



SUBSECCIÓN

Procedencia de la IIRSA

Agenda consensuada de proyectos 2005-2010	38
Listado de proyectos de la IIRSA en Colombia	40
Carretera Pasto-Mocoa en el Eje Amazonas	43
Cómo opera la IIRSA	46
Financiamiento y representación nacional	
Coordinaciones nacionales	47
Financiación	47
La deuda cuenta y se descuenta	49
Ejes multimodales en el Amazonas	51
Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) e IIRSA	53
Evaluaciones ambientales estratégicas: posible mecanismo	54

Desde 1994, cuando comenzó el proceso de cumbres presidenciales de las Américas, atendiendo la iniciativa del mismo nombre lanzada por el gobierno de Estados Unidos, se lanzó el proceso de integración de la infraestructura física y energética.⁹ El gran objetivo era la conformación de un Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), que en el momento se encuentra detenida, pero continúan los acuerdos de libre comercio bilaterales o subregionales. Esto motivó a los países a elaborar un portafolio de obras para posibles inversiones y, en el caso colombiano, éste se insertó en la denominada agenda interna de competitividad asociada a los acuerdos comerciales, y también se refleja en el dispositivo normativo e institucional para implementar proyectos de infraestructura en el territorio nacional.

En la Declaración de Presidentes de Miami de 1994, que dio inicio al proceso de las cumbres, se le asignó a la Organización de Estados Americanos (OEA), junto con el BID, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), un rol protagónico en la integración¹⁰.

Luego, en la Cumbre de Québec de 2001, se realizó una evaluación del progreso de las tareas, teniendo los gobiernos la responsabilidad principal de la coordinación e implemen-

9

Se han realizado cumbres en Miami, 1994; Cumbre de Desarrollo Sostenible de Bolivia, 1997; Santiago de Chile, 1998; Québec, 2001; México, 2004; y Mar de Plata, 2004.

10

La Declaración de Miami y el Plan de Acción suscritos por los presidentes de las Américas precisaron el contenido de la agenda continental en cuatro áreas fundamentales: la Preservación y el fortalecimiento de la comunidad de democracias de las Américas; la Promoción de la prosperidad mediante la integración económica y el libre comercio (Área de Libre Comercio de las Américas, ALCA); la Erradicación de la pobreza y la discriminación en nuestro hemisferio; la Garantía del desarrollo sostenible y la conservación de nuestro medioambiente para las generaciones futuras.

11

Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Comité de Coordinación Técnica (CCT), Banco Interamericano de Desarrollo (BID); Corporación Andina de Fomento (CAF); Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata), Montevideo, República Oriental del Uruguay, 4 y 5 de diciembre de 2000.

12

Fue adoptado a continuación de la reunión presidencial realizada entre los días 26 y 27 de julio de 2002, firmado por el presidente de Colombia, Andrés Pastrana, y otros once jefes de Estado.

tación de las acciones que se acordaran, y se instó a los organismos interamericanos para “fortalecer la democracia, crear la prosperidad y desarrollar el potencial humano”, además, los temas se dividieron en 17 grandes capítulos, que contribuirán a lograr los objetivos propuestos. Dentro de ellos, la infraestructura física se consideró vital para todo el proceso integrador, lo que se refleja en la importancia concedida al Plan Puebla-Panamá (PPP), y a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

La IIRSA se relanza en la Cumbre de Presidentes de Brasilia en el año 2000. Según el documento de la reunión ministerial de energía, transporte y comunicaciones, su objetivo,

es el de estimular la organización del espacio suramericano a partir de la contigüidad geográfica, la identidad cultural, y los valores compartidos de los países vecinos suramericanos, empleando y complementado con el desarrollo de los procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística.

El Plan de Acción para la IIRSA se centra en el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones, adoptando el enfoque de ejes de integración y desarrollo. Adicionalmente, contemplará también la interrelación con la infraestructura social, la ambiental, y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento. Esta visión deberá ser concordante con las posibilidades reales de financiamiento e inversión.¹¹

Esta perspectiva de colocar las esperanzas de desarrollo en los grandes proyectos de infraestructura, se ha mantenido, y se incorporó al discurso que dio origen a la Comunidad Suramericana de Naciones (CSN), la IIRSA se adoptó como punto central, y fue así como el Consenso de Guayaquil sobre integración, seguridad e infraestructura para el desarrollo, expresa que los presidentes,

reiteraron su voluntad de seguir impulsando acciones de coordinación y cooperación con miras a la conformación de un espacio común sudamericano, en este sentido reafirmaron el conjunto de postulados que se han establecido en las distintas cumbres presidenciales que han celebrado, particularmente en la I Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia en el año 2000.¹²

Coincidieron en que esta relación debe tener una Visión Estratégica de Suramérica (VESA), teniendo como base el principio de regionalismo abierto arriba citado, y está condicionada a los resultados del análisis de cinco principios básicos: a) perspectiva neoeconómica; b) sostenibilidad social; c) eficiencia económica; d) sustentabilidad ambiental; y e) desarrollo institucional (punto 6 del documento del Consenso). En el caso de Colombia las funciones de coordinación corresponden al Departamento Nacional de Planeación, Dirección de Infraestructura.

En diciembre de 2006, en la Cumbre de Presidentes de Cochabamba, celebrada como un paso adelante en la conformación de la CSN, en la Declaración final, los presidentes hicieron mención específica de la IIRSA, a las dificultades para su tratamiento, y relevaron la importancia de la participación de la sociedad civil en definir el carácter de la integración. Se afirmó que

la integración sudamericana plantea objetivos regionales, que tienen como base un conjunto de acciones de impacto inmediato para revertir el enorme déficit social de la región. Y la integración energética, para el bienestar de todos, que se traduce en una articulación de las estrategias y políticas nacionales para un aprovechamiento integral, sostenible, solidario de los recursos energéticos de la región, y que reconozca las asimetrías entre los países y regiones.

