



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

C O M I T E D E C O O R D I N A C I O N T E C N I C A



INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL SURAMERICANA IIRSA GRUPO TÉCNICO EJECUTIVO – EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS NOTAS DE LA REUNIÓN

6 de mayo del 2008
Paramaribo, Suriname

En fecha 6 de mayo del 2008, tuvo lugar en la ciudad de Paramaribo, Suriname la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje del Escudo Guayanés con los siguientes objetivos:

- a) **Revisar los Grupos de Proyectos y sus respectivas Funciones Estratégicas.** Para ello: (i) analizar la inclusión de nuevos grupos o de nuevos proyectos o la exclusión de grupos o proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicación; (ii) considerar los temas de los PSI y de logística, integración productiva y socio-ambientales; y (iii) identificar programas o acciones gubernamentales complementarias a los proyectos de cada grupo para ampliar la sostenibilidad económica y socio ambiental en el territorio del grupo de proyectos.
- b) **Revisar los proyectos del Eje incluidos en la AIC.** Identificar avances y obstáculos en la implementación de los proyectos de la Agenda y del Sistema de Gestión Estratégica (SIGE).
- c) **Revisar otros proyectos en ejecución de la Cartera IIRSA.** Identificar avances en la ejecución, fuentes de financiamiento y otros elementos que impacten la implementación de la cartera de proyectos de la Iniciativa.
- d) **Identificar Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación.**

Participaron las delegaciones de Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela.

1. ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN

Al inicio de la reunión se presentaron las exposiciones relativas a la Metodología de Trabajo y a la Actualización de la Visión de Negocios del Eje. Respecto de la Visión de Negocios del Eje se acordó que antes de la reunión de coordinadores de IIRSA (junio, 2008, Buenos Aires) se entregaría la información complementaria que los países consideran necesaria para perfeccionar el documento de la Visión de Negocios.

Posteriormente a las exposiciones mencionadas, se dio inicio a la etapa de *Implementación*. Se revisaron los avances en la implementación de los principales proyectos:

Los principales avances en transportes son los siguientes:

- La vía férrea que conectará la Ciudad Guayana con el puerto de aguas profundas está en estudios definitivos de ingeniería y lo mismo ocurre con los estudios definitivos del propio puerto de aguas profundas que ya tiene una localización definida. Los estudios de preinversión previos fueron financiados por la CAF.
- El segundo Puente sobre el Río Orinoco ha sido ejecutado con una inversión equivalente a US\$ 1.270 millones.
- El tramo en Brasil de la Carretera Boa Vista-Bonfim (BR-401/RR) está concluido y en óptimas condiciones físicas y de transitabilidad. Las obras de construcción del Puente sobre el Río Takutu, cuya implementación estaba programada para julio del 2008, están terminadas, faltando solo los servicios de drenaje superficial, señalización y protección. Están siendo tomadas las acciones necesarias para implementar las acciones que permitan implementar la señalización vertical en lengua inglesa. Las obras se están supervisando de manera tal que el puente pueda ser abierto al tráfico internacional en la fecha de su inauguración. El tramo en Guyana de la carretera cuenta con financiamiento del BID para la realización del estudio de pre-factibilidad que tiene previsto concluirse en mayo. Por su parte, el estudio de factibilidad está previsto que se concluya en noviembre.
- Del mismo modo, se ha completado la ejecución del Puente sobre el Río Arraia localizado en la BR-401.
- En lo referente a la Carretera Venezuela (Ciudad Guayana) – Guyana (Georgetown) – Suriname (Apura-Zanderij-Paramaribo), se informó que se cuenta con US\$ 800.000 desembolsados por la CAF en un fideicomiso depositado en el BDC. Los recursos se destinarán a los estudios de factibilidad e impacto ambiental, desde la frontera Guyana-Venezuela hasta Bartica. Se tiene previsto que las condiciones de los estudios se establezcan sobre la base de acuerdos entre los gobiernos de Guyana y Venezuela. En el lado de Suriname, el BID ha realizado un estudio estratégico, que señala que la viabilidad del proyecto depende del desarrollo de actividades industriales al oeste de Suriname.

- En lo relacionado a las vías del arco norte del Eje localizadas en la zona costera entre Guyana, Suriname y la Guyana Francesa, específicamente entre Georgetown y Albina, se tienen diferentes niveles de avances. Entre New Nickerie y South Drains se han iniciado obras por 15 millones de euros. En otra sección se iniciarán obras en junio por 32 millones de euros. Por su parte, entre Meerzorg y Albina se están realizando los estudios de factibilidad con apoyo del BID.

El principal avance en energía es el siguiente:

- Se ha definido el abastecimiento energético de Manaos a través de un gasoducto que se origina en las reservas de gas de Urucu. Esto tiene importantes implicancias pues permitirá redefinir o redimensionar los proyectos energéticos del eje que tenían como opción el abastecer el mercado de Manaos.

