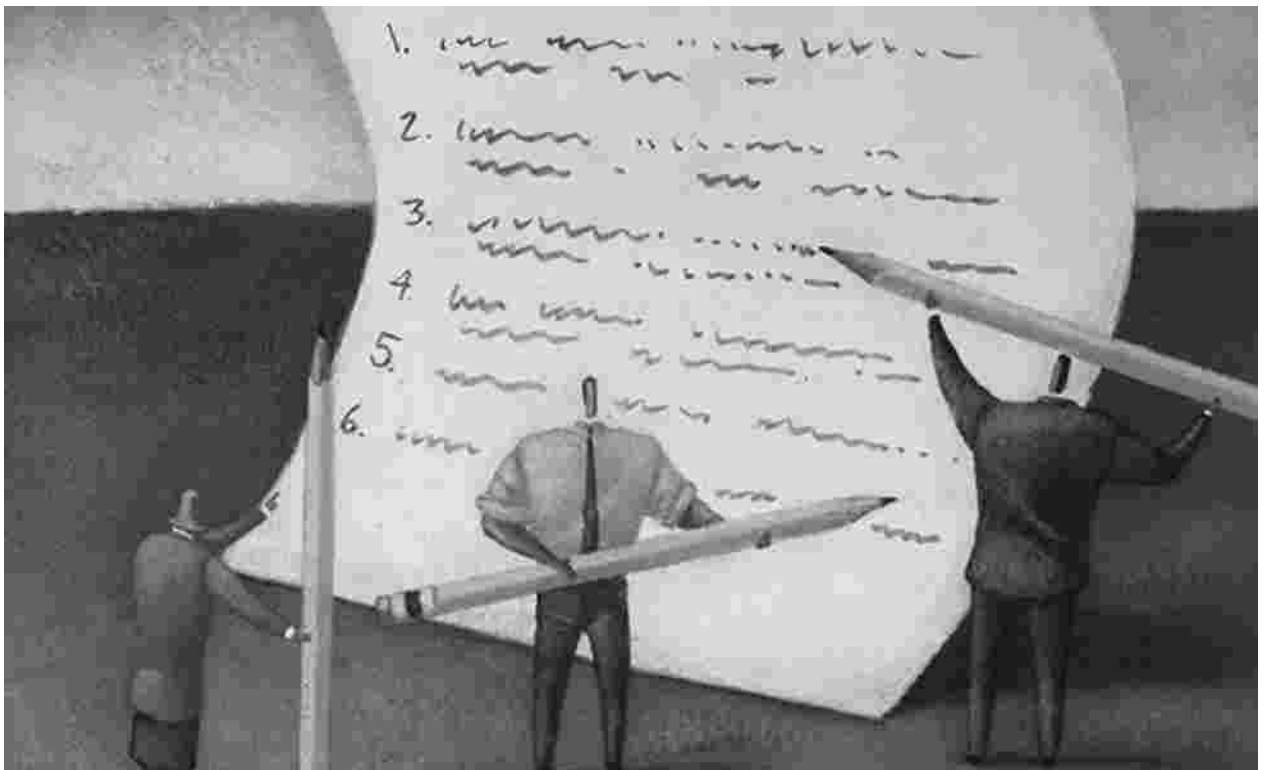
IIRSA es una iniciativa lanzada por los doce presidentes sudamericanos durante las reuniones de agosto-septiembre de 2000, realizadas en la ciudad de Brasilia, la capital del Estado federal de Brasil. La visión fue adoptada por la totalidad de los gobiernos, en particular el gobierno de Brasil, iniciándose un silencioso proceso de integración que ha tenido como su mayor énfasis la interconexión física. Esta integración se basa en la idea de que el desarrollo en los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones ayudará a superar los obstáculos geográficos, fortalecer los mercados y promover nuevas oportunidades económicas en la región. En dicha reunión histórica la coordinación técnica y el funcionamiento de IIRSA se

delegaron a tres agencias multilaterales de financiación para el desarrollo: El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Dichos bancos produjeron conjuntamente un Plan de Acción con un plazo de diez años para hacer realidad las aspiraciones de integración regional.

Es importante destacar que esta iniciativa, en líneas generales, se apropia de viejos proyectos nacidos en las dictaduras militares, y que los gobiernos de las últimas décadas los potencian de una manera preocupante con un contraste aparentemente contradictorio de un discurso progresista como límite o facilitación de los procesos hacia el ALCA. Así, algunos investigadores y organizaciones del sur expresan que IIRSA es la base física para la concreción de este y otros mega tratados de libre comercio en el sur del continente; Por otro lado, tenían lugar los primeros intentos de acuerdos comerciales entre la Comu-

nidad Andina y el MERCOSUR. En este caso, varios países alentaban proyectos conjuntos, y nuevamente el más interesado es Brasil que deseaba avanzar en acuerdos de conexión carretera con Perú y Bolivia, y de interconexión eléctrica con Venezuela. Además, Brasil promovía la idea de un cierto liderazgo por "consenso", buscando representar un papel clave a nivel continental para luego tener una fuerza mayor en las discusiones comerciales a nivel global, y en especial ante Estados Unidos y la Unión Europea, y en el seno de la Organización Mundial de Comercio. No pretendemos con este análisis simplificar un proceso histórico sumamente complejo. Más allá de unos y otros, esta claro que el objetivo de IIRSA es aumentar las exportaciones de bienes naturales y producción agraria y minera, de bajo valor agregado y de elevados costos sociales y ambientales para los pueblos afectados.

En la Cumbre de Presidentes (2000) se acordó que el BID elaboraría las bases de este Plan de Acción para la



integración propuesta. El estudio se presentó como “Un nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur”, y fue expuesto por el BID en diciembre de 2000, unos tres meses después de la cumbre. Desde la creación de IIRSA en el año 2000, los bancos multilaterales de desarrollo han tenido un papel muy activo en el financiamiento de los estudios y proyectos relacionados con la iniciativa, y han proporcionado apoyo técnico y facilitado la participación del sector privado en la misma. Éste no ha sido el trato brindado a las organizaciones de la sociedad civil, que han debido actuar decididamente para acceder a la información de relevancia en las materias tratadas, y que, recién ahora, posibilita arribar a un conjunto de conocimientos e información -incompleta aún- que permite tomar mejores posiciones sobre esta integración que se pretende imponer.

Muchas organizaciones de la sociedad civil e incluso algunos gobiernos en la región han expresado numerosas inquietudes, preocupaciones y oposiciones sectoriales o integrales sobre la Iniciativa; las críticas van desde falta de transparencia y de rendición de cuentas políticas y de gestión económica presupuestarias de la misma, a una más básica y conceptual sobre la contribución de los megaproyectos al alivio de la pobreza, la equidad intergeneracional, la inclusión social y democrática auténtica y real de los pueblos, respetando su diversidad cultural, fundada en la diversidad biológica y física de sus propios territorios durante miles de años milenarios, entre otras razones.

