



**REUNIONES DE PRESIDENTES DE AMÉRICA
DEL SUR
BRASILIA**

DOCUMENTOS DE APOYO

Banco Interamericano de Desarrollo
1 de Septiembre de 2000

PROLOGO

Los documentos incluidos en este volumen han sido preparados como apoyo a la Reunión de Presidentes de América del Sur que se realizó en Brasilia el 1ero. de septiembre de 2000.

El Presidente del Banco, Enrique V. Iglesias, fue invitado para acompañar a los Presidentes en esta reunión. A pedido del Gobierno anfitrión, Brasil, el Banco preparó para la reunión un reporte sobre el desarrollo de la infraestructura regional en América del Sur y una propuesta de un Plan de Acción correspondiente para poder realizar el seguimiento de esta iniciativa luego de la Reunión de Presidentes.

Se adjunta a este volumen el discurso del Sr. Iglesias a los Presidentes de América del Sur, un resumen ejecutivo del estudio del BID sobre infraestructura regional, y una copia del Comunicado de los Presidentes de América del Sur, incluyendo el Plan de Acción para el desarrollo de la infraestructura regional. También se presenta un documento base sobre los proyectos financiados por el BID sobre infraestructura regional. Finalmente, todos los documentos oficiales del BID presentados aquí representan un esfuerzo conjunto de los Departamentos Regional de Operaciones 1 y 3 y este Departamento.

Nohra Rey de Marulanda

Gerente

Departamento de Integración y Programas Regionales

INDICE

- I. DISCURSO DEL SR. ENRIQUE V. IGLESIAS, PRESIDENTE DEL BID

- II. UN NUEVO IMPULSO A LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR (Resumen Ejecutivo)

- III. EL COMUNICADO DE BRASILIA Y EL PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

- IV. LA CONTRIBUCIÓN DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO A LA INTEGRACIÓN FÍSICA DE AMÉRICA DEL SUR

**LA COOPERACIÓN REGIONAL PARA LA INTEGRACIÓN DE
LA INFRAESTRUCTURA EN AMÉRICA DEL SUR Y EL
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**

ENRIQUE V. IGLESIAS

PRESIDENTE DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Señores Presidentes, Señores Ministros:

La Reunión de Presidentes de América del Sur es un evento a la vez histórico y oportuno, en el cual me siento honrado de participar como ciudadano uruguayo, como Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo y también como un veterano de las políticas para el desarrollo y la integración regional de América Latina y el Caribe. Quisiera agradecer en forma muy especial al Presidente Cardoso por su honrosa invitación y por darnos la oportunidad de presentar un documento de apoyo a la discusión sobre la integración física del continente, cuyo Resumen Ejecutivo tienen en sus manos y cuyo texto final les será entregado próximamente.

América del Sur y la cooperación para la paz, el desarrollo y la prosperidad en una economía mundial crecientemente globalizada

En la presente coyuntura de la economía mundial, Sudamérica es uno de los polos con mayor potencial de crecimiento y desarrollo. Se trata de un continente dotado en recursos naturales, con climas diversos y extensas costas sobre el Pacífico, el Atlántico y el Mar Caribe. Más de trescientos millones de personas de una rica diversidad cultural viven y trabajan en un espacio económico de 18 millones de kilómetros cuadrados con un PIB de más de US\$1,5 trillones. Los países de América del Sur tienen también importantes lazos comerciales y políticos con los grandes centros industrializados de Europa y América del Norte y crecientemente con Asia.

Asimismo, América del Sur ha sido un semillero de ideas y prácticas con relación a la integración y la cooperación regional. Algunas de las primeras iniciativas de alcance más amplio en integración económica regional se originaron en el continente. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (posteriormente ALADI), incorporó desde su inicio a todos los países latinos de Sudamérica, mientras que Guyana fue uno de los miembros fundadores de CARIFTA y más tarde del CARICOM. Al mismo tiempo, los países andinos se propusieron una más profunda integración en el histórico Acuerdo de Cartagena. Si bien es cierto que ninguno de estos esfuerzos de la posguerra materializó completamente sus ambiciosos objetivos, es indudable que los mismos colocaron los cimientos para esfuerzos más exitosos en el futuro.