La “Infraestructura para la interconexión de nuestros pueblos y la región: promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de transporte y telecomunicaciones que interconecten los países, atendiendo criterios de desarrollo socioeconómicos sustentables para acelerar el proceso de integración, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas”. Tomando en cuenta algunos comentarios hechos por la sociedad civil, en cuanto a prevenir los impactos socio-ambientales de las obras propuestas, se estableció una institucionalidad para la Comunidad Sudamericana de Naciones, y en ella se creó la Comisión de Altos Funcionarios, entre cuyos objetivos está asegurar “la implementación de las decisiones presidenciales y ministeriales y la coordinación de las iniciativas existentes”. Esta Comisión se conformará por Grupos de Trabajo en las áreas de infraestructura, integración energética y políticas sociales, los cuales deberán



poner a consideración de los Cancilleres y Ministros sectoriales, las agendas e iniciativas concretas en estas áreas, así como los temas medioambientales.

Hasta ahora, la IIRSA se concreta en los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), a través de los cuales se diseñan, y arman tramos o franjas que unen varios países y sectores productivos que sirven de base, estos EID se planean "en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales".¹³

Se han establecido los siguientes ejes de desarrollo:

Cuadro 1. Ejes de integración y desarrollo de la IIRSA

Eje Andino (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia).	Eje Perú-Brasil-Bolivia.
Eje Mercosur (Chile, Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay).	Eje Interoceánico Central (Perú, Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil).
Eje del Escudo Guayanés (Venezuela, Brasil, Guyana y Surinam).	Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Bolivia, Paraguay y Brasil).
Eje del Amazonas (Perú, Ecuador y Brasil).	Eje del Sur (Chile y Argentina).
	Eje de la Hidrovia Paraguay-Paraná.
	Eje Andino del Sur.

Fuente: <http://www.iirsa.org/EjesIntegracion.asp>, CodIdiomaESP

13

En *Una visión estratégica para América del Sur*, Sinergia Latinoamericana, Año 3, No. 10, octubre 2003.

La "Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010" (AIC) (mapa 1) fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de la IIRSA, definiendo un grupo de 31 proyectos de

integración, acordados por los países a partir de los resultados logrados durante la fase de planificación y ordenamiento territorial.¹⁴ De esta selección se desprenden el sentido de las obras y los obstáculos geográficos que pretenden resolver previendo la rapidez que alcanzarán las exportaciones de recursos naturales. Además, el paso de recursos hacia el Pacífico desde países orientales como Brasil y la funcionalidad de hidrovías como la Paraguay-Paraná, que facilita el transporte de soya hacia el mercado europeo. La IIRSA ya es un hecho, sin que los habitantes de las regiones incluidas hayan tenido una participación proporcionada a su envergadura, esperando el cambio a partir de la Cumbre de Cochabamba.

Pero no todos los proyectos incluidos en IIRSA, o conectados con ella, siguen este procedimiento para que se pongan en marcha. Por ejemplo, el gobierno venezolano, apuntando a tener una presencia en América Latina, lanzó uno de los más controvertidos proyectos en los últimos años, el llamado gasoducto del Sur, con una inversión de \$23 mil millones que cruzaría toda la región con el objeto de compartir el gas venezolano con el resto del continente, iniciando en Guiria, en el extremo nororiental de Venezuela, para luego dirigirse al Orinoco, después a Manaus en el Amazonas, a Recife, de ahí por el centro por un ramal hasta Brasilia, continuando a São Paulo y Río de Janeiro, para concluir en Montevideo y Buenos Aires. El proyecto recibió la crítica de varias ONG que alertaron sobre los peligros que encerraba un trazo kilométrico por zonas estratégicas de conservación. El mandatario venezolano declaró que este proyecto, calificado como faraónico, se congela, por tanto se desiste de él, defendiendo su buena intención al compartir las riquezas venezolanas con el resto de Latinoamérica.¹⁵

Sea cual fuere la fuente del proyecto, sea cual fuere el espíritu, y la ideología de integración que predomine en la región, la IIRSA se mantiene casi incólume a través de los años, puesto que el presupuesto base es la necesidad de implementar una infraestructura que facilite la inserción de los países latinoamericanos en los mercados mundiales. Esta concepción es prioritaria para la mayoría de los gobiernos, ya que se continúa añorando una

14

Proyectos, <http://www.iirsa.org/> BancoConocimiento/agenda_de_implementation_consensuada_2005-2010 / agenda_de_implementation_consensuada_2005-2010.asp. CodIdiomaESP

15

Comunicado de Amigransa_Orinoco Oilwatch.

integración hacia fuera del continente, dado que los únicos mercados que se mencionan son los europeo, norteamericano y asiático, por su tamaño, la competencia que ofrecen y el acceso a cambios tecnológicos.¹⁶

Agenda consensuada de proyectos 2005-2010

Dada la gran cantidad de proyectos que se presentaron para ser financiados, y en aras de coordinar las inversiones, se decidió por parte de los gobiernos, en la reunión de Cuzco de 2004, una agenda consensuada de proyectos para el lapso 2005-2010. Esta selección obedeció a criterios de funcionalidad de las obras dentro de la IIRSA.

Los proyectos prioritarios fueron incluidos en la Agenda de Implementación Consensuada, 2005-2010 (AIC), conformada por 31 proyectos, la cual fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de IIRSA en 2004. Se aspira a que este conjunto de proyectos se nutra del Sistema de Información para la Gestión Estratégica (SIGE), el cual debe generar información y monitoreo adecuados.

En el listado de proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada se encuentra, en el caso colombiano, la recuperación de la navegabilidad por el río Meta, y la carretera Pasto-Mocoa.¹⁷

En el caso que nos ocupa, debemos observar que la carretera Pasto-Mocoa, y la hidrografía del río Putumayo, no son obras aisladas puesto que hacen parte integral de una serie de corredores viales y multimodales en los ámbitos nacional e internacional. En primer lugar, esta vía hace parte del corredor multimodal Tumaco-Belém do Pará, que conecta el puerto de Tumaco en el Pacífico colombiano con Belém do Pará en el Atlántico brasilero, lo cual la inserta en el eje vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís. En segundo lugar, hace parte del corredor Mocoa-Santa Ana-San Miguel-Quito, que conecta a Colombia con Ecuador y Venezuela por Bogotá en sentido norte-sur. Y en tercer lugar, esta vía permite conectar a

16

Fabio Vladimir Sánchez Calderón, Geógrafo, M.Sc Economía, Universidad Nacional de Colombia, "Relación megaproyectos de infraestructura en Colombia y América Latina - elementos para una aproximación crítica", sin publicar.