### *La toma de decisiones y el rol de las agencias financieras*

IIRSA se promueve como una iniciativa a largo plazo para lograr la integración física y la agilización de procesos de decisión de obras de infraestructura. Esta dinámica de integración entre países independientes -

*En esta perspectiva, queda claro en primera instancia que la integración propuesta está fuertemente orientada a la profundización de los procesos económicos de extracción indiscriminada de materias primas. Preocupa sustancialmente que luego de algunos años de avance de IIRSA no se concrete desde los gobiernos y los bancos una estrategia clara y transparente de información y consulta con los pueblos, sus parlamentos y los medios de comunicación públicos.*

cada uno de los cuales tiene sus propias prioridades de desarrollo -se ha estructurado en torno a tres niveles de adopción de decisiones:

1. Comité de Dirección Ejecutiva: compuesto por autoridades gubernamentales de alto nivel de cada uno de los países, que participan en el marco regulatorio, la orientación de políticas y la formulación de propuestas.
2. Comité de Coordinación Técnica: conformado por los tres bancos de desarrollo (CAF, FONPLATA y el BID) que coordinan la ejecución de IIRSA y contribuyen a promover la inversión privada. Este comité también tiene a su cargo la diseminación de información y la participación de la sociedad civil.
3. Grupos Técnicos Ejecutivos: compuestos por funcionarios públicos y expertos designados por los gobiernos sudamericanos, y existen en cada eje de integración y en todos los procesos sectoriales.

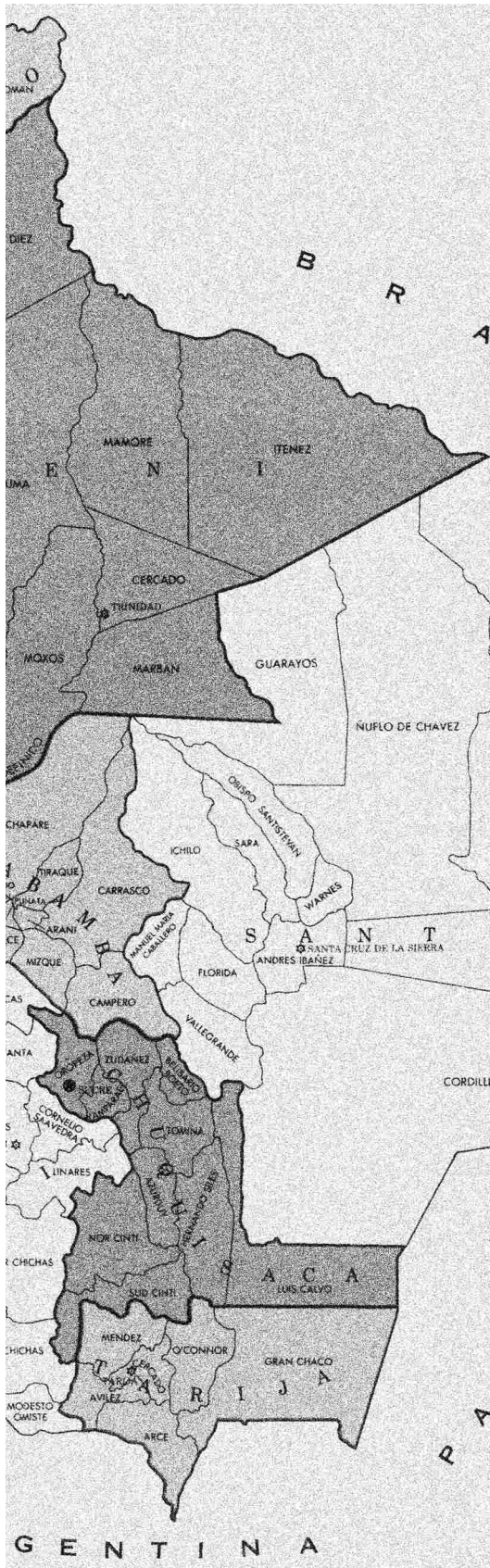
Se debe prestar atención a la inexistencia de escenarios de participación para aquellos actores sociales e institucionales relevantes en el debate sobre IIRSA, como los son los parlamentos, en sus marcos institucionales propios o en el escenario del Parlatino, u otros. Se sabe que desde diversas miradas y acciones de la sociedad civil, distintos legisladores nacionales están iniciando procesos de articulación para promocionar y abrir el debate legislativo y ciudadano en América Latina.

En igual sentido, hasta la concreción de la Asamblea Anual del BID en marzo de 2004 en Lima, había una inexistente participación de las organizaciones socioambientales en el marco de IIRSA. La asamblea sirvió para conocer definitivamente a los actores oficiales de los gobiernos y de las Instituciones Financieras, de manera tal de hacerles llegar otras visiones, participar de seminarios, y lograr los primeros acuerdos de continuidad de diálogos y búsqueda de espacios para la confrontación de ideas, análisis de proyectos puntuales y recepción sistemática de la información oficial.

En esta perspectiva, queda claro en primera instancia que la integración propuesta está fuertemente orientada a la profundización de los procesos económicos de extracción indiscriminada de materias primas. Preocupa sustancialmente que luego de algunos años de avance de IIRSA no se concrete desde los gobiernos y los bancos una estrategia clara y transparente de información y consulta con los pueblos, sus parlamentos y los medios de comunicación públicos. No existe al momento una voluntad política franca y abierta para que estos debates se tornen democráticos en los escenarios de participación que expresan las normas nacionales y regionales, pero que en los hechos no se verifican ni cumplen. Resulta preocupante que gobiernos que se manifiestan integracionistas y defensores de los intereses de América Latina -incluso frente al ALCA- en la realidad de los hechos, sus decisiones y metodologías, terminen promocionando políticas aún más inequitativas, concentradoras de poder político - económico y expulsoras de las sociedades tradicionales y originarias de sus territorios.

### Notas

- 1 DELGADO-RAMOS Gian Carlo [2004], *IIRSA y la ecología política del agua sudamericana*, (www.fobomade.org.bo)



## IIRSA en Bolivia

Se proyecta la implementación de unos 47 proyectos IIRSA en Bolivia, los cuales incluyen una serie de proyectos trans-fronterizos. Se estima que en su conjunto, estos proyectos requieren una inversión de \$7.800 millones. Casi todos forman parte de tres ejes de integración: Andino, Inter-Oceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia. La mayoría de los proyectos corresponden a los sectores de transporte terrestre, cruces fronterizos y sector energético (aquí se nota una división entre los sub-sectores de gas natural e hidroeléctrico).