En efecto, después de que los acuerdos regionales experimentasen numerosas dificultades hacia el final de los años 70 y durante la crisis de los 80, la década del 90 fue testigo de un resurgimiento de la integración de América Latina y el Caribe. Más de 20 nuevas iniciativas recíprocas emergieron en la última década, y los países sudamericanos fueron protagonistas centrales en esta nueva ola de regionalismo. Los países andinos relanzaron su proceso integrador hacia fines de los años 80 y profundizaron su compromiso durante el curso de la década siguiente. Alrededor de la misma época, Guyana participaba de un CARICOM revitalizado y fue testigo de la incorporación de Surinam, su vecino, como miembro de este grupo subregional. Mientras tanto, el comienzo de los años 90 vio nacer el MERCOSUR, al cual se incorporaron más tarde Bolivia y Chile como miembros asociados. Otros acuerdos bilaterales, entre países del continente y entre estos y otros de fuera del continente, también fueron firmados. Finalmente, en el marco del regionalismo

abierto los países del continente también asumieron las disciplinas de la Ronda Uruguay y participan activamente en la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Estas iniciativas regionales se dieron en forma paralela a un agudo crecimiento de las exportaciones intra-regionales y también de los flujos intra-regionales de inversiones. No sólo estas exportaciones crecieron más rápido que las ventas extra-regionales, sino que mostraron una mayor diversificación que las exportaciones a los mercados internacionales y se orientaron más hacia bienes industriales con mayor contenido tecnológico. En consecuencia, nuestros mercados regionales han actuado como plataforma para nuevas exportaciones y están ayudando al sector privado a alcanzar las economías de escala, mayor eficiencia y experiencia exportadora necesarias para competir en la crecientemente globalizada economía mundial.

La integración regional es siempre una tarea desafiante, y los primeros esfuerzos de América Latina y el Caribe en los años de posguerra encontraron obstáculos muy importantes. Afortunadamente, algunos de estos obstáculos tradicionales han sido sustancialmente superados en años más recientes. El proceso de reforma de las estructuras económicas en los países de América Latina y el Caribe, que el Banco viene apoyando activamente, ha hecho que nuestras economías sean más receptivas a la integración regional, a partir de condiciones macroeconómicas más estables, la apertura unilateral de nuestras economías, la reducción de la intervención directa estatal en los mercados y un ambiente más favorable a la iniciativa privada. La democracia y la paz en nuestras fronteras también han contribuido enormemente a mejorar las condiciones para la integración y la cooperación regionales. Puede asegurarse que el proceso de integración regional ha complementado y reforzado el proceso de reforma estructural y de hecho forma parte integral de este proceso.

No obstante el sustancial progreso en la integración y la cooperación regionales, su potencial en América Latina y el Caribe está lejos de haber sido alcanzado. Si bien los mercados de exportación intra-regionales han crecido significativamente en los años recientes, los volúmenes de comercio son todavía bajos con respecto a lo que podría esperarse entre países vecinos con economías relativamente abiertas y acuerdos de preferencias comerciales. Más aún, aunque el comercio y las inversiones han aumentado marcadamente al interior de los acuerdos subregionales (antes de la crisis asiática las exportaciones intra-regionales habían alcanzado 25% y 12% del intercambio total en el MERCOSUR y en la Comunidad Andina, respectivamente), el comercio y las inversiones entre estos dos grandes acuerdos subregionales son relativamente pequeños: sólo entre 4 y 5% de las exportaciones del MERCOSUR y de la Comunidad Andina se dirigen hacia el otro bloque subregional. Al mismo tiempo, el comercio y las inversiones entre estas dos subregiones y los países sudamericanos miembros del CARICOM, Guyana y Surinam, son aún menores.

Frente al proceso de globalización, las corrientes negociaciones en la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la posibilidad hacia el futuro del Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y acuerdos potenciales con Europa y Asia, existen muchas condiciones para combinar las ventajas comparativas de nuestros países en materia de

recursos naturales, humanos y financieros para competir mejor en los mercados internacionales y desarrollar en forma más completa el espacio común continental. Pero para aprovechar el pleno potencial de los mercados subregionales y continental, deben superarse una serie de obstáculos. Uno de ellos es consolidar acuerdos regionales basados en reglas transparentes y bien establecidas, lo que es esencial para atraer inversión privada de largo plazo y actividades orientadas hacia la exportación. También es necesario profundizar los lazos comerciales entre las subregiones del continente, en forma consistente con las reglas de la OMC, y eliminar las barreras no arancelarias dentro de y entre los acuerdos.

Otro requisito crítico es el desarrollo de la infraestructura regional, que tradicionalmente ha constituido un “cuello de botella” para la integración. La integración física regional, que se ve dificultada por las formidables barreras naturales que impone la geografía del continente, ha sido desafortunadamente un objetivo relegado. Sin embargo, el desarrollo de la ciencia y de la técnica nos abren hoy inmensas posibilidades que permiten responder a las oportunidades que ofrece una geografía que ya no puede ser considerada un obstáculo sino una oportunidad.

Las reformas económicas estructurales, incluyendo la integración regional, han contribuido a importantes avances en el desarrollo de la infraestructura regional en los últimos años. La apertura de nuestras economías a sus vecinos ha aumentado la demanda por infraestructura física regional, al tiempo que ha mejorado la respuesta de la oferta de los sectores público y privado. Sin embargo, mucho queda por hacerse. El comercio, las inversiones y el movimiento de personas todavía sufren demoras y contratiempos, y peor aún, se ven desalentados por la persistencia de cuellos de botella físicos y sociales en nuestras fronteras y a lo largo de los mayores corredores de comercio intra e interregional. Más aún, el desarrollo económico y social de centros de intercambio comercial en los mercados regionales sudamericanos no se ha visto realizado en todo su potencial, en parte debido a la falta de una visión estratégica compartida sobre cómo utilizar la cooperación y el planeamiento regionales para aprovechar totalmente el impacto de desarrollo de una red regional de infraestructura en expansión.