17

Proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010. http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/aic_listado_proyectos/aic_listado_proyectos.asp?CodIdioma=ESP

Mapa 1. Agenda de implementación consensuada de la IIRSA (2005-2010)



Fuente: www.iirsa.org

Pasto con las áreas agrícolas del departamento de Nariño y el centro del país por medio de la vía Mocoa-Pitalito-Neiva-Bogotá. En la actualidad a vía Pasto-Mocoa constituye un cuello de botella en todos estos corredores viales por sus bajas especificaciones técnicas.

Listado de proyectos de la IIRSA en Colombia

Los proyectos oficiales de IIRSA para Colombia son 30, de éstos, 25 corresponden al Eje Andino y los 5 del Eje Amazonas, para una inversión total estimada de \$2,4 mil millones.¹⁸ Ellos son: Navegación del Putumayo (Perú/Colombia), Tramo Santa Ana-San Miguel; Proyecto ancla: Pasto-Mocoa variantes de pavimentación; Proyecto de electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia-Tabatinga (Colombia/Brasil), Tramo Mocoa-Santa Ana (Colombia/Ecuador), Paso de frontera (Centro Binacional de Atención Fronteriza, Cebaf) de San Miguel y sus accesos (Colombia/Ecuador).

Cuadro 2. Proyectos de la IIRSA - Colombia

Proyectos	Presupuesto (Millones de dólares)
(Tramo) Mocoa-Santa Ana. Grupo 6. Colombia-Ecuador II	16
Armonización regulatoria gasífera, eléctrica y petrolera Bolivia; Colombia; Ecuador; Perú; Venezuela. Grupo 10. Integración energética	0
Adecuación del Puerto Tumaco. Grupo 1. Hidrovía del Putumayo	5
Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar infraestructura de comunicaciones Bolivia; Colombia; Ecuador; Perú; Venezuela. Grupo 11. Comunicaciones y conectividad	0
Bogotá-Buenaventura/Tramo Buga-Buenaventura. Colombia. Grupo 4. Pacífico-Orinoco-Atlántico	50

18

Ver la página sobre Colombia en el portal BICECA, <http://www.biceca.org/es/Country.5.aspx>

Proyectos	Presupuesto (Millones de dólares)
Cableado de fibra óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión. Bolivia; Colombia; Ecuador; Perú; Venezuela. Grupo 11. Comunicaciones y conectividad	0
Cebaf de Paraguachón. Colombia; Venezuela. Grupo 1. Venezuela-Colombia	2
Cebaf río Mataje. Colombia; Ecuador. Grupo 5. Colombia-Ecuador-Perú	3
Cebaf San Miguel y sus accesos. Colombia; Ecuador. Grupo 6. Colombia -Ecuador II	1
Cebaf Tulcán-Rumichaca. Colombia; Ecuador. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador	1
Cebaf Cúcuta-San Antonio (del Táchira) Colombia; Venezuela. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador	2
Conexión Cúcuta-Maracaibo. Colombia; Venezuela. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador	20
Corredor Buenaventura-Bogotá (Túnel de La Línea) Colombia. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador	279
Corredor Periférico de Bogotá. Colombia. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador	60
Corredor vial Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Acarigua (existente). Colombia-Venezuela. Grupo 1. Venezuela-Colombia.	0
Culminación de la pavimentación Tame-Arauca-Colombia. Grupo 3. Venezuela-Colombia III.	23
Culminación de la pavimentación Tame-Villavicencio. Colombia. Grupo 3. Venezuela-Colombia III.	7
Enlace amazónico con Colombia y Perú-Carretera Troncal del Oriente Colombia; Ecuador.	153
Estudio de sostenibilidad para la IIRSA. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela.	0

