

# De IIRSA a COSIPLAN Cambios y continuidades

Silvia Molina / CEDLA

Gerardo Cerdas Vega / IBASE

Sofía Jarrín Hidalgo / CDES

Vanessa Torres / AAS

Francisco Rivasplata Cabrera / DAR



**Coalición Regional**  
Por la transparencia y la participación

# De IIRSA a COSIPLAN: Cambios y continuidades

## CONTENIDO:

- Introducción **(CEDLA)**.
- El papel de las instituciones financieras institucionales (IFIS) en la consolidación de IIRSA / COSIPLAN. **Silvia Molina Carpio (CEDLA)**.
- Nuevos actores en el financiamiento a IIRSA / COSIPLAN. **Gerardo Cerdas Vega (Ibase)**.
- Apuntes críticos sobre la integración en infraestructura suramericana. **Sofía Jarrín Hidalgo (CDES)**.
- El limitado y nocivo concepto de integración regional en suramerica desde la perspectiva de la IIRSA. **Vanessa Torres (AAS)**
- La evaluación ambiental y social con enfoque estratégico: Una herramienta en desarrollo en COSIPLAN. **Francisco Rivasplata Cabrera (DAR)**

### **Producción editorial y diagramación:**

*Unidad de Comunicación y Gestión de información (CEDLA)  
La Paz, diciembre de 2015*

® *Todos los derechos reservados*

La presente publicación está elaborada en el marco de la Coalición Regional por la transparencia y la participación conformada por el Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (IBASE), la Asociación Ambiente y Sociedad (AAS), Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), el Centro de Derechos Económicos y Sociales (CDES) y el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA).

# Introducción

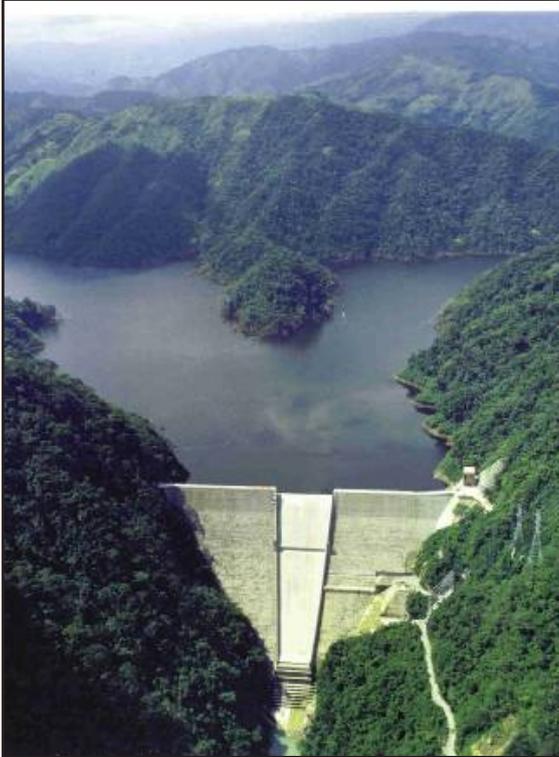
Después de muchos años y formas de resistencia al IIRSA y en particular a los grandes proyectos de infraestructura que en muchos casos han llegado a significar problemas diversos como desalojo de comunidades, apropiación de tierras, degradación ambiental, expansión de la pobreza y desigualdad, ha sido de particular interés de los gobiernos de la región y de los bancos inmersos en este plan, disminuir la crítica y presión.

De esta forma hemos visto que en los últimos años la integración e interconexión física se encuentra en una nueva etapa encabezada por organismos suprarregionales como UNASUR/COSIPLAN y la CELAC, otorgándole un rostro Sudamericano y restando visibilidad a las instituciones financieras que formaron parte de la creación.

Sin embargo, el discurso de integración continua sustentado en el desarrollismo y crecimiento económico, los corredores regionales del IIRSA siguen en marcha y mantienen su relación directa con la demanda de transporte, energía, tierras y otros servicios para el desarrollo del agronegocio, (soya, ganadería, biocombustibles) y con la apropiación del territorio mediante carreteras, centrales hidroeléctricas y desarrollo de las industrias extractivas, pasando por alto necesidades, formas de vida y actividades económicas de las poblaciones locales, vulnerando las legislaciones de los países, acuerdos y convenios internacionales. Las demandas de la población, en particular de las áreas rurales, de vías de intercambio y comunicación son utilizadas para la ejecución de proyectos a escalas superiores a las necesidades locales y nacionales, pero que tienen el fin de satisfacer los intereses empresariales de acceso y explotación de recursos, y las necesidades del capital financiero internacional de grandes inversiones que llevan al endeudamiento de los países.

En ese contexto, el papel de las Instituciones Financieras Internacionales ha evolucionado durante los últimos quince años de existencia de IIRSA/COSIPLAN. La participación y presencia de las IFIS se ha consolidado y fortalecido impulsando políticas y procesos que llevan a ejecutar los proyectos prioritarios y la Cartera general, sin dejar de participar en el financiamiento de proyectos.

Paralelamente hemos visto al Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el principal agente financiero brasileño, desempeñando un rol central en el financiamiento de infraestructura a nivel regional en la última década. Sin embargo, es previsible que los aportes del BNDES disminuyan con la limitación de recursos que tiene origen en la coyuntura política y económica que vive Brasil.



Esta situación hace que se vislumbren cambios veloces y nuevos actores como los bancos chinos y de los BRICS como importantes fuerzas que emergen en materia de financiamiento en nuestra región todo esto para avanzar en lo que Milton Santos (2008), describe como la “exigencia de fluidez que manda a quebrar las fronteras, mejorar los transportes y comunicaciones, eliminar los obstáculos a la circulación de dinero (aunque la mercadería quede para después) y suprimir las regulaciones hostiles al galope del capital hegemónico”.

# El papel de las Instituciones Financieras Internacionales (IFIS) en la consolidación del IIRSA/COSIPLAN

Silvia Molina Carpio / CEDLA

El Consejo Sudamericano de Planificación e Infraestructura (Cosiplan) creado en agosto del 2009, en el marco de la III Reunión de Jefes de Estados de la Unión Sudamericana de Naciones (Unasur) marcó una nueva etapa en el desarrollo de la llamada “infraestructura para la integración del subcontinente”. Desde ese momento y con el nuevo nombre que adquiere la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA), este proceso se convierte en el de mayor impulso, financiamiento y acciones de Unasur<sup>1</sup> profundizando la consolidación del gran plan de reconfiguración y transformación del territorio sudamericano a partir de la construcción de grandes obras de infraestructura, de vías de interconexión y de la creación de un marco regulatorio que privilegia las inversiones destinadas a la explotación de recursos naturales, el comercio internacional y el flujo de mercaderías.