Es en este contexto que la Reunión de Presidentes de América del Sur se muestra tan promisoría. Los cinco puntos principales de su agenda pueden y deben contribuir a acercar mucho más a los países del continente y crear mejores condiciones para enfrentar los desafíos y aprovechar las oportunidades de las fuerzas paralelas de la globalización y el regionalismo. Ello requerirá sin embargo el compromiso político de nuestros líderes y un disciplinado seguimiento de programas y planes de acción para profundizar la cooperación regional en las áreas escogidas. Uno de los puntos de la agenda, la infraestructura regional, es un tema especialmente congregante porque un acercamiento físico mayor entre los países sudamericanos facilitará un mayor desarrollo y crecimiento del comercio y las inversiones, e inducirá la cooperación en otras áreas. Por esta razón espero se me permita agregar algunas ideas acerca del importante rol que la infraestructura regional y la ayuda que el BID brinda a sus países miembros para el logro de este importante objetivo de desarrollo.

La integración de la infraestructura regional ha ingresado en una nueva etapa

El estudio elaborado por el BID sobre infraestructura regional para esta Reunión muestra los avances logrados, las deficiencias que todavía persisten y los desafíos hacia el futuro. A continuación voy a reseñar algunos de los aspectos más salientes de este estudio.

Durante las últimas décadas se registraron avances importantes en la provisión de servicios de infraestructura en América del Sur. Indicadores tales como longitud de carreteras pavimentadas, capacidad de generación eléctrica, extensión de redes de distribución de electricidad y gas natural, y conexiones telefónicas per capita testimonian este avance. Este desarrollo de la infraestructura, que estuvo desde la posguerra prácticamente monopolizado por la gestión e inversión estatales, comenzó a experimentar transformaciones profundas a principios de la década del 90.

En el marco de los procesos de estabilización macroeconómica y apertura externa que viven nuestros países, se modificaron los mecanismos tradicionales de provisión de infraestructura. En toda la región el sector privado pasó mayoritariamente a detentar la responsabilidad primaria en materia de gestión y expansión de la infraestructura física. De hecho, más de la mitad de la inversión privada en infraestructura hacia los países emergentes en esos años se dirigió a nuestra región. Esta inversión se concentró en los sectores más atractivos comercialmente y con menor percepción de riesgo, las telecomunicaciones y el sector energético.

El repliegue del Estado de la gestión directa de la infraestructura, la implantación de nuevos marcos regulatorios y la introducción de la competencia en ciertos servicios, la creación de nuevas instituciones para la regulación y el control de los servicios públicos, las privatizaciones y el ingreso de nuevos operadores nacionales e internacionales, son los rasgos comunes de esta transformación histórica.

En síntesis, como resultado de las reformas estructurales llevadas a cabo y del nuevo escenario macroeconómico, el desarrollo de la infraestructura física en América del Sur se plantea hoy en términos muy diferentes a los de las décadas pasadas, y ha ingresado en una nueva etapa histórica. Esta es una etapa en la que se deben completar, consolidar y profundizar las reformas, manteniendo la dirección emprendida. Deberán abordarse los procesos de reestructuración sectorial, privatización y concesiones en aquellos casos en que sea necesario. Los Estados deberán continuar adaptándose a su nuevo rol, perfeccionando la regulación, resguardando la competencia y procurando el equilibrio en las relaciones entre operadores, usuarios y reguladores. El control de la calidad de los servicios y la defensa de los consumidores, y la inclusión de los sectores de la población sin acceso a servicios modernos, constituyen prioridades que en algunos casos se vieron postergadas en el curso de las profundas transformaciones experimentadas.

Los nuevos desafíos para el desarrollo de la infraestructura regional

Las transformaciones registradas en los sectores de infraestructura básica se están produciendo en el marco de un fuerte crecimiento del intercambio comercial, con el

consiguiente aumento de los flujos de bienes, personas y servicios en la región. La infraestructura que debe soportar esta demanda creciente presenta limitaciones de capacidad y calidad que conducen a costos elevados en muchos casos. Adicionalmente, la experiencia indica que las normas que regulan el uso de la infraestructura regional frecuentemente conspiran para reducir la eficiencia de las operaciones y desalentar la inversión.

Hacia el futuro, se proyecta que las limitaciones que exhibe hoy la infraestructura regional se agravarán, afectando especialmente al intercambio de bienes. En el mismo sentido deben señalarse otras tendencias que se observan en la región, como el aumento de las cargas de mayor valor agregado, y los cambios en las decisiones de localización y logística de las grandes empresas de la región.