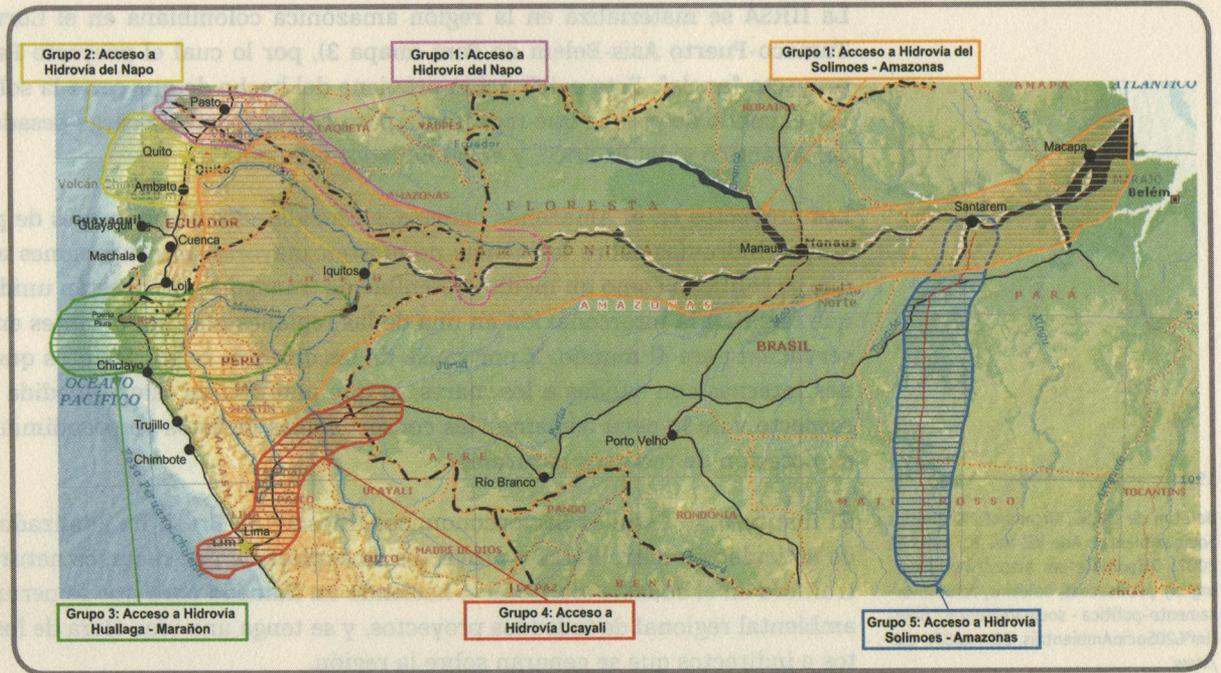
Proyectos	Presupuesto (Millones de dólares)
Exportación por envíos postales para PYMES. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela.	1
Fortalecimiento de las interconexiones. Cuatricentenario-Cuestecitas y El Corozó-San Mateo. Colombia-Venezuela. Grupo 10. Integración energética.	125
Implementación de acuerdo de Roaming en América del Sur. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela.	1
Implementación de los Cebaf en los pasos de frontera (Cúcuta-San Antonio-Rumichaca-Tulcán Ipiales). Colombia, Ecuador, Venezuela. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador.	4
Interconexión vial Venezuela Colombia (corredor vial La Fría-Guarumito-Agua Clara). Colombia-Venezuela. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador.	0
Mejoramiento Btá-Girardot-Ibagué. Colombia. Grupo 2. Venezuela-Colombia-Ecuador.	160
Mejoramiento y mitigación de la vulnerabilidad del corredor Tumaco-Lima. Colombia-Perú. Grupo 5. Colombia-Ecuador-Perú.	0
Navegación del río Putumayo. Colombia; Ecuador; Perú. Grupo 6. Red de hidrovas amazónicas.	15
Paso de frontera Arauca. Colombia-Venezuela. Grupo 3. Venezuela-Colombia III.	2
Paso de frontera Puerto Carreño. Colombia-Venezuela. Grupo 4. Pacifico-Orinoco-Atlántico.	1
Paso de Frontera Saravena. Colombia-Venezuela. Grupo 3. Venezuela-Colombia III.	3
Programa de Asociación Público Privada en IIRSA. Colombia.	1
Proyecto ancla: carretera Pasto-Mocoa y variantes de pavimentación. Colombia. Grupo 1. Hidrovia del Putumayo.	183

Fuente: <http://www.biceca.org/es/Country.5.aspx>

Proyecto Pasto-Mocoa en el Eje Amazonas

En el caso específico representado en la mapa 2, se pueden observar los seis grupos de proyectos en marcha para aprovechar la navegabilidad del río Amazonas en función del comercio, ya que de hecho es una de las vías que actualmente utilizan los habitantes de la región para comunicarse entre sí.

Mapa 2. IIRSA Eje del Amazonas - Seis grupos de proyectos para abrir la Amazonia



19

Boletim de INESC, Orçamento & Política Socioambiental, Ano VI, No. 20, maio de 2007. Disponible em http://www.inesc.org.br/publicacoes/boletins/boletim-orcamento-politica-socioambiental/Boletim%20SocioAmbientais_20_mai07.pdf /view

Como se advierte, los seis grupos de proyectos integran diversas modalidades de vías: fluviales, carreteras, ferrocarriles, en lo que parece ser la consolidación de una red de infraestructura que abra la Amazonia y permita que se constituya en una región vinculada al gran desarrollo agroindustrial, minero y de hidrocarburos de manera coherente con los procesos de integración comercial hacia los centros de poder mundial, antes que en vías que unan nuestros países. Esto lo afirmamos puesto que esta magnitud de emprendimientos no se justifica para la escasa cantidad de productos que actualmente se transportan por las vías.

La IIRSA se materializa en la región amazónica colombiana en el Corredor Intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará (mapa 3), por lo cual el proyecto Pasto-Mocoa es un proyecto "ancla". Esta calificación proviene del hecho de que sería la solución para resolver el cuello de botella que representa para el transporte de carga pesada entre las costas del Atlántico y del Pacífico, y entre Ecuador y Colombia.

Los proyectos en el Amazonas deben ser considerados como grupos de proyectos que incluyen hidrovías sobre las cuales no existen mayores preocupaciones ambientales dado que se califican como un medio sostenible de transporte, pero están unidas por carreteras que facilitan la interconexión en una de las regiones más importantes en materia de conservación para el mundo. Y por causa de las obras se tejen circuitos que conectan regiones internas con salidas a los mares, lo que potencia en buena medida sus impactos. Al respecto vale la pena comentar las consecuencias de estos emprendimientos junto con la explotación de recursos naturales.

El Instituto de Estudios Socioeconomicos (Inesc)¹⁹ de Brasil ha analizado este mecanismo de articulación entre obras y proyectos de exploración de recursos naturales, como la petrolífera en el sudeste amazónico, haciendo un llamado para que se permita la evaluación ambiental regional de todos los proyectos, y se tenga una idea clara de los impactos directos e indirectos que se generan sobre la región.

Cómo opera la IIRSA. Financiamiento y representación nacional

Para conocer cómo opera la IIRSA debemos remontarnos al seguimiento de las cumbres de las Américas, que están a cargo del Grupo Interagencial²⁰ integrado por entidades intergubernamentales y banca multilateral, y no por gobiernos. Inicialmente este grupo estuvo conformado por el BID, la Cepal, la OPS y la OEA. Luego, en el Plan de Québec, los socios institucionales se ampliaron al Banco Mundial, y esta agrupación se propuso participar “en todas las etapas del proceso de la Cumbre de las Américas”, para lo cual firmaron “una carta de entendimiento” a fin de asegurar la coordinación entre las entidades y la inclusión de otras como “los bancos multilaterales subregionales de desarrollo”.²¹ Así mismo, se designó un Grupo de Revisión e Implementación de Cumbres (GRIC) conformado por los coordinadores nacionales para las cumbres de los 34 países miembros. Dicho grupo cuenta con un Comité Directivo integrado por los países que han sido y serán sede de las cumbres de las Américas, el Comité Ejecutivo está conformado por el Comité Directivo, Brasil, y un representante regional de Comunidad Caricom, Centroamérica, Grupo de Río y Comunidad Andina.