Si bien, en su momento, anteriores gobiernos bolivianos brindaron su apoyo a IIRSA, particularmente en lo que se refiere a una serie de proyectos planificados para el eje de la vía fluvial Paraguay-Paraná, la posición actual del gobierno podría ser considerada algo cambiante. Bolivia con un gobierno liderado por Evo Morales está pasando por cambios monumentales en su sistema político, marcados por la transición de gobiernos que generalmente apoyaban la inversión extranjera y a los Estados Unidos. Es el único país Sudamericano que ha expresado su preocupación sobre IIRSA:

*“Integración Física para nuestros pueblos y no sólo para exportar. Tenemos que desarrollar la infraestructura vial, las hidrovías, y corredores, no solo ni tanto, para exportar más al mundo, sino sobre todo para comunicarnos entre los pueblos de Sudamérica respetando el medioambiente y reduciendo las asimetrías. En este marco debemos revisar la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA), para tomar en cuenta las preocupaciones de la gente que quiere ver carreteras en el marco de polos*

*de desarrollo y no autopistas por las que pasan contenedores para la exportación en medio de corredores de miseria y un incremento del endeudamiento externo.” (Propuesta del Presidente Evo Morales a los Mandatarios y Pueblos de Sudamérica: 2 de octubre de 2006)”*

Sin embargo, en la práctica el gobierno esta promoviendo la implementación de varios proyectos IIRSA. En este artículo destacamos la carretera Puerto Suarez- San José - Pailón y otros proyectos IIRSA vinculados con Mutún, y el Gasoducto Bolivia Paraguay.

*La Carretera Puerto Suarez - San José - Pailón y otros proyectos IIRSA vinculados con el yacimiento minero de Mutún*

En septiembre de 2006 la empresa India “Jindal Steel and Power” obtuvo la concesión de la explotación del depósito de Mutún por un periodo de 40 años, después de que el proyecto estuviera parado más de media década. La explotación del depósito debería empezar en 2007, pero al momento de escribir este artículo, el gobierno Boliviano y la empresa Jindal todavía no han firmado un convenio definitivo, y existe la posibilidad que la concesión sería transferida a otra empresa.

Con una extensión aproximada de 65 Kilómetros cuadrados, rica en recursos minerales - especialmente hierro y magnesio - el Mutún se perfila como la segunda fuente de hierro en América del Sur, con unas reservas estimadas de al menos 40 mil millones de toneladas de hierro y un valor de producción anual bruto situado por

encima de los \$US 100 millones. Detrás de los prometidos (aunque no garantizados) beneficios económicos, yacen señales de alarma con respecto a los impactos medioambientales, sociales y culturales directamente derivados de la explotación de la mina, pero sobretodo los derivados de los megaproyectos de infraestructuras relacionados con la explotación, y que forman parte del complejo IIRSA.

Los proyectos oficiales de IIRSA vinculados a la explotación de la mina Mutún son:

- 1) La Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez,
- 2) La Concesión ferrocarril/carretera Motacucito-Puerto Busch con operación Portuaria y
- 3) La construcción de una conexión al gaseoducto Bolivia-Brasil.

Todas estas infraestructuras sirven al objetivo del desarrollo del proyecto de Mutún.

LA CARRETERA PAILÓN-SAN JOSÉ- PUERTO SUÁREZ (proyecto IIRSA número IOC22) se encuentra principalmente financiado por el BID, la CAF, el BNDES de Brasil y la Unión Europea. La inversión total estimada asciende a 435,3 millones de dólares americanos. El proyecto forma parte del principal pasillo de integración boliviano que une el extremo este con el extremo oeste del país, en donde se encuentra una gran parte de la población boliviana. El oriente boliviano es también el espacio donde se concentran las más importantes actividades económicas del país. El objetivo principal de este proyecto, que tendrá un enorme impacto en la región central del sub-continente (pero también importantes repercusiones para prácticamente todos los países suramericanos) es precisamente la conexión de los centros de producción de los distintos países con las rutas internacionales que permitirían un acceso a los puertos del Pacífico y del Atlántico

(este eje también conecta con la Hidrovía Paraguay-Paraná). Objetivos complementarios del proyecto son ofrecer las condiciones en términos de infraestructura (tendido de fibra óptica, ampliación de líneas de gaseoducto, etc.) que permitan el eslabonamiento productivo de los distintos países, y finalmente, promover un acercamiento entre los bloques regionales actualmente existentes: CAN y MERCOSUR.

LA CONCESIÓN DEL FERROCARRIL/CARRETERA MOTACUCITO-PUERTO BUSCH con operación portuaria sobre el río Paraguay (proyecto IIRSA número IOC23) fue inicialmente propuesta por el Gobierno de Carlos Mesa como una vía alternativa para las exportaciones. El 4 de noviembre de 2003 el proyecto fue declarado como prioridad nacional, adoptándose en marzo de 2005 el cuestionable Estudio de Impactos Ambientales (EIA).