En este contexto, nuestros gobiernos deben encontrar respuestas eficaces para gestionar y ampliar la infraestructura, evitando que las limitaciones de la infraestructura física se conviertan en barreras para el desarrollo, la integración y una participación más efectiva en el proceso de globalización. Es preciso señalar también que algunas características del proceso vivido en la década pasada no volverán a repetirse. América Latina y el Caribe es la región en donde en mayor medida se avanzó en la inversión privada en infraestructura en el marco de un amplio proceso de privatizaciones, pero estas inversiones se dirigieron en su mayor parte a la adquisición de activos existentes y a la participación en concesiones. Por ello, el futuro presenta nuevos retos para atraer capitales de riesgo hacia las áreas de infraestructura.

Los países sudamericanos deben basarse en los logros ya alcanzados para dar un nuevo impulso a la integración física regional. Si bien los desafíos son grandes, es bueno destacar algunos activos de que dispone la región para enfrentarlos.

- El fuerte compromiso en la región para el manejo responsable de las políticas macroeconómicas y de equilibrio fiscal otorga condiciones de estabilidad y previsibilidad que son indispensables para viabilizar inversiones, que por su escala y características implican de por sí mayores riesgos.
- Los operadores privados han tomado la iniciativa en materia de expansión de la oferta, de nuevos servicios y proyectos, en la medida en que la estabilidad de las reglas de juego permite concentrarse crecientemente en la mitigación de los riesgos estrictamente comerciales. La seguridad jurídica se ve favorecida por la profesionalidad en la regulación de los servicios de infraestructura, como aspecto crítico para mantener y acrecentar la confianza de los operadores privados.
- Los mercados de capitales continúan mostrando un gran interés para financiar las nuevas oportunidades que ofrece la región. Este aspecto, por sí solo, constituye un avance extraordinario de la región cuando se compara con la situación a comienzo de los años 90, en que algunas empresas eran “castigadas” por los mercados financieros por tomar el riesgo de invertir en proyectos de infraestructura en los países de la región. A partir de la consolidación de las buenas experiencias de la década pasada,

puede ahondarse la búsqueda de mecanismos de financiamiento creativos e innovadores.

- Los usuarios, a través de su participación creciente en la defensa de sus intereses, juegan un papel importante, ayudando a mejorar la calidad de los servicios e informar la toma de decisiones de los operadores y los gobiernos.

Una nueva visión estratégica para la integración de la infraestructura regional

El actual escenario político, económico y social de Sudamérica, la experiencia de la década pasada, las características y desafíos de esta nueva etapa histórica, las fortalezas y debilidades que nuestros países poseen para enfrentar estos desafíos, son todos elementos que deben conjugarse en una nueva visión integral para la integración física de nuestro continente. A partir de esta visión estratégica debe fijarse una agenda que otorgue un nuevo impulso a la integración física regional, y establecer los ámbitos de acción y prioridades para la coordinación entre los gobiernos.

La nueva estrategia busca, partiendo de una concepción de regionalismo abierto, la creación de un espacio común de prosperidad. Como lo definió acertadamente el Presidente Cardoso, dicho espacio debe constituirse en una plataforma que permita a los países sudamericanos aprovechar en mejores condiciones las posibilidades de la economía mundial globalizada, y al mismo tiempo ser menos vulnerables a sus riesgos.

El enfoque sugerido en nuestro estudio plantea el problema de la infraestructura regional de manera más integral, en forma diferente a lo tradicional, y a partir de algunos conceptos fundamentales.

En primer lugar, rescatar los espacios geográficos como ámbitos para el desarrollo social en primer lugar, y no sólo para el crecimiento económico. No se trata ya sólo de promover proyectos y mejorar corredores para facilitar el intercambio, sino de que estos intercambios y proyectos abran nuevas oportunidades para el progreso real de nuestras comunidades.

En segundo lugar, es necesario incorporar la sustentabilidad del medio ambiente como un elemento central y explícito en el manejo de la infraestructura, apoyando las oportunidades de crecimiento sostenido y de mejoramiento del bienestar. El cuidado del medio ambiente debe servir para canalizar esfuerzos de inversión y conservación, abandonando la concepción del problema ambiental como una restricción a superar. La región debe darse su propio enfoque, ajustado a las demandas de la economía y la sociedad modernas, a partir de la formulación de criterios y normas propios. Es utópico pensar que en economías abiertas y convergentes en el marco de la globalización, con comunidades crecientemente preocupadas por el medio en que viven, nuestras iniciativas de infraestructura puedan escapar del escrutinio sobre cuestiones que, como la ambiental, tienen creciente relevancia en el escenario internacional.

Un tercer concepto es que las tecnologías de la información basadas en el conocimiento son parte integral de las condiciones para un desarrollo viable en el marco de la economía globalizada. En este sentido, asegurar el acceso de nuestras poblaciones a Internet (en lo cual nuestra región muestra un retraso muy significativo), se constituye en un elemento básico para jerarquizar la calidad de nuestros recursos humanos y facilitar su inserción efectiva en los mercados laborales del futuro.