2. ETAPA DE PLANIFICACIÓN

Proyectos en la Agenda de Implementación Consensuada (AIC)

Los estudios de la Carretera Ciudad Guayana-Georgetown-Paramaribo son parte de la Agenda de Implementación Consensuada de IIRSA. En este nivel se ha avanzado en el financiamiento de los estudios de factibilidad e impacto ambiental. Se está a la espera de que continúen las reuniones entre Guyana y Venezuela para avanzar con los términos de referencia y los mecanismos para definir la selección de los consultores. La carretera se estima en US\$ 110,8 millones en el tramo entre Ciudad Guayana y Georgetown.

2.2 Grupo 1

En relación a la composición de los proyectos del grupo, la delegación de Brasil propuso la eliminación del proyecto Hidrovía de los Ríos Branco y Negro. Esta propuesta se justifica por los elevados costos en que se tendría que incurrir para implementar las acciones destinadas a asegurar la plena navegación comercial durante todo el año y en todo su curso. Además, dichas acciones que viabilizarían la navegación comercial no están previstas (construcción de canal o represa con esclusas). Al propio tiempo, es importante señalar que la región donde se encuentran las cataratas de Bem-Querer (Río Branco) es considerada un santuario ecológico. Asimismo, existe el problema relacionado a la interconexión de los Ríos Negro y Orinoco. Esta interconexión depende del Canal Natural de Cassiquiare (frontera con Venezuela), divisor de cuencas cuya topografía no permite la navegación. Frente a esta propuesta, la delegación de Venezuela propuso que sólo se elimine del grupo de proyectos la sección correspondiente al Río Branco ya que para Venezuela esa conexión podía ser útil para articular el sur de Venezuela con Manaos. Al final se acordó que el proyecto que quedaría dentro del grupo sería: Hidrovía del Río Negro hasta la frontera con Venezuela.

Otra propuesta de cambio fue la eliminación del proyecto correspondiente al Sistema de Soporte a la Navegación sobre el Río Orinoco. La delegación de Venezuela formuló el

planteamiento sobre la base de que dicho sistema es en realidad un esquema de operación y no de inversión.

La conformación definitiva del Grupo N°1 se puede apreciar en la Tabla N°1.

Tabla N° 1

Proyecto	Inversión Total Requerida (US\$ millones)
Caracas-Manaos (carretera existente que requiere rehabilitación)	168,00
Hidrovía del Río Negro hasta la frontera con Venezuela	N.D
Puerto de aguas profundas en el noreste de la costa caribeña de Venezuela o mejoramiento del actual Puerto de Guanta	1.203,00
Vía férrea conectando el puerto de aguas profundas o el Puerto de Guanta con Ciudad Guayana	573,30
Segundo Puente Bimodal sobre el Orinoco	1.270,00
Expansión de la actual línea de transmisión de Guri-Boa Vista	N.D
Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada que interconecte Caracas al Norte de Brasil	N.D

Los cambios en la composición del Grupo 1 generan la necesidad de redefinir la función estratégica del Grupo 1 de la siguiente manera:

- Desarrollar sectores económicos con potencial, tales como la industria pesada, bienes durables, minería y joyería, agronegocios y turismo (tanto de tipo ecológico como del tipo caribeño), tomando como punto de partida la vía pavimentada existente entre Caracas y Manaos y la línea de transmisión entre Guri y Boa Vista.
- Conectar Manaos con el sur de Venezuela.

2.3 Grupo 2

Se propusieron los siguientes cambios en los proyectos: i) eliminar el proyecto Inversiones Industriales en Boa Vista: planta de celulosa (underway); plantas de procesamiento de la soya, de café instantáneo y de empaque de carne (sujetas a la identificación de los intereses de la inversión privada) y ii) eliminar el proyecto de la Planta Hidroeléctrica de Tortruba de 1000 MW y línea de transmisión a Manaos. El argumento para retirar el primer proyecto es que no es consistente con la metodología de planificación indicativa de IIRSA y que podría tratarse dentro de la metodología de logística y cadenas productivas. Respecto de la Planta Hidroeléctrica de Tortruba, su salida del grupo estaba asociada a la decisión de Brasil de abastecer de energía a la ciudad de Manaos a través del gasoducto de Urucu.

Cabe resaltar que la salida de la Planta de Tortruba y su respectiva línea de transmisión, podría implicar la salida del proyecto de fibra óptica para conectar Boa Vista y Manaos a cables submarinos internacionales. Luego de las consultas correspondientes a las autoridades gubernamentales de Guyana, a través de la Coordinación Nacional de Guyana, confirmaron a la Secretaría del CCT su acuerdo a la propuesta de eliminar los tres proyectos mencionados. Tras la confirmación de esta decisión por parte de la Coordinación Nacional de Guyana se ha procedido a eliminar los proyectos de la Tabla N° 2.