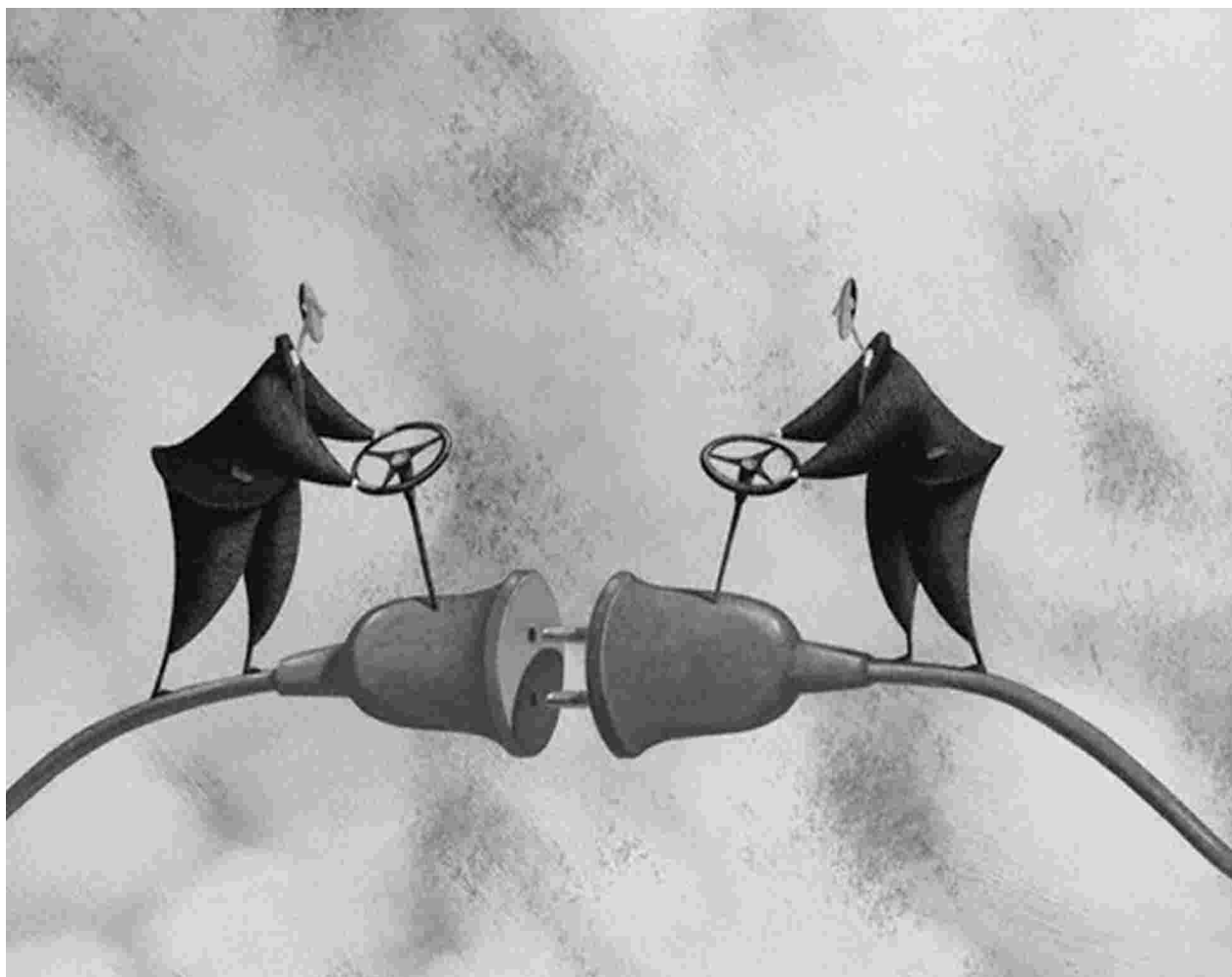
También conocido como “la puerta al Atlántico”, este proyecto sugiere la construcción de un puerto comercial, denominado Puerto Busch, y ubicado en el llamado “Triángulo Dionisio Foianini”, fronterizo con el Río Paraguay en el único punto en el que éste tiene contacto directo con territorio boliviano. Aunque Puerto Suárez tiene la ventaja de estar ya conectado con la hidrovía Paraguay-Paraná, las condiciones de navegación de Puerto Busch se consideran mejores. Para el acceso al puerto, la propuesta incluye una línea de ferrocarril y una carretera cuyo origen se encontraría en Motacucito, aproximadamente 9 km antes de llegar a Puerto Suárez, y teniendo su fin en el río. El objetivo de estas dos infraestructuras terrestres es de facilitar las exportaciones de acero a través del canal Paraguay-Paraná. El actual pliegue de condiciones del proyecto de Mutún determina que la terminal portuaria y la línea de ferrocarril serán financiadas en un 65% por el Estado y el 35% restante por inversores privados. Siendo considerado

interdependiente con la futura explotación de hierro de la montaña de Mutún, el proyecto de puerto Busch fue congelado desde el 20 de octubre de 2005, cuando el Ministro de Obras Públicas y Servicios hizo la publicación internacional de los términos de la licitación del proyecto de Puerto Busch, hasta la reciente formalización del contrato de explotación de Mutún por parte de la empresa Jindal steel and Power.

LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CONEXIÓN AL GASEODUCTO BOLIVIA-BRASIL toma como punto

*Las zonas de extracción y transporte de hidrocarburos en Bolivia coinciden frecuentemente con territorios indígenas y con zonas de gran riqueza en biodiversidad. El gasoducto proyectado afectará a los territorios de los pueblos Guaraní y Weenhayek en Bolivia, razón por la cual los derechos económicos, sociales, culturales y medioambientales de estas comunidades nativas deben ser un aspecto clave a considerar*

de partida el hecho que el contrato para la explotación de Mutún obliga a los inversores a usar gas natural boliviano. Por ello, Jindal Steel and Power se ha comprometido a financiar una conexión al gaseoducto Bolivia-Brasil (situada aproximadamente a 12 Km. de la montaña Mutún) para poder conectar el gaseoducto al yacimiento. El gaseoducto Bolivia-Brasil fue construido en 1999, financiado en su gran parte por préstamos del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y el Banco Europeo de Inversiones. El gaseoducto, que tiene una longitud de 3056 Km., fue construido a partir de los alrededores de la ciudad de Santa Cruz en Bolivia hasta la ciudad fronteriza de Puerto Suárez, llegando hasta Porto Alegre en el sur de Brasil. Este recorrido pasa a través de un gran número de frágiles ecosistemas, incluyendo el Parque Nacional boliviano Kaa Iya (gestionado



por representantes de las comunidades guaraní), el bosque Chiquitano, los humedales Izozog, Chiquitos y Otuquis, y afecta directamente a las comunidades Guaraní, Chiquitano y Ayoreo. Teniendo en cuenta que el gaseoducto Bolivia-Brasil tiene numerosos impactos primarios y secundarios en términos medioambientales, sociales y culturales, y que la evaluación del impacto medioambiental del gaseoducto ha fracasado en demostrar de qué manera el gaseoducto podría abastecer al yacimiento de Mutún, cualquier proyecto de extensión del gaseoducto es preocupante.

#### *El Gasoducto Bolivia-Paraguay*

Los presidentes de Bolivia, Paraguay y Uruguay han firmado acuerdos de integración energética con el propósito

principal de construir el gaseoducto Bolivia-Paraguay, con la principal finalidad de exportar gas desde Bolivia a Paraguay y a Uruguay. Los acuerdos tienen como segundo propósito el suministro de gas a Brasil, principal consumidor de energía en la región, y principal economía agro-exportadora que viene orientándose a las exportaciones no solo en la región sino también a los grandes mercados asiáticos.

En los últimos diez años y en el marco general de la IIRSA, los estados sudamericanos han dado prioridad a la integración de diversas fuentes de energía, consideradas imprescindibles para el éxito de sus políticas de desarrollo económico y social. Resulta paradójico que los principales proveedores de energía sean también los

países más pobres de la región: Bolivia y Paraguay. En el caso de Bolivia, éste posee la segunda mayor reserva de gas de Sudamérica (aproximadamente 52,3 trillones de pies cúbicos de gas, comprobados y probables)<sup>1</sup> sólo por detrás de Venezuela, pero ha sufrido décadas de explotación extranjera de sus fuentes de energía. Por otra parte, las zonas de extracción y transporte de hidrocarburos en Bolivia coinciden frecuentemente con territorios indígenas y con zonas de gran riqueza en biodiversidad. El gasoducto proyectado afectará a los territorios de los pueblos Guaraní y Weenhayek en Bolivia, razón por la cual los derechos económicos, sociales, culturales y medioambientales de estas comunidades nativas deben ser un aspecto clave a considerar du-

rante el proceso de planificación, concesión, construcción y gestión del gaseoducto.