IIRSA fue desde sus inicios objeto de cuestionamientos y de resistencia a los proyectos que impulsa. Si bien el nuevo contexto latinoamericano que buscaba nuevas formas de relacionamiento entre estados, pueblos y comunidades a través de Unasur y que fue promovido como consecuencia de las luchas sociales contra las políticas neoliberales y el mandato de las instituciones financieras internacionales (en particular BM, BID y FMI), la llamada “integración de infraestructura” de Cosiplan/IIRSA resultó consolidándose como el proceso de mayor importancia dentro de la integración regional, manteniendo el rol preponderante de la banca internacional, en particular del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento<sup>2</sup> (CAF).

## LAS IFIS, GRANDES ACTORES EN LA CREACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL IIRSA

Cuando el año 2000 en la Reunión de Presidentes Sudamericanos en Brasilia (en la que estuvieron presentes los presidentes del BID, CAF y FONPLATA) se crea oficialmente el IIRSA, estas Agencias Multilaterales de Financiamiento fueron incorporadas activamente. El Comité de Coordinación Técnica (CCT) del IIRSA desde sus inicios está integrado por funcionarios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata). De acuerdo a información oficial, el “CCT brinda apoyo técnico y financiero a los países en todos los temas relacionados al Plan de Trabajo Anual de

1 Cosiplan es el único Consejo de los 12 como opera Unasur, que cuenta con una estructura, forma de organización, instrumentos, procesos de planificación y evaluación permanentes. Ver: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45>

2 La Corporación Andina de Fomento (CAF), es llamada ahora Banco de Desarrollo de América Latina, manteniendo la sigla.

*El papel preponderante de estas IFIS es aún mayor, se manifiesta en su gran influencia en la determinación de las directrices de IIRSA a partir de su rol clave de gestión, coordinación, logística y asistencia técnica. Constituyen un área determinante de la estructura institucional del IIRSA para la planificación, definición de proyectos considerados prioritarios, impulso a procesos específicos.*

IIRSA, actuando como facilitador del proceso, coordinador de las actividades conjuntas y depositario de la memoria institucional de la Iniciativa. Esta labor se centra en las áreas prioritarias definidas por los Coordinadores Nacionales de IIRSA<sup>3</sup>. Al mismo tiempo, el BID y la CAF, se describen como “socios estratégicos de IIRSA” a través de diferentes mecanismos, instrumentos financieros y no financieros como préstamos, donaciones, garantías y asistencia técnica, estableciendo dentro de su estructura organizativa instancias y recursos para temas relacionados o que son parte de IIRSA. El BID señalaba al respecto, “Desde el momento de su creación hasta el 2007 el Banco ha asignado a IIRSA un total \$US 9,7 millones para el financiamiento de la gestión y coordinación técnica de IIRSA, 73% de estos recursos se dirigieron a financiar gastos de administración de la estructura institucional de IIRSA en el BID. Estos recursos han permitido crear a partir de 2003 una instancia ad-hoc para tratar los temas de IIRSA al interior del BID. Esta modalidad operativa ha permitido un seguimiento más detallado y específico del tema IIRSA”<sup>4</sup>.

Pero en los hechos, el papel preponderante de estas IFIS es aún mayor, se manifiesta en su gran influencia en la determinación de las directrices de IIRSA a partir de su rol clave de gestión, coordinación, logística y asistencia técnica.

Constituyen un área determinante de la estructura institucional del IIRSA para la planificación, definición de proyectos considerados prioritarios, impulso a procesos específicos; señalan directrices para el financiamiento e impulso a la consolidación del plan a partir de estudios de viabilidad y toda la argumentación técnico-económica que lo justifica. Las IFIS han garantizado la continuidad de las reuniones, facilitado tareas asociadas a los aspectos logísticos y administrativos a través del INTAL, han asumido la organización de talleres y elaboración de materiales que direccionan las prioridades, inversiones y discursos oficiales.

Este rol se ha fortalecido a través de la presencia histórica de las IFIS en cada uno de los países donde además de ser fuentes de financiamiento que direccionan la ejecución de determinadas políticas sectoriales, su papel más importante se ha mantenido como “fuente y generación de conocimiento” que llega a dirigir las políticas públicas al ser apropiadas por la burocracia de la administración estatal y las clases dirigentes.

## **EL BID Y LA CAF EN EL CCT DE COSIPLAN, ¿CAMBIO DE ROLES O NUEVAS ESTRATEGIAS?**

La presencia de las Instituciones Financieras Internacionales en Sud América fue relativizada en los últimos años como resultado de las críticas y pérdida de credibilidad resultado de las reformas políticas y económicas con alto impacto social promovidas con el ajuste estructural, el financiamiento de diferentes proyectos de infraestructura con similares consecuencias, el apoyo a la inversión privada y otras condicionalidades. A todo esto se sumó la creciente preponderancia que tuvo el BNDES de Brasil en el financiamiento a proyectos como actor importante de la integración regional y el boom de las materias primas de los últimos 10 años<sup>5</sup>, que establecieron una etapa de mayores recursos en la región y en cada uno de los países.

3 <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=51>

4 Evaluación de la Acción del BID en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Oficina de Evaluación y Supervisión, OVE-Banco Interamericano de Desarrollo, 2008.

5 El 2009 como consecuencia de la crisis financiera, el precio de los commodities tuvieron una brusca caída pero luego volvieron a subir y una vez más volvieron a caer.

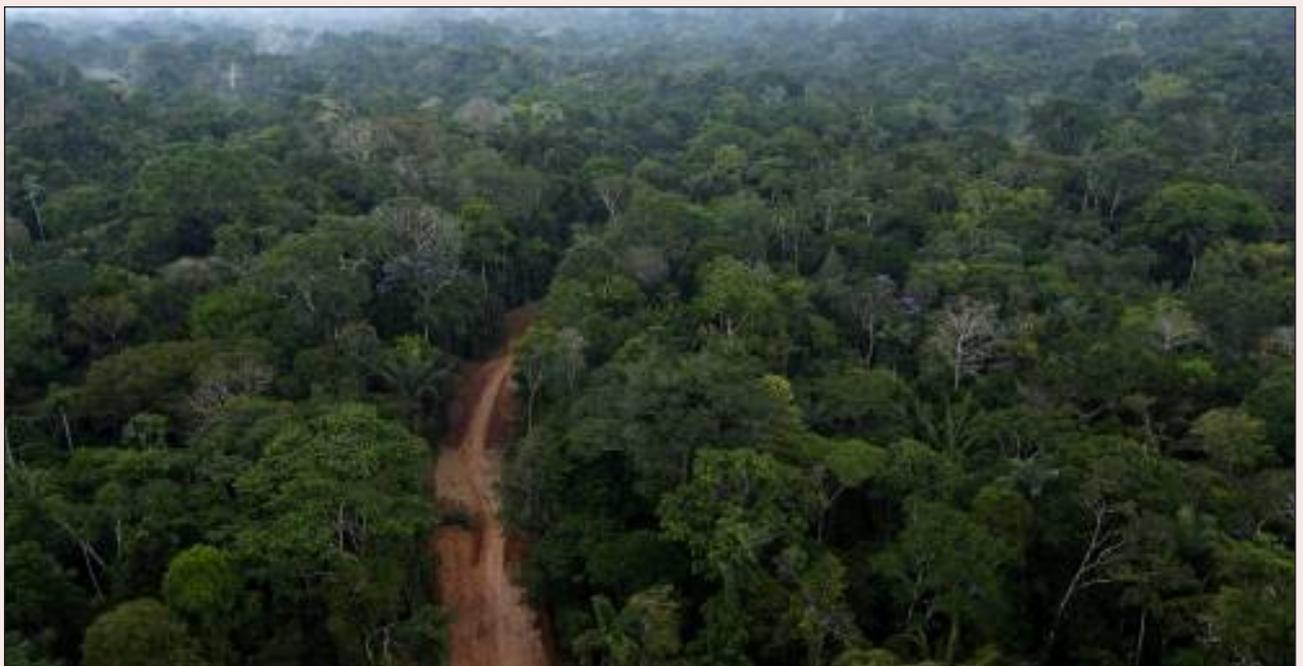
Sin embargo, el papel de las IFIS ha evolucionado durante los últimos quince años. La manera en que la participación y presencia de estos organismos en el CCT del IIRSA/Cosiplan se ha consolidado y fortalecido. El BID, CAF y Fonplata no dejaron de tener relevancia, continuaron siendo fuentes de conocimiento y financiamiento en la ejecución de determinadas políticas sectoriales para realizar acciones, estudios y proyectos estratégicos, prioritarios y de la Cartera general de la cartera de IIRSA/Cosiplan.