Finalmente, los esfuerzos de integración y de desarrollo deben permitir el fortalecimiento de nuestras democracias. Para ello, la participación de la comunidad debe profundizarse para validar las iniciativas y proyectos de integración física. Las comunidades locales no pueden ser sólo testigos o zonas de tránsito, deben obtener beneficios tangibles de los proyectos, y la participación es un vehículo que debe contribuir a ello.

Estos lineamientos apuntalan la búsqueda de un mayor acercamiento físico, estableciendo como meta la consolidación de lo que ha sido denominado grandes ejes para el desarrollo y la integración de América del Sur. A partir de esta visión estratégica es que pueden establecerse las prioridades compartidas en materia de políticas y proyectos, en una forma práctica y conducente a avances concretos y a la resolución efectiva de los problemas.

Para impulsar y acompañar la implantación de esta visión estratégica, nuestros Estados deben ejercer eficazmente el rol central que les toca en esta nueva etapa. Cabe esperar que los gobiernos deban intervenir para viabilizar iniciativas nacionales y regionales cuyos dividendos económicos y sociales de largo plazo son importantes, pero que presentan riesgos especiales o cuyos retornos financieros no son suficientemente atractivos para los inversionistas privados, especialmente en el sector transporte. Pero la función primordial de los Estados es constituirse en los garantes de la estabilidad macroeconómica, y de la racionalidad y continuidad de las reglas del juego. El Estado debe dar credibilidad y respaldar la seguridad jurídica más allá de los cambios políticos y de coyuntura económica.

A nivel regional, nuestros Estados deben adoptar la decisión política de dar continuidad y eficacia a los esfuerzos para armonizar las regulaciones de los diferentes países y eliminar las trabas reglamentarias e institucionales aún vigentes. Esta es la actividad que mayores frutos puede dar en el corto plazo, y es un aspecto particularmente crítico en los pasos de frontera. Baste señalar que se ha estimado que el costo generado por las demoras fronterizas en el transporte de cargas por camión es de alrededor de US\$350 millones por año, que podrían disminuirse sustancialmente reduciendo los tiempos de espera a plazos razonables. Es preciso poner un gran énfasis en la solución de estos problemas, que constituyen un vehículo ideal para demostrar la voluntad política de nuestros gobiernos de avanzar sostenidamente en la integración.

El compromiso del BID con la integración y el desarrollo de la infraestructura regional

Para finalizar, querría destacar el compromiso permanente del Banco Interamericano de Desarrollo con la integración y el desarrollo de la infraestructura regional. Desde su creación hace 40 años el Banco viene realizando su aporte al tema de la integración física, económica y social, que representa casi el 50% de su apoyo a los US\$250.000 millones de proyectos que recibieron financiamiento del Banco. Los préstamos del Banco, de por sí importantes, permiten la movilización de recursos varias veces mayores para completar el financiamiento del costo total de los proyectos. Este rol catalítico del Banco se refleja, por ejemplo, en que por cada dólar de préstamo del Banco destinado a proyectos privados de infraestructura, se han movilizado 5 dólares de otras fuentes para el financiamiento de estos proyectos.

Igualmente, el Banco ha respaldado financiera y técnicamente inversiones que constituyen hitos trascendentes de la integración física del continente. La vinculación entre los principales ejes carreteros nacionales, las interconexiones entre los sistemas eléctricos, y la conformación de una red regional de gasoductos, son grandes avances a los cuales el BID ha hecho una contribución muy significativa.

El Banco, a través de su apoyo a los procesos de reforma económica estructural en nuestros países, ayudó a crear las condiciones que hoy nos colocan en una situación más favorable para enfrentar los desafíos asociados al desarrollo de la infraestructura física. Este apoyo no es sólo financiero, ya que la actividad de asistencia técnica del Banco es muy vasta. En el caso de los países de América del Sur, el Banco ha otorgado numerosas cooperaciones técnicas que han contribuido a implementar reformas regulatorias e institucionales en las áreas de infraestructura, y a la preparación de proyectos específicos de integración física.

Este compromiso del Banco se ve ratificado en la actual etapa del proceso de integración de la infraestructura regional, que presenta desafíos novedosos y obliga al uso de nuevos enfoques e instrumentos. El apoyo del Banco a los proyectos de infraestructura del sector privado está teniendo un impacto notable, y está ayudando a concretar proyectos que por sus características de integración presentan complejidades adicionales. Por otra parte, el Banco está impulsando fuertemente el avance en la armonización de normas y la coordinación institucional. Estamos convencidos de que a través de este tipo de iniciativas pueden obtenerse avances notables en la reducción de las barreras a la integración de nuestros países.