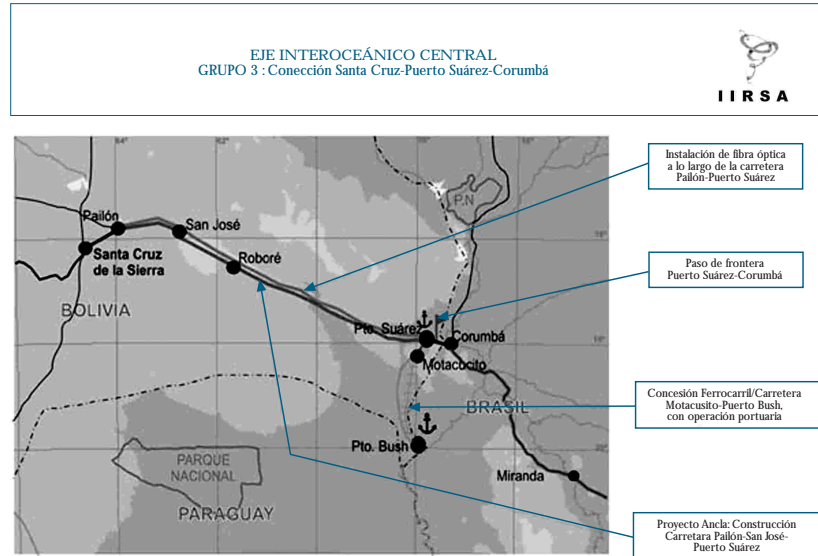
**Conclusión**

Se ha demostrado que las operaciones sobre la explotación de la mina Mutún y sus proyectos de infraestructura asociados, conjuntamente con la proyectada construcción del gaseoducto Bolivia-Paraguay, están provocando significativos impactos negativos tanto a nivel ambiental, social y cultural. Habiendo ratificado un número de acuerdos<sup>2</sup> nacionales e internacionales sobre el medio ambiente y los derechos humanos, el Estado boliviano se ha comprometido a la conservación del medio ambiente, proteger y promover los derechos individuales y colectivos de todos los pueblos, y a salvaguardar la integridad cultural de las poblaciones indígenas. Consecuentemente, el Estado boliviano debería también asegurar que las empresas nacionales y transnacionales involucradas en los proyectos relacionados se adhieran al mismo conjunto de normas nacionales e internacionales. A pesar de que algunos de los acuerdos internacionales no son exigibles judicialmente, su estatus normativo provee no obstante una importante hito de referencia para los derechos de las comunidades afectadas, y una importante herramienta política en una época donde los derechos de los pueblos indígenas están inscritos en la agenda política de muchos gobiernos nacionales e instituciones internacionales.

**Notas**

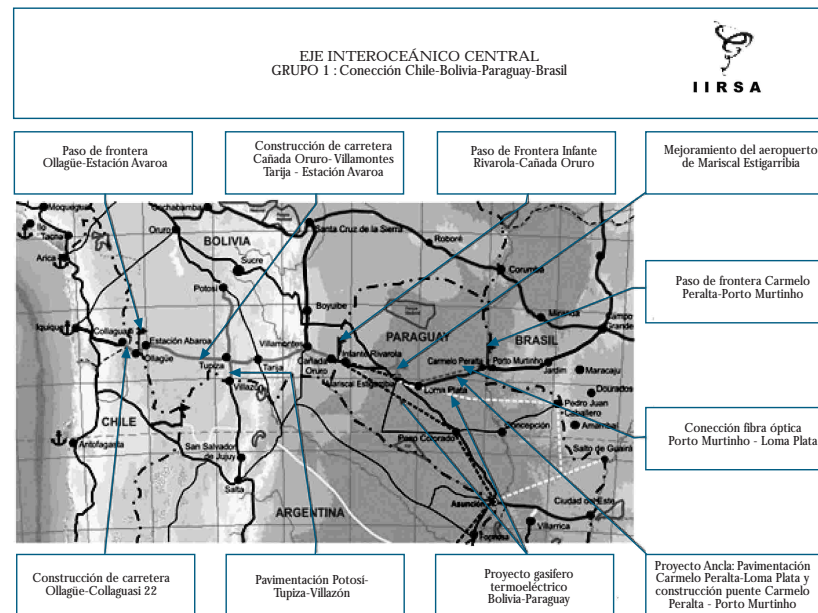
- 1 DELGADO-RAMOS Gian Carlo [2004], *IIRSA y la ecología política del agua sudamericana*, (www.fobomade.org.bo)
- 2 Entre ellos, la Convención Ramsar, la Convención sobre Diversidad Ecológica, la Convención de Río y la Agenda 21, la Declaración de Derechos Humanos de Naciones Unidas, la Declaración Americana de Derechos, la Convención sobre la Eliminación de Todas las formas de Discriminación Racial y la Convención Americana de Derechos Humanos de 1969.

**Mapa del Eje Interoceánico Central, Grupo 3**



Fuente: [http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/E/eje\\_interoceanico\\_grupo\\_3/eje\\_interoceanico\\_grupo\\_3.asp?CodIdioma=ESP](http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/E/eje_interoceanico_grupo_3/eje_interoceanico_grupo_3.asp?CodIdioma=ESP)

**Mapa del Eje Interoceánico Central, Grupo 1**



Fuente: [http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/E/eje\\_interoceanico\\_grupo\\_1/eje\\_interoceanico\\_grupo\\_1.asp?CodIdioma=ESP](http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/E/eje_interoceanico_grupo_1/eje_interoceanico_grupo_1.asp?CodIdioma=ESP)