En particular, además de la continuación de la presencia de estas instituciones en el papel asumido desde los inicios del IIRSA, en los últimos años destaca su presencia en el Cosiplan con mayor fuerza en la “creación y desarrollo de modalidades innovadoras para el financiamiento de proyectos de infraestructura física”, que de acuerdo al acuerdo al Comunicado de Brasilia (2000) significa<sup>6</sup>:

- a. Desarrollar mecanismos destinados a superar las restricciones de gasto por parte de los gobiernos para el desarrollo de obras de infraestructura de integración; por ejemplo, “tratamiento fiscal flexible para la inversión en infraestructura continental”;
- b. Desarrollar nuevos mecanismos para el financiamiento compartido (público/privado) de proyectos de integración física entre países;
- c. Buscar soluciones innovadoras que alentaran la concurrencia del capital privado mediante estrategias comunes e instrumentos creativos.

El desarrollo de estos mecanismos va significando el direccionamiento de las políticas públicas en una nueva etapa que busca ampliar la participación de las iniciativas privadas nacionales y en particular extranjeras en la economía, contando para esto con el rol facilitador del Estado. Desde nuevos marcos regulatorios como contrataciones públicas simplificadas y que direccionan la contratación de empresas extranjeras, reducción de garantías para el Estado en beneficio de las

*El desarrollo de estos mecanismos va significando el direccionamiento de las políticas públicas en una nueva etapa que busca ampliar la participación de las iniciativas privadas nacionales y en particular extranjeras en la economía, contando para esto con el rol facilitador del Estado.*



6 Comunicado de Brasilia, Reunión de Presidentes de América del Sur, 2000 y Acta del CDE, diciembre 2003.

*...todo esto que en conjunto significa facilidades, seguridad jurídica, garantías a las empresas de que no habrá cuestionamiento a los contratos y que el Estado se encargara de la protección del capital privado para llevar adelante los proyectos de la integración de infraestructura de IIRSA/COSIPLAN.*

empresas, creación de mecanismos y nuevas formas de participación como son las Asociaciones Público-Privadas; flexibilización de la legislación laboral, reducción de los considerados “obstáculos ambientales y sociales” con la flexibilización de la normativa ambiental y de consulta pública e indígena, nuevas formas de reducción de conflictos, es decir medidas para atenuar y contener demandas sociales.

Todo esto que en conjunto significa facilidades, seguridad jurídica, garantías a las empresas de que no habrá cuestionamiento a los contratos y que el Estado se encargara de la protección del capital privado para llevar adelante los proyectos de la integración de infraestructura de IIRSA/COSIPLAN.



# Nuevos actores en el financiamiento a IIRSA/COSIPLAN

Gerardo Cerdas Vega / Ibase

Es ampliamente conocido el papel que el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el principal agente financiero brasileño, ha desempeñado a nivel regional en la última década. Desde que el primer gobierno de Lula definió la integración suramericana como una de sus prioridades de política externa, a partir de 2003 hasta la actualidad el BNDES ha sido una pieza central en el rompecabezas financiero de la región, gracias al apoyo prestado para las grandes obras de infraestructura contempladas en la **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)** y el **Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC)**, este último, un ambicioso plan de inversiones en infraestructura dentro de Brasil que se conecta y complementa con la IIRSA.

En ese proceso, la internacionalización de grandes empresas brasileñas de ingeniería y construcción civil fue promovida por el BNDES, proyectando a estas empresas en toda la región mediante la compra de bienes y servicios realizada por los gobiernos del área a partir de los préstamos de la institución. Así, ya en 2004 el Banco declaraba que:

“La integración suramericana, uno de los principales pilares de la política externa brasileña, pasó a ser parte de la misión del BNDES a partir de 2003 teniendo en consideración que la expansión de los mercados nacionales y del comercio entre los países es fundamental para acelerar el desarrollo económico con justicia social”. (BNDES, 2004)

Aunque ese papel tuvo un impulso notorio desde ese año, ya en el pasado el Banco había financiado proyectos de infraestructura de gran magnitud e importancia como la Represa Hidroeléctrica Itaipú (Brasil-Paraguay), el Gasoducto Brasil-Bolivia y la carretera de vinculación entre Brasil y Venezuela (la carretera BR-174, que comunica los estados brasileños de Amazonas y Roraima con el país vecino). Por tanto, resulta necesario contar con una perspectiva histórica que permita visualizar los diferentes momentos, objetivos y estrategias que los gobiernos del área tuvieron para impulsar los diferentes proyectos de “integración” regional.

En los últimos años, en base a una lectura regional-global, resulta evidente que la inversión en infraestructura ha estado asociada, en todos los países de forma individual y de manera conjunta, a la profundización de un modelo primario-exportador basado en la exportación de minerales (hierro, cobre, oro, tierras raras, etc.), ‘commodities’ agrícolas (soja, maíz) y energéticos (petróleo, etanol, gas natural) vinculados al *‘superciclo de los commodities’* a nivel mundial. En esta etapa la curva de precios de todos esos bienes se elevó a niveles históricos, creando una complementariedad perversa entre el crecimiento de los polos dinámicos de la economía mundial (en especial China) y la región suramericana.