Es claro que se requiere abordar el tema de la infraestructura a nivel de la región en forma renovada y con el impulso que esta Reunión y su seguimiento pueden generar. El BID siempre ha apoyado, apoya y continuará apoyando los esfuerzos de nuestros países para desarrollar su infraestructura, especialmente aquella vinculada a la integración regional. El BID fue, es y será el “banco de la integración”, que es uno de los ejes centrales de su actividad y de su experiencia. Esta vocación se refleja, entre otras acciones, en la labor que a lo largo de 35 años viene desarrollando su Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, el INTAL. Es necesario señalar además, que el Banco ha definido la integración regional como uno de sus cuatro objetivos estratégicos de acción para la próxima década, junto con la promoción de la

competitividad y el crecimiento sostenible, la reducción de la pobreza y el apoyo a la gobernabilidad.

El Banco busca complementar su apoyo financiero directo y a la creación de condiciones que permitan atraer el máximo volumen de inversión y de financiamiento del sector privado, y para ello desea poner sus servicios a la orden de los gobiernos para apoyar, entre otros, los siguientes campos de actividad:

- El diseño de iniciativas integrales para el desarrollo de la infraestructura regional, para lo cual el informe que les será entregado es un primer punto de apoyo basado en la identificación de “ejes de integración y desarrollo” a través de todo el espacio físico regional.
- El establecimiento de programas de coordinación de los sistemas regulatorios en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con vistas a crear un espacio común para la inversión.
- La organización de programas de consulta entre los países para armonizar reglas regionales propias orientadas a la incorporación en los proyectos de infraestructura de criterios de preservación ambiental y participación social.
- El impulso de programas para la identificación de nuevos mecanismos de financiamiento, para lo cual esperamos convocar a las autoridades competentes a un seminario exploratorio de instrumentos financieros nacionales, regionales e internacionales innovativos, a los cuales pueden contribuir las instituciones financieras que operan en el área.
- La realización de programas de apoyo al estudio de las trabas que obstaculizan las comunicaciones a través de las fronteras entre países, con vistas a promover acuerdos para su superación.
- La organización de actividades de difusión de las oportunidades de inversión en infraestructura física, convocando al sector privado nacional e internacional en encuentros dentro de la región, pero también en los mercados norteamericano, europeo y asiático. Ponemos a disposición de estos encuentros la infraestructura y apoyo logístico del Banco en esas regiones.
- La publicación, a partir de este año, de un informe regular sobre los avances de la integración física regional a través de nuestro Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, INTAL, patrocinado por el BID con la cooperación de instituciones financieras y de integración que actúan en la región.

Señores Presidentes: quisiera finalizar ratificando nuestro compromiso con el sentido y objetivos de esta Reunión. El BID, junto a otras instituciones de desarrollo, especialmente las regionales como la Corporación Andina de Fomento, FONPLATA, las Secretarías de Integración y la CEPAL, todos trabajando activamente en este campo,

podremos poner a vuestra disposición todo el apoyo que esta iniciativa de integración física requiere, incluyendo las que emanen de esta histórica Reunión. Nada más útil que aprovechar esta oportunidad para cumplir con nuestra misión fundamental: colaborar con el desarrollo de nuestros países y de la región, fortaleciendo el apoyo decidido a todas las formas de cooperación e integración regionales como las que vigorosamente impulsa este encuentro.

UN NUEVO IMPULSO A LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

Resumen Ejecutivo

PREFACIO

El presente documento constituye un Resumen Ejecutivo con las principales conclusiones y recomendaciones de un estudio comprensivo del mismo título elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo, sobre la situación actual, las perspectivas y los principales desafíos para el desarrollo de la infraestructura física regional en América del Sur. Este estudio responde a una solicitud del Gobierno de Brasil, en apoyo a las deliberaciones de la Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia. El índice temático del estudio completo, que será difundido a fines de septiembre próximo, se incluye como anexo a este documento.

INTRODUCCIÓN

La Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia es un evento histórico que reúne a doce líderes de la región con el propósito común de promover una mayor cooperación regional, especialmente en cinco áreas claves: la consolidación de la democracia; el comercio; el combate al tráfico de drogas y otras actividades ilegales; la evolución de la tecnología de la información basada en el conocimiento; y el desarrollo de la infraestructura regional para la integración.

El ideal de la integración regional tiene una larga tradición en América Latina que se retrotrae a los días de la independencia. Por su parte, el período de la postguerra ha sido excepcionalmente rico en materia de esfuerzos orientados hacia la integración económica. Sin embargo, han existido muchos factores que condicionaron el progreso en este campo.

Uno de ellos es la infraestructura regional, la que al facilitar los flujos de comercio, de inversiones, de personas y de información dentro y entre las naciones, permite expandir y redefinir ejes regionales de desarrollo, proveyendo a dichos países y sus poblaciones con oportunidades para el crecimiento económico y el mejoramiento de su bienestar. En verdad, la infraestructura regional en Sudamérica es un elemento crítico para estrechar los lazos de cooperación entre sus doce países para alcanzar el objetivo de hacer realidad el desarrollo potencial en su máxima expresión, en el contexto de una creciente globalización y competencia en la economía mundial.