La IIRSA opera²² a través de un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), un Comité de Coordinación Técnica (CCT), y Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE). El Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) está integrado por representantes de alto nivel designados por los gobiernos de América del Sur. La Secretaría del CDE es ejercida por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y conformada por el BID, la CAF y el Fonplata, según el mandato de la Reunión Presidencial de Brasilia.

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

Este CCT se orienta hacia la identificación de una cartera de proyectos fundamentados en una visión unificada; la intervención del Estado reservada sólo para mitigar las “fallas de

20

Fuente: www.oea.org

21

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

22

www.iirsa.org



mercado”; sus riesgos; la promoción de la participación del sector privado en la operación y el financiamiento de proyectos; y en promover, identificar, cuantificar y seleccionar los recursos financieros públicos o privados para el desarrollo de los proyectos.

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

Coordinaciones nacionales

El proceso IIRSA se coordina a nivel nacional para vincular entre sí los sectores involucrados en la iniciativa original, transporte, comunicaciones y energía, a los cuales se han sumado los representantes de relaciones exteriores, y hacienda. A estos representantes nacionales les ha correspondido articular la agenda regional a los planes gubernamentales, coordinar a los actores nacionales (gubernamentales, sector privado, agencias reguladoras), coordinarse con los responsables de otros países para las reuniones generales, con la secretaria del IIRSA, y presentar a ésta los proyectos de sus países.²³

Financiación

La financiación estuvo y está impulsada desde el BID, Fonplata y la CAF.²⁴ Dentro de las modalidades recientemente utilizadas por el BID está el “Fondo para el financiamiento de operaciones de cooperación técnica de iniciativas para la integración de infraestructura”, destinando una partida de US \$ 20 millones para financiar la preparación de proyectos de

23

Décima Reunión de Coordinadores Nacionales, 10/ Jul / 2007, Montevideo, Uruguay. <http://www.iirsa.org> / Banco Evento/ C/ r10_x_reunion_coordinadores_nacionales/cnr10_x_reunion_coordinadores_nacionales.asp? CodIdioma ESP& Cod Seccion 62

24

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

25

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

26

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

27

"BNDES. Según informes de prensa, este banco brasileño otorgó hasta el momento 9.000 millones de dólares en préstamos a la región. Argentina, Paraguay y Uruguay son sus principales clientes", citado por *La Razón*, domingo 23 de abril de 2006, La Paz, Bolivia, en el artículo, "Evo dejará de contratar créditos no concesionales".

28

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

infraestructuras de integración. Este Fondo ofrece especial mención a los proyectos incluidos en la IIRSA; se advierte que esto contribuye a la liberación de sus recursos, con destino a: financiar cooperaciones técnicas no reembolsables para el desarrollo de estudios de prefactibilidad, y factibilidad, diseño de proyectos, estudios relacionados con la viabilidad (técnica, económica, financiera, social, institucional y jurídica) de los proyectos, así como preparación y revisión de documentos para atender solicitudes de financiamiento o licitaciones. En el marco de esas actividades el Fondo podrá también financiar estudios sociales y ambientales, colaboraciones público-privadas para proyectos específicos, evaluaciones ambientales estratégicas, así como actividades de fortalecimiento institucional.²⁵

Respecto a la financiación no se concentra sólo en el BID, o la CAF, sino que se añaden otros entes como el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de Brasil,²⁶ el cual aprobó varias partidas para la construcción, modernización de hidroeléctricas en Venezuela y en Ecuador. Una de las glosas que ha recibido por parte del gobierno boliviano, es que el gobierno brasileño otorga el financiamiento, por medio del BNDES para la construcción de carreteras, con la condición de que se contraten empresas y la compra de insumos brasileños. De acuerdo con el gobierno boliviano lo que se quiere ahora, es que la contratación de la empresa cumpla todos los requisitos. Vale decir, que la adjudicación de la obra sea a través de licitación pública. Actualmente, este proceso se realiza a través de una invitación directa debido a que el crédito es gestionado por la empresa o constructora que desea proveer el bien o servicio.²⁷

Otra de las entidades financiadoras, la CAF, hizo alianzas para promover infraestructuras "sostenibles" en América Latina. En este país asistió "al Foro de infraestructuras y servicios", en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, donde disertó sobre los desafíos de América Latina en la actualidad y el papel de la CAF en la financiación de infraestructuras, particularmente en el desarrollo de la red transamericana.²⁸ Actualmente las inversiones de la CAF se han dirigido a sectores de infraestructura como puentes, pasos de frontera y sistemas de información geográfica, tomados como fundamento de

los trabajos de análisis territorial y planificación del desarrollo, y la integración regional, y existe financiación para elaborar estudios y trabajos de preinversión. En desarrollo de este propósito la CAF ha apoyado el Plan Puebla-Panamá desde sus inicios en 2001, como integrante del Grupo Técnico Interinstitucional.