*En la actualidad, la Cartera de Proyectos de la IIRSA/COSIPLAN asciende a 579 iniciativas, con un costo total estimado en US\$163.324,5 millones. Datos oficiales estiman que la fuente principal de financiamiento sigue siendo el sector público (79,1%), correspondiendo el restante a la iniciativa privada y a asociaciones público/privadas que representan 12,8% y 8,1%, respectivamente.*

Por tanto, la consolidación de las redes de producción, de distribución de energía y de transporte se tornó en uno de los ejes centrales y prioritarios del proceso de acumulación de capital en todos nuestros países. En ese contexto, ya en el 2004 el BNDES tenía una cartera de inversiones (conjuntamente con la Corporación Andina de Fomento, CAF), que alcanzaba a US\$ 654 millones en proyectos en ejecución, US\$ 314 millones en proyectos en proceso de contratación, US\$ 585 millones en proceso de análisis y US\$ 2.395 millones en fase inicial de consulta. Dentro de los proyectos más importantes en aquella oportunidad, destacaban las obras del metro de Caracas y las obras de la Central Hidroeléctrica La Vueltoza (Venezuela), la construcción de la Central Hidroeléctrica San Francisco (Ecuador) y la Construcción del Gasoducto entre las regiones amazónica y costera del Perú. Pero la cartera era mucho más amplia al estar vinculada a iniciativas como la IIRSA (Iniciativa para la Integración Regional Suramericana) y el PAC (Programa de Aceleración del Crecimiento).

Cabe recordar que IIRSA fue oficialmente lanzada el año 2000 en Brasilia (en la época en que era negociado el Área de Libre Comercio de las Américas, ALCA) y que el financiamiento a los proyectos contemplados en la iniciativa quedó a cargo principalmente de los gobiernos miembros, ya sea mediante sus presupuestos ordinarios o mediante instituciones financieras nacionales o regionales. En ese sentido, la iniciativa privada e instituciones como la CAF y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), figuraban dentro de las potenciales fuentes de recursos para la ejecución de los proyectos. A partir de 2008, con la creación de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), nace el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), que desde entonces es el responsable de la IIRSA.

En la actualidad, la Cartera de Proyectos de la IIRSA/COSIPLAN asciende a 579 iniciativas, con un costo total estimado en US\$163.324,5 millones. Datos oficiales estiman que la fuente principal de financiamiento sigue siendo el sector público (79,1%), correspondiendo el restante a la iniciativa privada y a asociaciones público/privadas que representan 12,8% y 8,1%, respectivamente. Existe también la llamada “Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración” (API), constituida por 31 proyectos estructurados que reúnen a 100 proyectos individuales considerados “de carácter estratégico” y “de alto impacto para la integración física y el desarrollo socioeconómico regional”. El valor estimado de la API llega a US\$21.172,6 millones que se concentran en los sectores de carreteras, puentes, ferrocarriles y vías fluviales. Los proyectos de la API no son proyectos nuevos, se trata de proyectos que formaban parte de la planificación inicial de IIRSA y que fueron priorizados por el COSIPLAN el año 2011.

No constan datos oficiales sobre los aportes de recursos específicos de estos actores, ni sobre las fuentes de financiamiento utilizadas por los gobiernos para honrar los compromisos asumidos dentro de la Iniciativa. En la página de UNASUR/IIRSA/COSIPLAN, no se detallan los valores aportados ni



las instituciones envueltas, inclusive, los informes sobre la Cartera de Proyectos solo ofrecen informaciones generales sobre la fuente del financiamiento, sin mayores explicaciones o rendición de cuentas. Este hecho es digno de mención porque ni la sociedad civil organizada, los movimientos sociales, la prensa, entre otros actores, pero muy en especial la ciudadanía en general, disponen de los elementos necesarios para entender el origen de los recursos, los plazos de los préstamos y las condiciones de los mismos, las empresas beneficiadas y otros extremos que son societalmente relevantes.

Dentro de lo poco que sabemos, por otra parte, está el hecho de que durante la Segunda Reunión Ordinaria de los Ministros del COSIPLAN (Brasilia, 2011), fue aprobada la creación del Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías, que viene reuniéndose desde entonces para buscar soluciones financieras para la ejecución de los proyectos contemplados en la API, ya que, aunque el BNDES y la CAF venían ocupando un lugar relevante en el financiamiento de los proyectos de la IIRSA, lo cierto del caso es que ambos actores han disminuido sus aportes como resultado (al menos en el caso brasileño), de la crisis política que enfrenta el país y los cuestionamientos que el BNDES tuvo que encarar durante la campaña electoral del 2014.

En este escenario, se comprenden mejor los alcances de la IV Reunión del GT sobre Mecanismos de Financiamiento celebrada en Rio de Janeiro, en setiembre del año pasado, cuyo objetivo principal fue buscar alternativas de financiamiento para la API. Estos avances comienzan a dibujar una nueva arquitectura financiera en la cual entrarían nuevos y poderosos actores. En la reunión se dieron cita representantes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay y participaron representantes de la Secretaría General de la UNASUR. Nótese que en este encuentro también estuvieron representantes del Banco del Sur, del Banco de Desarrollo de China, del Nuevo Banco de Desarrollo (BRICS), del BNDES y de la CAF, del BID y del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), además de la Secretaría del Comité de Coordinación Técnica de la IIRSA. El cónclave de ese conjunto de actores, todos y cada uno poderosos y estratégicos, indican que se trató de una reunión de peso donde pueden haberse tomado decisiones que reconfigurarán el mapa de financiamiento de la IIRSA en los próximos años.

En esta ocasión, por ejemplo, el representante del Banco de Desarrollo de China manifestó el interés de su país e institución de financiar proyectos de infraestructura en América del Sur, promoviendo los vínculos comerciales con cada uno de los países miembros y aumentando la participación china en las inversiones y la provisión de servicios en la región. Además, los representantes del Banco del Sur destacaron su interés en sumarse al financiamiento requerido para viabilizar la API, lo mismo que el Nuevo Banco de Desarrollo, aún en proceso de consolidación pero que podría ser uno de los actores más significativos una vez que se haya establecido plenamente (algo que deberá avanzar en VIIª Cumbre de los BRICS en la ciudad de Ufa, en Rusia, aunque en medio de muchas incertezas causadas por la desaceleración económica china).

Así, destaca en especial el peso que podría ganar China en la región a través del financiamiento de los proyectos de la API (en particular) y de la IIRSA en su conjunto. Esos proyectos son de interés evidente de la potencia asiática, como es el caso del Ferrocarril Bioceánico ya anunciado en la reciente visita del presidente chino a Brasil en junio de 2015, entre muchos otros. China y su Banco de Desarrollo han venido desplazando a los agentes financieros tradicionales en la región en los últimos cinco años y ahora, mediante el Nuevo Banco de Desarrollo, podría tener un protagonismo aún mayor (no obstante, esto dependerá de muchos otros factores y no es completamente seguro que se materializará, al menos en el corto plazo, ese predominio de las finanzas chinas). El BNDES,

*Destaca en especial el peso que podría ganar China en la región a través del financiamiento de los proyectos de la API (en particular) y de la IIRSA en su conjunto. Esos proyectos son de interés evidente de la potencia asiática, como es el caso del Ferrocarril Bioceánico ya anunciado en la reciente visita del presidente chino a Brasil en junio de 2015, entre muchos otros.*

*...la velocidad con que estos cambios están ocurriendo nos desafían para pensar en estrategias desde la sociedad civil y los movimientos populares, en función de continuar luchando y profundizando la defensa de los derechos humanos, de la justicia socio ambiental, de los territorios, de una genuina integración suramericana y de la soberanía nacional*

por su parte, ha visto sus recursos extremadamente limitados en la coyuntura política y económica que vive Brasil y no parece que la CAF esté en condiciones de asumir el liderazgo a nivel regional, menos aún el Banco del Sur que (infelizmente) aún está en pañales.