Más allá del desafío que representan las barreras naturales de la geografía sudamericana, el desarrollo de la infraestructura en las décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial fue severamente obstaculizado por un número de factores, incluyendo los déficits públicos y la inestabilidad macroeconómica, las restricciones para la participación efectiva del sector privado, y la baja tasa de ahorro interno combinada con el acceso restringido a los mercados externos de capitales privados.

A pesar de ello, se llevó a cabo un importante desarrollo de la infraestructura en los diferentes países de la región. En este sentido, la ayuda externa y el financiamiento de los bancos de desarrollo multilaterales jugaron un rol crítico de apoyo durante ese período. En verdad, la provisión de financiamiento para la infraestructura representó una meta central y estratégica de dichas instituciones, reflejada en el alto porcentaje que los préstamos para infraestructura representan en su cartera total.

Sin embargo, **el desarrollo de la infraestructura al nivel regional no tuvo un desempeño a la altura de su potencial, dificultando así el avance de la integración.** Otros obstáculos adicionales al desarrollo de la infraestructura regional incluyeron un bajo nivel de demanda originado por políticas económicas estatales focalizadas en el mercado interno, lo que subestimaba los beneficios del comercio y la inversión externa y restringía la interacción con los mercados privados. Asimismo, la existencia de regímenes autoritarios generaba rivalidades entre los países de la región que se traducían en hipótesis de conflicto con los vecinos, factor que dificultaba aún más el relacionamiento entre ellos.

Durante la década de los años noventa han cambiado dramáticamente las perspectivas del desarrollo de la infraestructura en general, pero muy especialmente de la infraestructura regional.

Las reformas estructurales han posibilitado la estabilidad macroeconómica, finanzas públicas más sólidas y un contexto fuertemente liberalizado para la evolución de iniciativas privadas nacionales y extranjeras en los mercados, incluyendo el desarrollo de la infraestructura. Además de ello, la profundización de los mercados de capitales locales junto a la dinámica de los flujos de capital internacional -los que mostraron mucha mayor receptividad, aunque con determinados ciclos de volatilidad, hacia mercados emergentes como América Latina-, han mejorado las opciones financieras disponibles para los sectores público y privado.

Determinadas dimensiones del proceso de reforma estructural han sido especialmente claves para el desarrollo de la infraestructura regional. La apertura unilateral de las economías en una era de globalización combinada con el crecimiento explosivo de acuerdos regionales creíbles en materia de preferencias comerciales, permitió definir nuevos ejes regionales de desarrollo, inviabilizados en el pasado por los altos niveles de protección nacional. Asimismo, la apertura y las reformas estructurales expusieron con gran fuerza la idea de que las combinaciones creativas de recursos naturales, humanos y financieros dentro del mercado sudamericano puede contribuir a mejorar la competitividad internacional de las economías en una era de globalización.

La reestructuración de los sectores de infraestructura básica formó parte del conjunto de las transformaciones económicas, y el nuevo escenario de estabilidad macroeconómica facilitó los procesos de privatización y desregulación, el ingreso de nuevos operadores privados y el acceso a los mercados financieros internacionales.

En el actual escenario, el aprovechamiento del potencial de recursos humanos y físicos de los países de América del Sur requiere de un salto cualitativo en materia de disponibilidad y acceso a la infraestructura. Este desafío es muy diferente al de otras etapas históricas, ya que no se trata de involucrar necesariamente al Estado en la provisión directa de servicios -salvo en los casos en que no existan otras alternativas viables-, sino de que el Estado genere las condiciones para que la gestión de la infraestructura y la prestación de servicios públicos se consoliden como actividades esencialmente comerciales, en todas aquellas áreas en que esto sea posible.

Estos factores, en combinación con la pacificación de los conflictos limítrofes regionales, la consolidación de la democracia y la expansión de la integración regional y las iniciativas de cooperación bajo el concepto de regionalismo abierto, **hacen que la demanda y la viabilidad económica de los proyectos de infraestructura regional nunca hayan encontrado un momento tan propicio como el actual.**

En este sentido, es importante resaltar, una vez más, el importante rol jugado por los bancos multilaterales de desarrollo, los que al reorientar su cartera al apoyo de las reformas estructurales han contribuido a reducir los obstáculos para el desarrollo de la infraestructura y aumentado la demanda efectiva para la misma. La integración física y económica de nuestros países debe constituir una plataforma para fortalecer los procesos de crecimiento y valorizar más los recursos regionales, creando economías de escala, permitiendo el aumento de la productividad y la reducción de los costos de producción.