Los datos actualizados del Grupo N° 2 se pueden apreciar en la Tabla N° 2. No se acordaron modificaciones a la función estratégica del Grupo N° 2. Se acordó que se desarrolle la metodología de logística y cadenas productivas aplicándose al Grupo N° 2.

Tabla N° 2

Proyecto	Inversión Total Requerida (US\$ millones)
Ruta Boa Vista-Bonfim-Lethem-Linden-Georgetown	250,00
Puente sobre el Río Arraya	1,60
Puente sobre el Río Takutu	10,00
Puerto de Aguas Profundas en Guyana	N.D
Planta Hidroeléctrica de Amalia	300,00
Mejoramiento de los accesos a Georgetown	N.D

Grupo 3

En relación a la composición del grupo de proyectos se tomaron los siguientes acuerdos: i) se incluyeron los puentes o mejoramientos de los cruces de los principales ríos dentro del Proyecto Venezuela (Ciudad Guayana) – Guyana (Georgetown) – Suriname (Paramaribo); ii) se mantuvo como proyecto independiente el cruce sobre el Río Corentine; iii) se incluyó como nuevo proyecto Modernización del Puerto de Apura; iv) se incluyó el proyecto de navegabilidad del Río Corentine; y v) se precisó que el tramo de Suriname de la conexión vial es el tramo Apura-Zanderij.

La configuración final del Grupo N° 3 se puede apreciar en la Tabla N° 3.

Tabla N° 3

Proyecto	Inversión Total Requerida (US\$ millones)
Rutas de Conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) – Guyana (Georgetown) – Suriname (Apura-Zanderij-Paramaribo)	110,80
Cruce Internacional del Río Corentine	N.D
Modernización del Puerto de Apura	N.D
Navegabilidad del Río Corentine	N.D

Se discutió el mejoramiento de la definición de la función estratégica del Grupo N° 3 y quedó establecida de la siguiente manera:

- Implementar y desarrollar un vínculo de integración en el extremo norte de Sudamérica conectando Venezuela, Guyana y Suriname.

2.4 Grupo 4

En relación a la composición del grupo de proyectos, se tomaron los siguientes acuerdos: i) modificar la denominación del proyecto número cuatro de la lista y redefinirlo como Carretera Apura-Nieuw Nickerie; ii) incluir el proyecto Puente sobre el Río Oyapock que conecta a Brasil con la Guyana Francesa; iii) incorporar el proyecto de la Carretera Ferreira Gomes – Oiapoque, que conecta Macapá con la frontera de Guyana Francesa (este proyecto pasa a ser parte del ancla del grupo). Esta carretera (BR-156/AP) estará terminada en el año 2010. La vía tiene una extensión total de 427 km (de ese total 174,3 km ya se encuentran pavimentados) y el órgano ejecutor es el Gobierno del Estado de Amapá.

La configuración final del Grupo N° 4, se puede apreciar en la Tabla N° 4.

Tabla N° 4

Proyecto	Inversión Total Requerida (US\$ millones)
Mejoramiento de la Carretera Georgetown Albina (ancla)	108,50
Carretera de Macapa a Oyapock: tramo Ferreira Gomes – Oiapoque (ancla)	186,50 ¹
Mejoramiento del cruce internacional del Río Marowijne	50,00
Planta Hidroeléctrica 500 MW	500,00
Carretera Apure - Nieuw Nickerie	105,00
Interconexión eléctrica entre Suriname y la Guyana Francesa	50,00
Línea de Transmisión de alto voltaje desde Paramaribo-Nickerie (South Drain) – Guyana (Corriverton)	N.D
Esquema hidroeléctrico 300 MW (Tapanahoni Diversion)	N.D
Puente Internacional sobre el Río Oyapock	18,00

Se definió la función estratégica del Grupo N° 4 de la siguiente manera:

- Consolidar una conexión física internacional para promover el desarrollo sostenible y la integración de Guyana, Suriname y los estados brasileros de Amapá y Pará.

3 Procesos Sectoriales y Otros temas

En la relación al tema del proceso sectorial de transporte aéreo se discutió la posibilidad de estudiar cómo mejorar las conexiones directas entre los países del eje, pero se descartó debido a que se consideraba que los factores que desincentivan vuelos directos son “de mercado”.

En relación a la metodología de Evaluación Estratégica Ambiental se acordó proponer como candidato al Grupo N° 4 y que la decisión final sería tomada en la reunión de coordinadores nacionales que se realizará en junio en Buenos Aires.

Se estableció que se aplicaría la metodología de Logística y Cadenas Productivas al Grupo N° 2.

¹ La información fue entregada en reales y convertida a dólares americanos con el tipo de cambio de un dólar equivalente a 1.608 reales. El tipo de cambio corresponde al 17 de junio del 2008.