Eso hace que los países que integran los BRICS se vislumbren como una de las principales fuerzas que emergen en materia de financiamiento en nuestra región y la velocidad con que estos cambios están ocurriendo nos desafían para pensar en estrategias desde la sociedad civil y los movimientos populares, en función de continuar luchando y profundizando la defensa de los derechos humanos, de la justicia socio ambiental, de los territorios, de una genuina integración suramericana y de la soberanía nacional, todas amenazadas por la aplanadora del llamado “progreso”. Ese desafío es hoy mayor que nunca y requiere la defensa urgente de una agenda socioambiental asociada a todo y cualquier tipo de proyecto que esté en curso o pretenda implementarse en la región.

## REFERENCIAS

### **BNDES.**

Integração da América do Sul: o BNDES como agente da política externa brasileira, 2004.

### **Carvalho, Clarissa.**

O protagonismo do BNDES no financiamento da infraestrutura sul-americana durante o governo Lula: interface entre interesses domésticos e a política externa, 2012.

### **Hirt, Carla.**

O Papel do BNDES nas Políticas de Desenvolvimento e Integração Regional, 2013.

### **INTAL.**

Financiamiento de proyectos prioritarios de integración en COSIPLAN, 2014.

### **Jornal Brasil24/7.**

Crise global é o novo desafio à agenda dos BRICS, 2015.

### **Jornal Valor Econômico.**

Dilma destaca ajuste no Brasil e reforça parceria com os BRICS, 2015.

### **Plataforma BNDES.**

América do Sul discute 30 projetos de integração, 2011.

### **UNASUR/COSIPLAN.**

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración. Informe de avance, 2014.

### **UNASUR/COSIPLAN.**

Cartera de proyectos, 2014.

# Apuntes críticos sobre la integración en infraestructura suramericana

SOFIA JARRÍN HIDALGO / CDES

Frente a las nuevas estrategias de integración física suramericana encabezadas por organismos suprarregionales como UNASUR/COSIPLAN y la CELAC, cuyo objetivo es garantizar la continuidad de la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Suramericana –IIRSA-, el presente artículo plantea establecer un debate que interpele cuáles son los conceptos fundacionales que motivaron su creación y a que tipo de visiones de desarrollo responde. El artículo también busca identificar a los actores políticos y económicos que se benefician de los proyectos de infraestructura y cuáles son los impactos socio ambientales y económicos que se derivan de su implementación.

## MIRADA RETROSPECTIVA DE LA INTEGRACIÓN EN INFRAESTRUCTURA

Los hechos históricos que marcaron significativamente el escenario sociopolítico mundial en los años noventa y principios del siglo XXI, estuvieron precedidos por la caída del muro de Berlín, la crisis del fordismo y por las asimetrías sociales y económicas en la población que particularmente se reflejan en la realidad Latinoamérica y que hoy en día la ubican como la región más desigual a nivel planetario. A partir de estos hitos históricos, se impulsó la creación y adopción de políticas neoliberales que bajo la tutela Norteamérica buscaron introducir reformas de ajuste estructural privatizadoras orientadas a consolidar el neoliberalismo en la región, a partir de la liberación de los mercados y la reducción del tamaño del Estado.

Este propósito que se efectivizó con la firma de cartas de intención entre los estados latinoamericanos y el Fondo Monetario Internacional –FMI-, con la expectativa de alcanzar estabilización macroeconómica, en so pena de la reducción del consumo general del mercado interno, y sujetándose a la agenda impuesta por las directrices del Consenso de Washington de 1989.

Enmarcadas en estas directrices, diferentes Instituciones Financieras Internacionales –IFIs- como el FMI, el Banco Mundial –BM- y el Banco Interamericano de Desarrollo –BID-, fueron promotoras de procesos de integración regionales cuyos objetivos planteaban expandir y fortalecer el libre mercado, mediante intentos de consolidar Tratados de Libre Comercio bilaterales o multilaterales, por ejemplo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte –TLCAN- y el Área de Libre Comercio de la Américas –ALCA-. Este último no se consolidó por diferentes procesos de acción colectiva de organizaciones de la sociedad civil y movimientos sociales que se oponían a las políticas de corte neoliberal, evitando así, la adhesión de los estados latinoamericanos para su implementación.

*Los procesos de integración en infraestructura suramericana en el período comprendido entre el año 2000 al 2010, se fortalecieron por procesos sociopolíticos emergentes en la región que se caracterizaron por la presencia de gobiernos catalogados como “progresistas” en países como Brasil, Bolivia, Ecuador y Venezuela.*

No obstante, la influencia de la agenda neoliberal de los años noventa se cristalizó en proyectos de integración regional sobre la instalación efectiva y física de áreas de libre circulación de mercancías. Prueba de ello, en el año 2000, se crea la iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA-, propuesta motivada por el Banco Interamericano de Desarrollo –BID-, la Corporación Andina de Fomento –CAF- y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata –FONPLATA-. Para el efecto, estas instituciones financieras elaboraron un plan de acción de integración para establecer Ejes de Integración del Desarrollo –EID- que permitan materializar un ordenamiento geo-económico del territorio suramericano (Observatorio de la Deuda en la Globalización, 2012, pág. 97).

Ahora bien, los procesos de integración en infraestructura suramericana en el período comprendido entre el año 2000 al 2010, se fortalecieron por procesos sociopolíticos emergentes en la región que se caracterizaron por la presencia de gobiernos catalogados como “progresistas” en países como Brasil, Bolivia, Ecuador y Venezuela, los cuales ganaron protagonismo a partir del uso de

discursos post-neoliberales y se propusieron recuperar la soberanía del Estado y su rol como agente regulador de la economía.

Frente a estos cambios sociopolíticos se impulsó la creación de mecanismos suprarregionales de integración como el ALBA (2004), UNASUR (2008) y recientemente CELAC (2010), a partir de los cuales se conformó el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (2009), instancia que se acoge a la estructura y ámbito de aplicación de la UNASUR, y que tiene por finalidad dar continuidad a 31 proyectos emblemáticos de IIRSA. Asimismo, esta tendencia se mantiene desde la propuesta de integración de la CELAC, organismo que introduce en su agenda de trabajo hasta el 2020, la necesidad articular a los cinco ejes de desarrollo de la región estrategias de implantación de proyectos de infraestructura y conectividad.