Así mismo, en 2006, la CAF creó el Fondo de Promoción de Proyectos de Infraestructura Sostenible (Proinfa), el cual dispone de US\$50 millones para la preparación, estructuración financiera y evaluación de proyectos de infraestructura sostenible que tengan un alto impacto en las economías regionales, nacionales o locales, y contribuyan de forma consistente a la integración entre los países accionistas de la Corporación Andina de Fomento. Dentro de la cartera de proyectos se encuentran: estudios sectoriales generales para el análisis de proyectos de infraestructura; estudios de prefactibilidad de opciones de inversión; estudios de factibilidad e ingeniería de detalle final; estudios sobre el impacto ambiental y social de proyectos de infraestructura; asesorías para la estructuración de financiamiento de proyectos; asesorías sobre procesos de concesión y convocatoria a licitaciones de obras. Dentro de las operaciones aprobadas se encuentra el corredor vial Buga-Buenaventura; y dentro del programa Puertos de Primera se encuentra el apoyo concedido a los puertos de Buenaventura y Cartagena en Colombia, que se fundamenta en una Asociación Latinoamericana de Calidad Portuaria, que es una Marca de Garantía.²⁹

La deuda cuenta y se descuenta

Teniendo como marco coercitivo las restricciones fiscales de los países, que en principio dificultarían la obtención de nuevos créditos para adelantar los proyectos de la IIRSA, se propone combinarlos con la entrada directa del sector privado. Las dificultades se atribuyen a la situación fiscal de los países, señalando la necesidad de trabajar con organismos multilaterales y con países para desarrollar mecanismos que sean innovadores y atraigan el capital privado, como las alianzas público-privadas o, por ejemplo, los fondos de avales y garantías regionales para eliminar las asimetrías del nivel riesgo-país de cada una de las naciones sudamericanas.

29

Informe Anual CAF, 2006, pp. 90-95.
<http://www.caf.com/view/index.asp?>
page MS 34335& ms17

Así mismo, según una información periodística,³⁰ uno de los propósitos de una reunión que debió tener lugar en el año 2006, entre el coordinador de la IIRSA del Paraguay con el Fondo Monetario Internacional (FMI), fue tomar la decisión de “que las inversiones públicas no sean consideradas gastos, lo cual es un impedimento para elevar los egresos en obras de infraestructura”. De esta manera, la cartera de proyectos IIRSA en su totalidad se pudiera considerar como proyectos pilotos ante el FMI para que pudieran ser financiados.

Actualmente casi todas las instituciones financieras internacionales (IFIS), con el respaldo de los países financiadores, quieren entrar en la IIRSA, de acuerdo con un reporte de prensa:

Antes de partir para su reciente viaje a un grupo selecto de países sudamericanos, cuyo evento principal tuvo a Uruguay como anfitrión, el secretario del Tesoro de Estados Unidos, Henry Paulson, anunció que su país formará una asociación con el Banco Mundial para destinar 17.500 millones de dólares –4.500 por parte de Estados Unidos y 1.900 de Brasil – a los proyectos de infraestructura, energía y agua de la región.³¹

Otra modalidad es la inversión directa que hacen los gobiernos en obras de sus propios países o en apoyo de obras que ejecutan sus nacionales en otras naciones. En estos casos se adoptan planes de infraestructura que, como el programa plurianual (PPA de 2004 a 2007) de Brasil, que apunta a fortalecer nueva infraestructura que permita promover las exportaciones, en especial granos (soja), carnes vacunas y algunos productos procesados parcialmente (hierro, aluminio).

En el caso de Colombia, desde la década pasada se impulsó un programa de privatizaciones y concesiones en infraestructura (PPPCI) con financiación del BID (927 CO-CO), y posteriormente el Proyecto de Asistencia Técnica para la Reforma Regulatoria con el BIRF (1138-CO). El programa apoyado por el BID se denomina Apoyo al Proceso de Privatización y Concesión en Infraestructura y tiene como objetivo apoyar a Colombia, país prestatario en el proceso de privatización de concesiones del sector transporte. El préstamo del Banco

30

Comentario de Roberto Salinas, coordinador por Paraguay de la IIRSA. Pedirán al FMI flexibilizar normativas para invertir. Fuente: <http://www.lanacion.com.py> 24/05/2005

31

Por Victor L. Bacchetta, *Semanario Brecha*, 20 de julio de 2007.

Mundial se denomina Proyecto de Cooperación Técnica para la Reforma Regulatoria, y tiene como objetivo mejorar la cantidad y la calidad de los servicios de infraestructura, como carreteras, aumentando la participación privada en el financiamiento y la gestión de actividades en infraestructura dentro de estructuras de mercado competitivas.³²

Cualquiera que sea la procedencia de los fondos, lo significativo es que hay una apuesta desde varias fuentes para el desarrollo de la infraestructura, y que este desarrollo es una política de Estado; el modelo se repite, sin importar la posición política de los gobiernos en cualquiera de las democracias que existen hoy en la región.

Ejes multimodales en el Amazonas

La región amazónica posee una extensión de aproximadamente 7,5 millones de km², y está localizada en ocho países latinoamericanos: Brasil, Bolivia, Ecuador, Colombia, Perú, Venezuela, Guyana y Surinam, y el río tiene una descarga equivalente al 18% del total de agua dulce de la tierra. Las aguas de la cuenca del río Amazonas nutren aproximadamente el 60% de los bosques tropicales del planeta, con lo cual su aporte particular es importante para regular el clima global. Dada la magnitud del bosque allí representando son numerosas las iniciativas que se promueven para mantener su integridad; se piensa que es un patrimonio común de la humanidad. Presenta un alto nivel de endemismo, y en general la distribución de especies está en superficies pequeñas, característica vital en los estudios de impacto ambiental, por cuanto la intervención en determinada área puede conducir a la extinción de una especie.

Al Amazonas todavía se le considera como un territorio inhabitado, se le asocia con múltiples olas de riqueza –quina, caucho, especies maderables–, y ahora se anuncia que los ejes multimodales que la cruzarán aumentarán el transporte de productos lo cual beneficiará a sus habitantes, pero no se tiene un mirada regional sobre el beneficio económicos sino que son estudios nacionales sin una debida articulación.³³

32

Programa de Privatizaciones y Concesiones en Infraestructura (PPCI). Disponible en http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/DIES_Participacion_Privada_Infraestructura/DHidalgo-concesiones_viales.pdf

33

Eduardo Gudynas, Contexto internacional y desarrollo sostenible amazónico: las posibilidades y límites de un nuevo regionalismo, Montevideo, Friedrich Ebert Stiftung, Proyecto Amazonia Sostenible, Claes, marzo de 2005. Disponible en <http://www.florestania.org/documentos/gudynasildisintegracionecol05.pdf>

El Eje Multimodal del Amazonas unirá dos extremos Suramérica: el nordeste brasileño con el sur de Colombia, con lo cual se logra un paso entre el océano Atlántico y el Pacífico. Esto resulta beneficioso para poder sacar soya, minerales y otros productos brasileños procedentes de los estados de Amazonas, Pará y Maranhao hacia los mercados de Norteamérica y de Asia. En la zona sur y sureste de Pará se encuentra el Proyecto Grande de Carajas, que explota en gran magnitud recursos mineros del país.³⁴

En Colombia, la región amazónica tiene unos 406.000 km², por ella corren los ríos Amazonas, Guainía, Negro, Caquetá-Japurá y Putumayo. La movilización de pasajeros y de carga es baja debido, entre otras causas, a su baja población y circulación de mercancía; por el río Putumayo se moviliza tan sólo el 1% de la carga fluvial y el 4% de los pasajeros fluviales del país.³⁵ Es decir, que su uso local es menor.