## LISTA COMPLETA DE PROYECTOS IIRSA EN BOLIVIA

- 1 Armonización regulatoria gasífera, eléctrica y petrolera
- 2 Cableado de fibra óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión
- 3 Carretera Cobija - El Chorro - Riberalta (Carretera Cobija-Riberalta)
- 4 Carretera Concepción-San Matías
- 5 Carretera Oruro-Pisiga (Proyecto Toledo-Pisiga mas el tramo Oruro-Toledo)
- 6 Carretera Yucumo-Trinidad
- 7 CEBAF Desaguadero
- 8 Cobija - Extrema (Carretera Cobija-Extrema)
- 9 Concesión ferrocarril/carretera Motacucito-Puerto Bush con operación Portuaria
- 10 Conexión Ferroviaria Puno - El Alto
- 11 Conexión Ferroviaria Puno-La Paz
- 12 Proyecto ancla: Carretera Guayaramerín - Riberalta - Yucumo - La Paz / Puente Binacional Guayaramerín - Guaja Mirín (Proyecta ancla: Carretera Guayaramerín-Riveralta-Yucumo-La Paz/Puente Binacional Guayaramerín-Guja Mirín)
- 13 Construcción carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa
- 14 Corredor Vial de Integración Bolivia-Argentina
- 15 Corredor Vial de Integración Bolivia-Chile
- 16 Corredor Vial de Integración Bolivia-Paraguay
- 17 Corredor Vial de Integración Bolivia-Perú
- 18 Culminación de pavimento Potosí-Tarija
- 19 Eje de la Hidrovía Paraguay-Parana
- 20 El corredor vial de integración Bolivia-Brasil (Construcción Carretera Santa Cruz- Pailón-San José- Puerto Suárez)
- 21 Estudio de sostenibilidad para la iniciativa IIRSA
- 22 Ferrovía Aiquile - Santa Cruz
- 23 Gasoducto Bolivia/Brasil
- 24 Gasoducto Noreste Argentino y Anillo energético (Gasoducto sudamericano)
- 25 Gasoducto Transredes
- 26 Hidroeléctrica binacional Bolivia-Brasil
- 27 Hidroeléctrica Cachuela-Esperanza (Río Madre de Dios)
- 28 Hidrovía Ichilo-Mamoré
- 29 Hidrovía Madre de Dios y puerto fluvial
- 30 Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera carretera Pailón - Puerto Suárez (Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera)
- 31 Mejoramiento carretera Santa Cruz-Villamontes
- 32 Navegación del Río Beni
- 33 Paso de Frontera Bolivia - Perú (Extrema)
- 34 Paso de frontera Bolivia-Argentina
- 35 Paso de frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro
- 36 Paso de Frontera Ollague-Estación Abaroa
- 37 Paso de frontera Pisiga - Colchane (Paso de frontera)
- 38 Paso de frontera Puerto Suárez - Corumbá
- 39 Paso de frontera San Matías - Porto Limao
- 40 Paso Fronterizo Basileía - Cobija
- 41 Pavimentación Carretera Antigua Santa Cruz - Cochabamba
- 42 Pavimentación Porto Limao - San Matías
- 43 Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón
- 44 Pavimentación puente Banegas - Okinawua
- 45 Programa vial del corredor norte (Tramo Rio Branco/La Paz, La Paz-Caranavi)
- 46 Proyecto Ancla- Construcción Puente Binacional Salvador Maza-Yacuiba y Centro de frontera
- 47 Proyecto Ancla: Construcción carretera - Pailon - San Jose - Puerto Suarez
- 48 Proyecto ancla: Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín
- 49 Proyecto Ancla: Rehabilitación tramo El Sillar
- 50 Proyecto Complementario: Carretera Abapó-Camiri (Conexión Santa Cruz-Yacuiba)
- 51 Proyecto de integración de la carretera del sur
- 52 Proyecto Gasífero - Termoeléctrico Bolivia - Paraguay
- 53 PRUEBA DOS: Gasoducto Sudeste con Secciones Dividias
- 54 Puente Banegas
- 55 Rehabilitación Puente de la Amistad (Puente Eisenhower)
- 56 Tercer Programa de Apoyo al Sector Transporte (PAST III)





## Estrategias frente a IIRSA

*Los más afectados de IIRSA son el ambiente y los pueblos indígenas, justamente ellos tienen (hasta ahora) poco peso en el debate sobre IIRSA. Por lo tanto hay una gran necesidad de formular propuestas alternativas de integración (verdadera y alternativa) que beneficien más a la población, tienen una visión más sostenible y equitativa, y que tienen impactos menos negativos (o positivos) para pueblos indígenas, el medio ambiente y otros actores afectados.*

Desde la sociedad civil, ONGs, organizaciones indígenas y otras organizaciones de base, están tomando un conjunto de acciones para vigilar e incidir en proyectos IIRSA y/o ofreciendo alternativas a esta mega-iniciativa. Una red de organizaciones que se dedica únicamente a este tema es la Articulación frente a IIRSA que consiste de unas cincuenta organizaciones de la sociedad civil, mayormente ONGs ambientalistas y ONGs de defensa de derechos. Es una red que se constituyó en 2005 en Lima, y que está concentrando sus actividades en la vigilancia de Instancias Financieras Internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo y varias de sus miembros están trabajando en propuestas de territorialización en las cuales se desarrollan e implementan propuestas alternativas para áreas de alta biodiversidad que son (posiblemente) afectadas por IIRSA. Luego hay un número creciente de otras redes, por ejemplo la Alianza Social Continental, que dan cada vez más atención al tema de IIRSA.

Comparado con otras campañas, por ejemplo sobre ALCA y los TLCs, las acciones sobre IIRSA son más complicadas tomando en cuenta que proyectos de infraestructura cuentan con el apoyo de la gran mayoría de

la población, y por lo tanto, solamente pueden ser contestados con propuestas de infraestructura que tienen menos impacto social y ambiental, y con propuestas con otra filosofía enfocada en el desarrollo sustentable y con apoyo amplio de la opinión pública.

Tomando en cuenta esta complejidad, en Marzo 2006, CEADES elaboró el primer borrador de un documento de estrategias frente a IIRSA. Respectivamente en Mayo 2006 y Septiembre 2006, el documento ha sido presentado, socializado y comentado durante la Cumbre Social Europa - América Latina en Viena y durante una reunión de la Articulación frente a IIRSA en Buenos Aires. Además han sido incorporadas sugerencias de representantes de varias organizaciones internacionales que trabajan el tema IIRSA. El documento propone 16 posibles acciones frente a IIRSA, que en conjunto podrían tener un impacto frente a IIRSA. De acuerdo a su carácter y especialidades una organización puede implementar algunas de estas acciones. La diversidad de las acciones propuestas tiene como consecuencia que la coordinación de la campaña frente a IIRSA y el entendimiento entre organizaciones con fines y metodologías diversas son de suma importancia.