## **LECCIONES APRENDIDAS DEL IIRSA**

Tras 15 años de implementación de IIRSA, la experiencia nos deja algunas enseñanzas, entre las cuales se destacan que la iniciativa permitió fomentar procesos de liberalización y privatización de bienes comunes e incidió en la proliferación de conflictos socio ambientales en las comunidades asentadas en las zonas de influencia de los proyectos. De igual manera, estos efectos se evidencian en la transformación del territorio y en la dinámica económica de la región, debido a que la IIRSA dio paso a la creación de nuevos enclaves productivos, la re-primarización de las economías dependientes e incentivó procesos de fragmentación geográfica que afectaron la configuración del espacio, el paisaje, los actores y sus formas de interacción social.

Sustentados en el esquema fundacional de la IIRSA, estos nuevos horizontes de integración física suramericana plantea algunas preocupaciones, puesto que responden estrategias de “desarrollo” que se caracterizaron por promover intereses de corte neoliberal que privilegian la consolidación del sistema capitalista, a través de la articulación de los estados latinoamericanos desde la gestión de políticas pública de desarrollo social, sin embargo estas acciones encubren agendas gubernamentales que legitiman y fortalecen a sectores extractivos.

De acuerdo a este planteamiento para autores como Ciccantell y Bunker (2012), la estabilización macroeconómica e intención de fortalecer procesos de desarrollo se pone en cuestionamiento, puesto que el *extractivismo* no fomenta procesos productivos, ni posibilita la redistribución de beneficios económicos en el lugar de origen, tampoco promueve o asegura un “desarrollo” regional

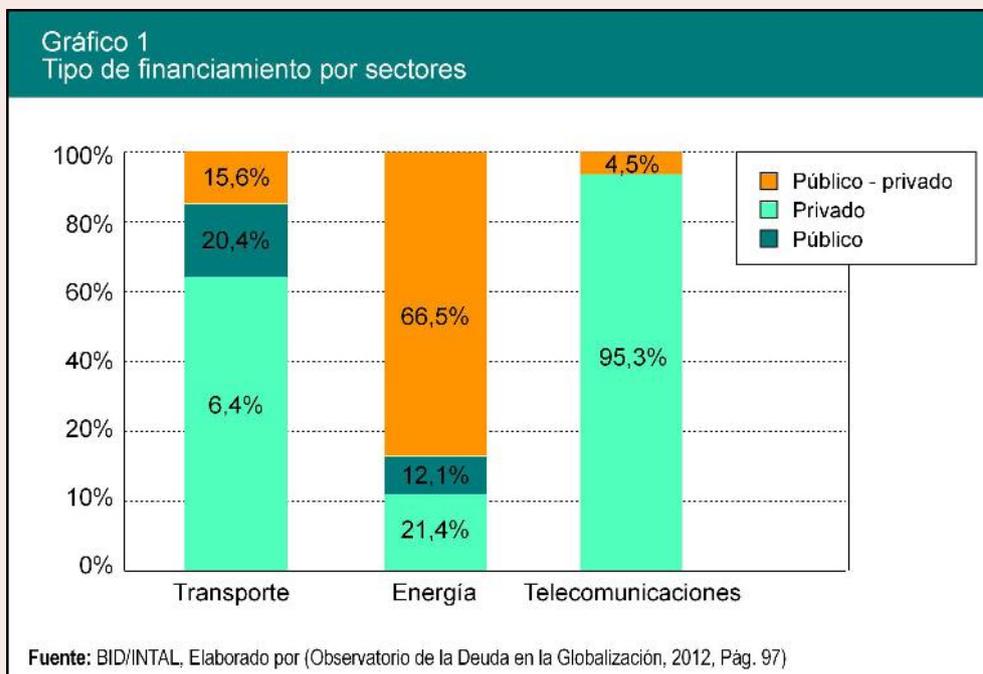
o local. Por el contrario, demuestran que su aplicación genera procesos de recuperación acelerada de las inversiones de los dueños del capital, la reproducción ampliada de un patrón de acumulación capitalista y el fortalecimiento de un pequeño bloque de poder que controla el proceso (Ciccantell, 2002)

Bajo estos argumentos, varias organizaciones de la sociedad civil han cuestionado abiertamente si realmente los proyectos de integración de IIRSA, se crearon con la intención de promover “desarrollo social” y fomentar el crecimiento económico en la región. Debido a que los planes de acción involucran la construcción de mega infraestructuras que permiten fortalecer un sistema intermodal de comunicación (transporte) que viabilice extracción de recursos naturales y el abastecimiento de materias primas a bajo costo (Observatorio de la Deuda en la Globalización, 2012, págs. 94-95).

Por otro lado, el discurso oficial de los estados integrantes de los organismos suprarregionales de UNASUR y la CELAC; plantea que las estrategias de integración física están alineadas a intenciones políticas que protegen la soberanía latinoamericana frente a la influencia de Instituciones Financieras Internacionales que promueven ajustes neoliberales privatizadores. Sin embargo, la continuidad de los proyectos priorizados del IIRSA demandan establecer fuentes económicas que involucren procesos de endeudamiento y la transformación de la arquitectura financiera a nivel, donde se impone un nuevo orden geo-político y financiero regional que generar diversos impactos sobre los países de Suramérica (Observatorio de la Deuda en la Globalización, 2012).

Según un estudio realizado por el Observatorio de la Deuda en la Globalización (2012), la nueva arquitectura financiera que sostiene la integración de infraestructura suramericana, privilegia los intereses del capital transnacional y afectan el endeudamiento público de los estados latinoamericanos con Instituciones Financiera Internacionales (IFIs). De acuerdo a los reportes oficiales del BID/INTAL, se registra que la mayoría de las inversiones realizadas para sustentar la ejecución de los proyectos priorizados por IIRSA hasta el 2010, provinieron de fondos públicos, es así que el 46% del total de los costos pertenecen al Tesoro Público de los Estados, el 37% son cubiertos

*Según un estudio realizado por el Observatorio de la Deuda en la Globalización (2012), la nueva arquitectura financiera que sostiene la integración de infraestructura suramericana, privilegia los intereses del capital transnacional y afectan el endeudamiento público de los estados latinoamericanos con Instituciones Financiera Internacionales (IFIs).*



*La implementación de IIRSA involucró poner en marcha una cartera de proyectos de transporte, energía y conectividad que permitieron facilitar el acceso de empresas multinacionales y prestadores de bienes y servicios en el territorio Suramericano (Cortés, 2010).*

por alianzas público-privadas y 17% por el sector privado (Observatorio de la Deuda en la Globalización, 2012, págs. 96-97).

Adicionales a los impactos en la dinámica económica regional por los procesos de integración en infraestructura, debemos tomar en cuenta que la implementación de IIRSA involucró poner en marcha una cartera de proyectos de transporte, energía y conectividad que permitieron facilitar el acceso de empresas multinacionales y prestadores de bienes y servicios en el territorio Suramericano (Cortés, 2010).