De acuerdo con algunos estudios, los sitios de la Amazonia están conectados a la globalización; cuando de ellos se extraen recursos como petróleo de la zona oriental del Ecuador, minería del Putumayo, reciben inversión extranjera y dependen de la actividad transnacional.³⁶ Esto los convierte en "islas", o eslabones primarios de cadenas productivas globales, actividades que a su vez son causa de contaminación por mercurio; la deforestación es producida por esa inserción global que se origina en la expansión ganadera, el cultivo de la coca, y los cultivos de soya con fines de exportación.

La degradación ambiental ha suscitado una gran preocupación internacional, haciendo llamados para la conservación del ecosistema amazónico, generando una situación dual: mientras más se extraen los recursos por los Estados o con su permiso, crece el llamado internacional para la protección mundial de la reserva, con lo cual a su vez se exacerban las invocaciones a la soberanía de parte de los voceros de los Estados. De otro lado, pese a la existencia de normas como el Tratado de Cooperación Amazónica, y de declaraciones permanentes, el tratamiento de la Amazonia no es un asunto regional tomado por el bloque de países, sino que más bien corresponde a planes nacionales. Esto se advierte en actua-

34

Efraín León, Comentarios en torno de la geopolítica de la riqueza biológica amazónica, en *Geopolítica de los recursos naturales y acuerdos comerciales en Sudamérica*, Fobomade, 2005, pp. 98 y 99.

35

Pedro Bara Neto, Ricardo J. Sánchez, Gordon Wilmsmeier, *Amazonia. Hacia un desarrollo sustentable e integrado. Los corredores de transporte en la cuenca amazónica central-occidental y sus afluentes principales en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú*, CAF, 2007, p. 12.

36

Ricardo Buitron, Corredores multimodales y corredores biológicos. El caso de Ecuador, en *Geopolítica de los recursos naturales, y acuerdos comerciales en América*, La Paz, Fobomade, 2005.

ciones que a veces se contraponen, que no resultan de una política de integración sino más de una concurrencia geográfica.

La Agencia Internacional para el Desarrollo (AID),³⁷ coloca dentro de los retos para la conservación de los recursos amazónicos la alta tasa de deforestación –que se calcula en un 15%–, la expansión agrícola, el fuego, la extracción de petróleo y minerales, la pobre planeación de represas y obras de infraestructura, las especies invasivas; otra de las fuerzas que inducen a este cuadro de amenazas para la diversidad se encuentra en la expansión del mercado de commodities. En los mismos términos se pronunció el Tratado de Cooperación Amazónica, cuando dentro de los principales problemas ambientales que afectan la sostenibilidad ambiental de la región señala los siguientes:³⁸ a) presión antrópica por el avance de la frontera agrícola y pecuaria; b) deforestación y pérdida de cobertura vegetal, principalmente causadas por la sobreexplotación de las especies forestales de mayor valor, quemas indiscriminadas y el avance de modelos de uso del suelo que privilegian el monocultivo de especies de ciclo corto; c) contaminación de los cuerpos de agua debido principalmente al uso de precursores químicos para plantaciones de cultivos de uso no lícito; d) presencia de mercurio por la extracción del oro (garimpeiros), o por alteración natural y antrópica de los suelos, y en algunas áreas vertimientos de crudo provenientes de las explotaciones petroleras. Es decir, existe preocupación por la contaminación, pero no hay todavía visos de correctivos, sino más bien avance en señalar las causas que la producen.

Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) e IIRSA

El Tratado de Cooperación Amazónica fue suscrito por los países que conforman la cuenca amazónica para definir políticas y acciones conjuntas; para implementarlo se creó la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA), y siete Comisiones Especiales de la Amazonia, entre ellas las de transporte, comunicaciones e infraestructura de la Amazonia. En el texto se privilegia la navegación comercial por el Amazonas y sus afluentes internacionales.

37

Amazon Basin Conservation Initiative, Design, proposed, activities and expected outcomes de febrero de 2007, p. 9. Disponible en [http://www.usaid.gov/locations/ latin_america_caribbean/environment / docs/ ABCI_Program_Overview_20English_Jan_07.pdf](http://www.usaid.gov/locations/latin_america_caribbean/environment/docs/ABCI_Program_Overview_20English_Jan_07.pdf)

38

Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) - Secretaría Permanente, Plan Estratégico 2004-2012, pp. 39 y 58.

La Comisión Especial de Transporte, Infraestructura y Comunicaciones (Ceticam), fue creada en la IV Reunión del Consejo de Cooperación Amazónica, en mayo de 1990, y en 1991, con ocasión de la IV Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores del TCA, amplió su alcance con temas de comunicaciones e infraestructura.