El documento estrategias frente a IIRSA contempla las siguientes acciones:

- Documentación/base de datos sobre proyectos IIRSA (p.e., [www.biceca.com](http://www.biceca.com));
- Estudio independiente de Impacto Ambiental y Social de IIRSA, a nivel de cada proyecto, cada país y el conjunto;
- Vínculos entre sociedad civil latino americana y sociedad civil de otros continentes (que financian IIRSA);
- Formulación de proyectos alternativos (con menos impacto negativo) para cada proyecto IIRSA;
- Cabildeo en cada gobierno;
- Apoyo, acompañamiento y contacto permanente con “el Frente Parlamentario”;
- Cabildeo, campañas, incidencia en IFIs y entidades financieras nacionales; noticias en los medios (periódicos, TV, radio, agencias de prensa, observatorios, páginas web, listas electrónicas);
- Eventos y articulación entre organizaciones que trabajan el tema (p.e. articulación IIRSA);
- Redes (observatorio DESC Amazonia, Ríos Vivos, Rede de Brasil, etc.); pronunciamiento por organizaciones indígenas;

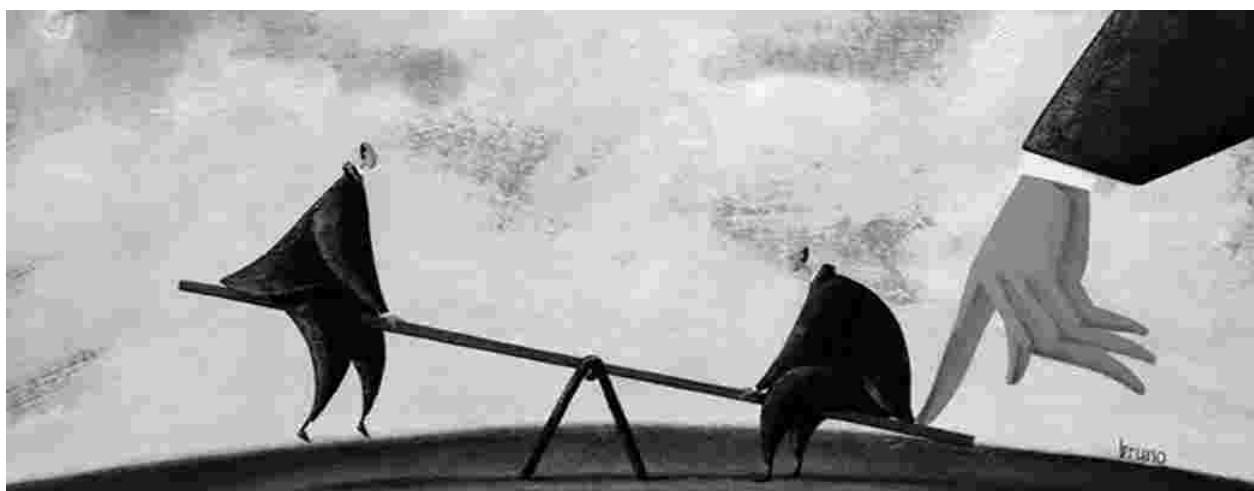
- Pronunciamiento por otras organizaciones de base;

- Investigaciones y debates (académicas), cursos, diplomados, maestrías otras medidas creativas e innovadores.

Territorialización y formulación de propuestas de “integración alternativa” son las dos últimas acciones propuestas. Territorialización es una acción importante, porque los componentes más tangibles de IIRSA son sus “ejes de integración”, y los proyectos de infraestructura dentro de estos ejes. Estos ejes, en muchos casos, son áreas con poca población y de alta biodiversidad. El mayor interés de IIRSA es el transporte de recursos extraídos de estas áreas o la facilitación del transporte de recursos a través de estas áreas. Por ende, se requieren estrategias territorializadas que propongan planteamientos alternativos para los territorios afectados, enfatizando la necesidad y propuestas de un manejo sostenible de las áreas de alta biodiversidad, y alternativas económicas locales y sostenibles que beneficien a la mayor parte de la población con énfasis al sector más marginalizado. Incluye aspectos como la co-gestión y ordenamiento territorial participativo.

Propuestas de “integración alternativa” son cruciales en la campaña

frente a IIRSA, porque aunque la propuesta IIRSA supuestamente es una propuesta de integración, en realidad es sobre todo una propuesta de extracción de recursos que beneficia a las elites nacionales y los países del Norte. Sin embargo un gran parte de la población está a favor de muchos de los proyectos IIRSA, porque ven futuros beneficios. Los más afectados de IIRSA son el ambiente y los pueblos indígenas, justamente ellos tienen (hasta ahora) poco peso en el debate sobre IIRSA. Por lo tanto hay una gran necesidad de formular propuestas alternativas de integración (verdadera y alternativa) que beneficien más a la población, tienen una visión más sostenible y equitativa, y que tienen impactos menos negativos (o positivos) para pueblos indígenas, el medio ambiente y otros actores afectados. Estas contra-propuestas son indispensables para que las campañas IIRSA reciban soporte de la opinión pública. Ellas serán a nivel local (planes y proyectos de desarrollo sostenible), a nivel nacional (políticas y legislación), regional (propuestas de cooperación e integración entre los países de América Latina que no solamente enfatizan infraestructura y convenios económicos), y a nivel mundial (alianzas con gobiernos y entidades financieras de otros continentes que permiten esta “integración alternativa”).



Las propuestas alternativas más conocidas en Sud-América son ALBA (La Alternativa Bolivariana para las Américas) y TCP (Tratado de Comercio para los Pueblos), estas dos propuestas sin embargo no incluyen posición frente a IIRSA. La única propuesta de integración alternativa “oficialista” que si incluye una crítica y una alternativa es la propuesta de “Vivir Bien” que envió el presidente Evo Morales de Bolivia fines de 2006 a los doce mandatarios de Sud América anteriormente a la II Cumbre de la Comunidad Sudamericana de Naciones que se llevó a cabo en Cochabamba en diciembre 2006.

Durante la mencionada cumbre en Cochabamba y la paralela Cumbre Social por la Integración de los Pueblos, el tema IIRSA en el contexto de integración alternativa recibió mucha atención. Durante este evento, CEADES discutió y formuló con diversas organizaciones de la sociedad civil un documento llamado “La infraestructura en América del Sur”. Es un documento que tiene como objetivo consensuar una visión común entre las organizaciones y personas que tienen preocupaciones sobre IIRSA, y así poder actuar más eficientemente en conjunto. El contenido del documento es lo siguiente:

Desde las primeras reuniones para la constitución de la Comunidad Suramericana de Naciones (CASA) en el año 2000, el acuerdo más concreto de los doce países miembros ha sido la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en Sud-América (IIRSA). En general, se puede constatar que hasta el momento la CASA enfatiza la implementación de obras de infraestructura como paso previo a la integración en aspectos sociales. Asimismo, registramos la existencia de mega-proyectos de infraestructura con grandes impactos socio-ambientales negativos que no son parte de IIRSA como por ejemplo el proyecto del gasoducto Sur, que pretende



transportar el gas desde Venezuela hasta Brasil y Argentina, cruzando zonas amazónicas social y ambientalmente frágiles. Es importante además tomar en cuenta que en América del Sur los gobiernos, de izquierda o derecha, compartiendo todos un modelo desarrollista, dan prioridad a los megaproyectos de infraestructura sin dar mucha importancia a estos impactos, y sin tener una visión global más sostenible, en la que la infraestructura sea sólo uno de los componentes del proceso de integración.