Por tanto, si se considera fortalecer las estrategias de integración física en la región, es necesario que tener en cuenta que la presencia de actores económicos (empresas) que faciliten el acceso y transporte de recursos naturales genera impactos socio ambientales que no han sido cuantificados en la deuda pública

de los estados, puesto que no se advierte la presión sobre los recursos naturales que se deriva de la expansión demográfica que acarrearán las obras de infraestructura, las cuales inciden directamente en la pérdida irreparable de la biodiversidad, en el acaparamiento y escases de recursos naturales en las zonas de influencia de los proyectos, que a su vez, comprometen las condiciones de vida de la población y reducción sociocultural de comunidades, pueblos y nacionalidades (UICN-ECOLEX-PROTEGER, 2006).

Desde esta perspectiva, si buscamos fortalecer el debate sobre los cambios y continuidades de los procesos de integración que se desprenden del IIRSA y se trasladan al ámbito de acción del COSIPLAN, es necesario que tanto desde la sociedad civil, como la academia y los representantes de los Estados, instalen espacios de diálogo directo que permitan evaluar qué tipo de desarrollo queremos promover y cuál es la ética política, económica, ecológica y social que guiará la integración regional de infraestructura suramericana.

## REFERENCIAS

**Ciccantell, P. a.**

(2002). International Inequality in the Age of Globalization: Japanese Economic Ascent and the Restructuring of the Capitalist World Economy. *Journal of World-Systems Research.*, 62-98.

**Cortés, E. J.**

(2010). Aproximaciones críticas a la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Retrieved from Colectivo el Kintral: [www.colectivoelkintral.cl](http://www.colectivoelkintral.cl)

**Observatorio de la Deuda en la Globalización. (2012).**

Impunidad S.A. Herramientas de reflexión sobre los “súper derechos” y los “súper poderes” del capital corporativo. Barcelona: ODG.

**UICN-ECOLEX-PROTEGER.**

(2006). Observatorio socioambiental del IIRSA. Retrieved from <http://www.proteger.org.ar/iirsa/pagina.php?id=21>

# El limitado y nocivo concepto de integración regional en Suramérica desde la perspectiva de la IIRSA

VANESSA TORRES / AAS

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA creada en el año 2000 es reconocida como un “foro de coordinación de acciones intergubernamentales con el objetivo de promover el desarrollo de las infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones que fortalezcan la integración física de los doce países suramericanos, bajo un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable”<sup>1</sup>, es importante entonces a partir del reconocimiento de este proyecto regional analizar cuál es el impacto y estado actual del mismo tras quince años de su implementación, teniendo en cuenta que la integración es la bandera principal en torno a su proyección es importante preguntarnos: ¿Cuáles han sido los logros en materia de integración a partir de la implementación de la cartera de proyectos IIRSA? ¿Cuál es el enfoque del ordenamiento territorial regional planteado por la IIRSA? ¿Es viable la visión de integración planteada por la Iniciativa?

Es importante establecer como contexto inicial que la transformación política que se desarrolló en Suramérica desde el año 2000 fue crucial para enmarcar los propósitos de la IIRSA, no solo por la tendencia política de quienes asumieron el poder en países como Bolivia, Venezuela, Chile o Argentina; también se materializó a nivel regional con la creación de la UNASUR en el año 2009.

La Unión de Naciones Suramericanas conformada por los doce países de Suramérica establece su fundamento y línea de acción en torno a la integración regional, en virtud de lo cual establecieron una metodología de planificación territorial en el año 2008 la cual tuvo como objetivo formar consensos para el establecimiento de una cartera común ordenada de proyectos de infraestructura de integración en las áreas de transporte, energía y comunicación de forma sostenible<sup>2</sup>, en virtud de los ejes de integración y desarrollo (EIDs) los cuales se encargan de organizar el territorio suramericano y al tiempo la cartera de proyectos en virtud de los requerimientos de infraestructura física necesarios para articular el territorio, siendo entonces este el factor central en virtud del cual se establecen estos 10 ejes.

Es importante resaltar que si bien al interior de la metodología de planificación territorial planteada por la UNASUR se establece que se tendría en cuenta la integralidad de opiniones y conceptos de expertos en materia económica, social y ambiental, en la implementación y desarrollo de los diferentes proyectos que componen los ejes efectivamente fue la visión económica y de apertura comercial la que primo al determinar la proyección del ordenamiento territorial regional.

1 [www.iadbd.org/](http://www.iadbd.org/) El BID un socio estratégico de IIRSA

2 [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/mer\\_asuncion08\\_metodologia.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mer_asuncion08_metodologia.pdf)

*Se generó un impacto directo sobre el medio ambiente y las dinámicas sociales de diferentes comunidades; son de conocimiento colectivo y académico los diferentes conflictos sociales y ambientales generados en torno a los proyectos de la IIRSA como es el caso del conflicto por la carretera que atravesaría el TIPNIS en Bolivia, la construcción de la Carretera Pasto Mocoa en Colombia o el conflicto de Bagua en Perú*

Este enfoque generó un impacto directo sobre el medio ambiente y las dinámicas sociales de diferentes comunidades; son de conocimiento colectivo y académico los diferentes conflictos sociales y ambientales generados en torno a los proyectos de la IIRSA como es el caso del conflicto por la carretera que atravesaría el TIPNIS en Bolivia, la construcción de la Carretera Pasto Mocoa en Colombia o el conflicto de Bagua en Perú, los cuales han tenido como consecuencias directas en primer lugar la generación de impactos ecológicos y ambientales sobre el territorio especialmente en las zonas de especial protección reconocidas por la normativa nacional de cada país como parques nacionales o reservas forestales como en el caso Colombiano, territorios en los cuales a pesar de que se plantean en algunos casos transformaciones sostenibles de los mismos<sup>3</sup> el impacto es absolutamente negativo e irreversible.

En segundo lugar se han generado impactos directos sobre las comunidades en torno a los proyectos trazados a partir de lograr una integración regional, vulneración de derechos humanos, minimización de la acción de movimientos sociales y la inaplicación de tratados y convenios internacionales vinculantes de los cuales son parte los países que integran la cartera de proyectos, como es el caso del convenio 169 de la OIT el cual ha sido incumplido en su integridad resaltando el respeto al derecho a la consulta previa, libre e informada<sup>4</sup> a los

pueblos que habitan los territorios objeto de interés, derecho que materializa el contenido del instrumento mismo, casos como del conflicto generado en el amazonas peruano en donde la mayoría de comunidades indígenas han protestado constantemente debido a la construcción de treinta y nueve represas al servicio de diferentes proyectos mineros, petroleros y forestales lo cual está generando el desplazamiento constante de comunidades en virtud de la imposición de un reordenamiento económico y territorial sin consulta a estas comunidades afectadas<sup>5</sup>.