Su programas y proyectos establecen: a) estrategias para la promoción del transporte en sus diferentes modalidades; b) una planificación general y proyectos sobre el transporte fluvial en el río Amazonas para desarrollar el comercio y contribuir al bienestar de la región; c) promoción de un sistema terrestre, vial y ferroviario, y un transporte aéreo regional; d) facilitar las telecomunicaciones; e) efectuar estudios de prefactibilidad y factibilidad de los corredores interoceánicos prioritarios, e identificar alternativas de conexión intermodal entre las cuencas de los ríos Amazonas, Orinoco y La Plata.³⁹

En la denominada consolidación del transporte fluvial, uno de los corredores estratégicos y priorizados es el Amazonas – Putumayo - Pacífico, es decir, la hidrografía del río Putumayo, que facilita la interconexión comercial con Ecuador, Perú y Brasil. El IIRSA es visto como prioritario para la OTCA, y se le analiza como compatible con el tratado fundacional del organismo.⁴⁰ Para sacarlo adelante se pactó con el Comité Ejecutivo de IIRSA, el BID y la CAF, impulsar un programa de trabajo orientado al establecimiento de una red de transportes en la región, haciendo especial énfasis en los sistemas multimodales, y la facilitación de la navegación en la cuenca Amazónica. A la IIRSA se le considera un instrumento de planificación para la integración física en la región Amazónica, y la OTCA debe coadyuvar en su desarrollo en calidad de organismo regional.

39

Comisiones Especiales de la Amazonia.
Disponibile en <http://www.otca.info/ep/Institucional/index.php?id55>

40

Plan Estratégico 2004-2012, p. 57. Disponible en <http://www.otca.info/ep/plano.php>

Evaluaciones ambientales estratégicas: posible mecanismo

Una de las críticas lanzadas desde las ONG hacia la IIRSA es que su adopción se realizó sin que se hubieran hecho evaluaciones ambientales estratégicas o regionales que permi-

tieran anticipar en conjunto los impactos socioambientales de por lo menos cada uno de los ejes multimodales, ya que hasta ahora lo único que se conocen son estimaciones de los posibles logros económicos que se alcanzarían con el aumento de la conectividad, pero no el impacto sobre los ecosistemas afectados por el conjunto de las obras, ni el que se genera sobre las poblaciones allí asentadas. Reclamamos que es imposible seguir hablando de desarrollo sostenible si se insiste en mantener una perspectiva sectorial sobre las obras, y solicitamos se ponga en funcionamiento el dispositivo estatal, privado y social que permita realizar una visión de conjunto sobre los diversos aspectos que se involucran en los proyectos de infraestructura. Un documento claro al respecto es la Declaración de Lima, suscrita en julio del 2005 por 29 organizaciones de la sociedad civil de varios países latinoamericanos.⁴¹

Varios de los Ejes Multimodales de la IIRSA corresponden a dos o más países, son los denominados Proyectos Transnacionales de Infraestructura de Integración, que tendrían un tratamiento conjunto de sectores dadas sus implicaciones. Sobre ellos se comienzan a elaborar metodologías de análisis costo-beneficio social, que resultan importantes para definir parámetros en su formulación e implementación.⁴²

Así mismo, se promueven las Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE) como mecanismo para determinar los posibles impactos ambientales. Dichas evaluaciones se entienden como un proceso formal, sistemático y comprehensivo en una determinada región o ecosistema para evaluar las posibles repercusiones ambientales de las propuestas de políticas, planes y programas durante su proceso de elaboración. Son de carácter preventivo, y tienen como objetivo que se midan y calibren las consideraciones ambientales junto con las económicas y sociales. De esta manera podremos tener una evaluación de los impactos ambientales indirectos, acumulativos y sinérgicos que se puedan derivar de las políticas, los planes y programas de obras de diversa clase que se pretendan adelantar en un determinado territorio. Su costo excede el de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), pero sus conclusiones pueden articularse con el caso concreto que este último instrumento analiza,

41

Declaración de Lima. Disponible en <http://www.biceca.org/es/Page.LimaDeclaration.aspx>

42

Ver Ricardo J. Sánchez, de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, DRNI-Cepal, Evaluación de proyectos transnacionales de infraestructura de integración, ponencia presentada dentro del Taller sobre Proyectos de Integración y Modalidad de Financiamiento que tuvo lugar en el Hotel Radisson de la ciudad de Montevideo, Uruguay, el día 12 de julio de 2007. Disponible en http://www.iirsa.org/BancoEvento/F/fir_montevideo07_taller_de_financiamiento/fir_montevideo07_taller_de_financiamiento.asp?CodIdioma=ESP&CodSeccion=64

43

Yanet Bagarozza, consultora CAF, Las evaluaciones ambientales y sociales con enfoque estratégico como instrumentos de planificación ambiental y social para IIRSA, Reunión de coordinadores nacionales del IIRSA, Montevideo, julio de 2007. Disponible en http://www.iirsa.org/BancoEvento/C/cnr10_x_reunión_coordinadores_nacionales/cnr10_x_reunión_coordinadores_nacionales.asp?CodigoIdioma=ESP&CodSeccion=62

y sus resultados debieran ser unos de los primeros documentos de factibilidad que estuvieran en la base de los planes de obras que se programan en la región aludida.

Sólo cuando se consideren en el mismo plano todas las variables que intervienen para tomar decisiones tendremos un sistema que permita medir los impactos sociales y ambientales en las zonas donde se adelantarán los proyectos comprendidos en IIRSA. Estos instrumentos de planificación ambiental y social para IIRSA, recientemente se plantea incorporarlos desde el diseño de las obras.

Entre los objetivos que el documento sobre el tema⁴³ plantea, destacamos:

- “Mejorar la comprensión de los territorios para potenciar su desarrollo sostenible, y optimizar los beneficios de los Grupos de Proyectos IIRSA;
- Dimensionar los impactos, los aspectos críticos, las áreas vulnerables, e identificar oportunidades de desarrollo socioambientales de los territorios de influencia de los grupos de proyectos IIRSA;
- Establecer lineamientos de gestión e inversiones asociadas que generen opciones de desarrollo más sostenibles, e identificar recomendaciones de diseño e implementación de los grupos de proyectos;
- Crear un espacio para posibilitar actividades participativas, y un diálogo constructivo entre los gobiernos y los actores clave del área de influencia de los grupos de proyectos”.

Nos parece oportuno que los organismos financiadores comiencen a plantear este tipo de instrumento en toda su magnitud, extensión, duración y repercusión desde el inicio de la planeación de los proyectos, ya que pueden incluirlos en las cláusulas de financiación que preceden a todas las inversiones que se contratan con los gobiernos.