*Frente a este escenario proponemos:*

En el contexto de la CASA, opinamos que primero se tienen que lograr acuerdos sobre un horizonte común de desarrollo sostenible y propio del sub-continente. A partir de ello, y como paso siguiente, se debe establecer una institucionalidad para implementar el control y funcionamiento de obras de infraestructura concretas. En otras palabras, se tiene que voltear el proceso que la CASA está ahora viviendo, en el cual primero se firmó IIRSA y luego se empezaron a discutir la filosofía e institucionalidad de la CASA.

La Infraestructura tiene que enfatizar la conexión y articulación productiva entre los pueblos sudamericanos y el fomento de la economía interna sos-

tenible en vez de tener como propósito principal la exportación a otros continentes de materias primas sin ningún valor agregado.

Las obras de infraestructura con impactos socio-ambientales negativos relativamente bajos y el mejoramiento de infraestructura ya existente tienen que tener prioridad sobre obras con mayor impacto socio-ambiental negativo. En este contexto, se debe evitar la construcción de corredores viales en zonas de alta biodiversidad, evaluar bien el tipo de transporte, por ejemplo el transporte en tren podría tener menos impacto negativo que el transporte por carretera, e incluir el mar en los ejes geográficos de infraestructura, promoviéndose el transporte marítimo por empresas sudamericanas.

Las obras de infraestructura no deben ser ejecutadas por unas pocas empresas constructoras transnacionales, sino que se debe dar prioridad a empresas nacionales con una buena trayectoria de conducta social y ambiental. Asimismo, la población afectada por las obras de infraestructura tiene que tener prioridad en la asignación de los trabajos para su construcción.

La construcción de obras de infraestructura tiene que respetar los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales de la población así como los ecosistemas afectados. Deben enfatizarse los derechos de los pueblos

indígenas, incluyendo el derecho de consulta, indemnización, compensación y beneficio de las poblaciones afectadas directamente e indirectamente. Esto incluye el respeto de las leyes nacionales y la implementación de los convenios, protocolos, códigos de conducta y otros acuerdos internacionales.

En consulta con las organizaciones sociales, los gobiernos deben instalar estructuras y mecanismos que garantizarán la consulta previa, la fiscalización, el control social-ambiental y la presentación de denuncias en caso que las hubiera.

La planificación y priorización de obras de infraestructura y particularmente IIRSA debe partir de procesos de participación ciudadana, y no deben ser decididos o propuestos “desde arriba” (un gobierno, banco o instancia multinacionales de gobiernos).

Las obras de infraestructura no deben afectar directamente o indirectamente las áreas protegidas y las poblaciones indígenas no-contactadas o en aislamiento voluntario.

Deben haber mecanismos rígidos de fiscalización, contralorías y auditorías sociales para que se evite cualquier forma de corrupción en la ejecución de las obras de infraestructura

La infraestructura energética sudamericana debe ser desarrollada a partir del fortalecimiento de las empresas estatales y cooperativas y de la nacionalización de los recursos energéticos. El objetivo principal debe ser satisfacer las necesidades de servicios energéticos de aquellas personas que carecen de ellos. Es necesario compartir estos recursos para el beneficio de los pueblos sudamericanos, respetando los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales, y no para el

beneficio de las transnacionales o las oligarquías.

En la infraestructura energética sudamericana se deben dar prioridad a formas de energía “limpia” y sostenible.

Es importante la implementación de obras de infraestructura que faciliten el paso transfronterizo de los ciudadanos entre los países sudamericanos, por ejemplo, la construcción de instalaciones aduaneras compartidas por dos países vecinos.

Todas las obras de infraestructura tienen que ser sometidas a una planificación y ordenamiento territorial participativo, con criterios de fiscalización, mitigación y evasión de impactos sociales y ambientales negativos.

Todas las grandes obras de infraestructura tienen que ser necesariamente acompañadas por proyectos de mitigación de impactos. Sin embargo estos proyectos de mitigación no deben ser implementados bajo condiciones de préstamo. Antes bien, estos proyectos deben tener un enfoque de equidad social y de conservación de la diversidad cultural, manejo sostenible y conservación del medio-ambiente.

Las obras de infraestructura no deben causar un endeudamiento de nuestros países a costo de futuras generaciones.

Es importante aprender y no repetir los errores de Europa y otros continentes referidos a la implementación de obras de infraestructura. De manera similar a la Comunidad Sudamericana de Naciones, las primeras acciones de la Unión Europea fueron obras de infraestructura y acuerdos comerciales. En los años setenta y ochenta sin embargo los países integrantes de la UE se dieron cuenta que una interco-

nexión que solamente tiene como componente a la infraestructura tiene muchos efectos negativos adicionales, y no resulta en un desarrollo sostenible y equitativo. Los Fondos Estructurales de Desarrollo brindaron un apoyo a las regiones que necesitaron de un impulso económico e hicieron que la UE actualmente sea mucho más que solamente infraestructura. En vez de repetir los “errores” de otros continentes, América del Sur podría empezar con las lecciones de otros continentes y lograr una integración con más participación ciudadana, de carácter más incluyente y con mayores beneficios sociales y ambientales.

Viendo que en América del Sur todos los gobiernos, de izquierda o derecha, dan prioridad a megaproyectos de infraestructura sin dar mucha importancia a los impactos socio-ambientales y sin tener una visión global más sostenible, proponemos seguir los pasos de países que sí tienen una política social y ambiental más amplia y una visión más equilibrada sobre la infraestructura: el caso de Costa Rica.

Dentro de los países de América del Sur existen también muchas oportunidades de aprendizaje, como en el caso de las obras de infraestructura con grandes impactos sociales y ambientales negativos. En general, se puede decir que un enfoque de aprendizaje de errores y éxitos del pasado, de otros países y nuestros propios países, tendrá que ser la guía para la planificación, diseño e implementación de los proyectos de infraestructura

\*\*\*\*\*



DIRECTOR: JORGE CORTES  
EDICIÓN Y DISEÑO: FERNANDO PEREZ C.  
EDICIÓN: UNIDAD DE COMUNICACIÓN DE CEADES.  
ESCRIBEN: GUSTAVO HERNANDEZ  
SUSAN DAAG  
HENKJIAN LAATS

CALLE Limón N° 2095 Esq. Mapajo.  
TELFOS: 591 (03) 3646191/3125633. Fax: 3646063.  
CASILLA: 3256.  
ceadescz@entelnetbo • www.ceades.org

ES UNA PUBLICACIÓN CONJUNTA ENTRE  
CEDLA Y CEADES, CON EL APOYO DE  
OXFAM INTERNACIONAL

**CEADES**

Colectivo de Estudios Aplicados al Desarrollo Social