Si bien el desarrollo de esta proyecto de integración está enmarcado en el cumplimiento de las normativas nacionales de cada país participante, es fundamental el respeto de derechos sociales y ambientales como es el caso de la consulta previa, la vida o el derecho al territorio, derecho que definen el actuar de un organismo regional como es el caso de la UNASUR y que no puede ser omitido en virtud de los débiles marcos normativos existentes en los países de la región.

En conclusión, es importante resaltar que la sociedad civil como sujeto activo en virtud de las dinámicas en torno a la determinación y ordenamiento del territorio no solo a nivel regional sino también nacional, debe entender de manera crítica la definición de integración implementada por carteras regionales como es el caso de la IIRSA, la cual si bien en materia conceptual integra una visión social y ambiental en la ejecución de los proyectos que la componen se centra en una visión comercial en torno a la apertura de mercado lo cual pone en riesgo la pervivencia de numerosas comunidades étnicas y campesinas y adicionalmente impone una dinámica territorial que entra en

3 La construcción de la Variante San Francisco - Mocoa fue calificada de alta complejidad (Categoría A, según la clasificación del BID), debido a que su operación generaría significativos impactos negativos ambientales y sociales, ya que el trazado de la carretera atraviesa la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa (RFPCARM), espacio que alberga una gran riqueza hídrica, faunística, florística y ecosistémica, y a su vez, es territorio de los pueblos indígenas Kamentza e Inga, y otros pueblos indígenas que reconocen la importancia de este territorio para su existencia cultural. Este proyecto

4 [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_100910.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_100910.pdf)

5 [http://www.boell-latinoamerica.org/web/119-573%20\(1\).html](http://www.boell-latinoamerica.org/web/119-573%20(1).html)

Fotografía: [http://www.rpp.com.pe/2011-11-14-iirsa-norte-incrementa-el-valor-de-terrenos-aledanos-hasta-en-500-noticia\\_422215.html](http://www.rpp.com.pe/2011-11-14-iirsa-norte-incrementa-el-valor-de-terrenos-aledanos-hasta-en-500-noticia_422215.html)

# La Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico: Una herramienta en desarrollo en COSIPLAN

FRANCISCO RIVASPLATA CABRERA / DAR

Este año se cumplen 15 años desde la creación de la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA). Desde el 2011, la IIRSA fue incluida en la estructura del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), uno de los doce consejos de la UNASUR, como instancia de apoyo junto al Comité Coordinador (integrado por delegadas y/o delegados ministeriales de los Estados miembros y presidido por un delegado del país que preside el consejo), y a los Grupos de Trabajo (GT) que se acordaron crear, tales como el GT sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías y el GT sobre la actualización de la Cartera de Proyectos y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

Durante los primeros 10 años de la IIRSA se diseñaron y aplicaron algunas metodologías y herramientas con el objetivo de vincular la infraestructura con otros criterios que forman parte del proceso de desarrollo. Así, se diseñaron y aplicaron la Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg) y la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE).

Sin embargo, es a partir de la elaboración del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) que se incluyen nuevas herramientas y metodologías y se perfeccionaron las ya existentes:

- a. La Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE), con el objetivo de identificar acciones que potencien los efectos positivos de la cartera de proyectos del COSIPLAN desde el punto de vista social, ambiental y cultural.
- b. Metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración (PTIs), con el objetivo de complementar la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).
- c. Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).
- d. Una Herramienta de Georeferenciamiento que oriente la Planificación Territorial Suramericana". Esta herramienta tiene como objetivo facilitar el análisis geoespacial y la planificación de la integración identificando los aspectos relevantes del territorio.
- e. Una Metodología para la Gestión de Catástrofes, con el objetivo de contar con procedimientos claros para prevenir y/o reducir los efectos de las catástrofes naturales que pueden afectar a los proyectos de integración del COSIPLAN.

Desde diciembre del 2005 se inició el proceso de discusión para la elaboración de EASE y se decidió que a través del comité técnico que lideran tres bancos en IIRSA (el BID, la CAF y Fon Plata) se llevara a cabo un proceso de formulación de una metodología de información ambiental y social con enfoque estratégico.

*Considerando los cuestionamientos que han tenido los gobiernos sudamericanos en cuanto al diseño de sus estudios de impacto ambiental y social, la flexibilizan de los mismos para evitar retrasos en las inversiones, así como los procesos de revisión de las políticas ambientales y sociales de los bancos tradicionales como el BM, además de la poca transparencia en las herramientas internas de gestión ambiental y social de los proyectos financiados por la CAF y el BNDES.*

Se le llama con enfoque estratégico para evitar que los estudios sean muy largos. Es decir, en el sentido que sea más rápida y que los procesos de participación no se enmarquen en los parámetros de los estudios ambientales tradicionales y, en este sentido, pueda cumplir con el objetivo de evaluar grupos de proyectos de carácter estratégico a nivel de integración. Asimismo, se buscó proporcionar a los países de la iniciativa IRSA un marco conceptual y práctico para la aplicación de la metodología que acompañe a la toma de decisiones y optimizar los beneficios de los proyectos en sus territorios, potenciar su desarrollo sostenible, y prevenir riesgos ambientales y sociales adversos.

Se buscó que la EASE cumpla, básicamente, con cuatro objetivos específicos: 1) Mejorar la comprensión de las dinámicas territoriales; 2) Dimensionar los temas estratégicos, escenarios y tendencias de evolución de esos territorios a la luz de los temas estratégicos, 3) Identificar los riesgos, las oportunidades e influencia que brindan a los territorios el desarrollo basado en la integración, y; 4) Establecer líneas de acción que generen opciones de desarrollo más sostenibles haciendo posible actividades consultivas y un dialogo entre espacios locales, nacionales y supranacionales.

Considerando los cuestionamientos que han tenido los gobiernos sudamericanos en cuanto al diseño de sus estudios de impacto ambiental y social, la flexibilizan de los mismos para evitar retrasos en las inversiones, así como los procesos de revisión de las políticas ambientales y sociales de los bancos tradicionales como el Banco Mundial, además de la poca transparencia en las herramientas internas de gestión ambiental y social de los proyectos financiados por la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES); la EASE sería la única herramienta para verificar la gestión de los impactos ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura que forman parte del COSIPLAN. Sin embargo, no se conoce su real alcance, la idoneidad de su metodología para cumplir con los objetivos planteados y cómo se relaciona con las evaluaciones ambientales estratégicas nacionales, por lo que es necesario definir una estrategia para difundir los beneficios de la metodología y los resultados producidos hasta el momento.



## REFERENCIAS FOTOGRÁFICAS

*Cortesía:*

<http://cdkn.org/2011/10> (Pág 2)

<http://redsosamazonas.wordpress.com> (Pág 5)

<https://bibliotecadeinvestigaciones.wordpress.com> (Pág 6)

[www.greenpeace.org/espana/es/news/2010](http://www.greenpeace.org/espana/es/news/2010) (Pág 8)

<http://www.andina.com.pe/> (Pág 18)

Instituciones miembro de la Coalición regional



Con el apoyo de