Al mismo tiempo, **los bancos de desarrollo continúan siendo una importante fuente de financiamiento para la infraestructura**, sobre todo las instituciones de préstamo regionales como el BID, la CAF y FONPLATA, que prestan especial atención a la integración y cooperación regional como herramientas vitales para la modernización y el desarrollo de los países de la región. Las instituciones financieras multilaterales y regionales deben continuar complementando con su apoyo, la búsqueda de financiamiento de los mercados de capitales internos y el acceso a los mercados financieros internacionales por parte de los gobiernos y del sector privado.

Acompañando este proceso, el BID ha definido la integración regional como uno de sus cuatro objetivos estratégicos de acción para la próxima década, junto con la promoción de la competitividad y el crecimiento sostenible, la reducción de la pobreza y el apoyo a la gobernabilidad. El desarrollo de la infraestructura física regional es un tema fuertemente relevante para el alcance de estos objetivos, como así también para la agenda de la Reunión.

EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

La Situación Actual

El desarrollo de la infraestructura básica en América del Sur ha ingresado en una nueva etapa histórica gracias a las transformaciones que se iniciaron en la década pasada. El repliegue del Estado de la gestión directa de la infraestructura, la implantación de nuevos marcos regulatorios y la introducción de la competencia en ciertos servicios, la creación de nuevas instituciones para la regulación y control de los servicios públicos, las privatizaciones y el ingreso de nuevos operadores nacionales e internacionales, son algunos de los rasgos comunes de esta transformación.

Es claro que este proceso de transformaciones ha sido y continúa siendo sumamente complejo, con importantes diferencias y asincronía entre países y sectores. También es cierto que los resultados han sido diversos, si bien en general positivos, como lo indican el aumento en las inversiones y en la oferta y calidad de los servicios, la aceptación de los inversionistas privados y de los usuarios, y la apertura de nuevas alternativas de financiamiento.

A la luz de la experiencia de esta última década, la remoción de los “cuellos de botella” para el crecimiento que han representado tradicionalmente la ineficiencia de los servicios públicos y la insuficiencia de infraestructura adecuada, constituye un objetivo alcanzable, e incluso ya logrado en algunos casos. Por ello, no cabe duda que el problema del desarrollo futuro de la infraestructura física regional se plantea hoy, gracias a las transformaciones realizadas, o en marcha, en términos diferentes a los del pasado.

El escenario sudamericano actual con relación a la infraestructura física podría presentarse como una etapa para completar, consolidar y profundizar las reformas. Los Estados continúan adaptándose a su nuevo rol, buscando optimizar la regulación, el resguardo de la competencia y el equilibrio en las relaciones entre operadores, usuarios y reguladores, el control

de la calidad de los servicios y la defensa de los consumidores, y la inclusión de los sectores de la población sin acceso a servicios modernos.

Los operadores privados han pasado a tomar la iniciativa en materia de expansión de la oferta, de nuevos servicios y proyectos, en la medida en que la estabilidad de las reglas de juego permite concentrarse crecientemente en la mitigación de los riesgos estrictamente comerciales. Los inversionistas y financistas privados continúan mostrando su interés por las nuevas oportunidades que ofrece la región. Por su parte los usuarios, a través de su participación creciente en la defensa de sus intereses, juegan un papel importante ayudando a mejorar la calidad de los servicios e informar la toma de decisiones de los operadores.

Cabe señalar que, no obstante el nuevo perfil de actuación del Estado en el diseño, regulación y promoción del financiamiento, será igualmente necesario continuar con intervenciones de los gobiernos para viabilizar iniciativas nacionales y regionales, cuyos dividendos económicos y sociales de largo plazo no son suficientemente atractivos a inversores financieros privados.

Los Desafíos

Las transformaciones registradas en los sectores de infraestructura básica se producen en un contexto de fuerte crecimiento del intercambio comercial y en general de los flujos de bienes, de personas, de energía y de información entre los países de la región. La infraestructura que soporta estos flujos ha debido absorber ese aumento en la demanda, y en gran medida logró dar respuestas precisamente a partir de las transformaciones implantadas. Sin embargo, **un examen objetivo de la situación indica que esta infraestructura presenta costos elevados en muchos casos, debilidades en su capacidad y en la calidad de los servicios que presta, y que las normas que regulan su uso suelen reducir la eficiencia de las operaciones y desalentar la inversión.**

Hacia el futuro, puede esperarse ciertamente que algunas de las tendencias observadas en la región se mantendrán. La apertura económica y comercial del continente continuará, seguirán consolidándose los procesos de estabilización y ordenamiento macroeconómico, y proseguirán las reformas estructurales en las áreas de infraestructura y servicios. En el plano regional, el MERCOSUR ampliado profundizará sus vínculos, se acelerará el proceso de la Comunidad Andina, se integrarán en mayor medida Guyana y Surinam al resto del continente sudamericano, y se continuará avanzando en acuerdos económicos y comerciales intra y extra-zonales, en el marco del modelo de regionalismo abierto que está siendo aplicado por nuestros países.

Si se contempla un escenario futuro de crecimiento e integración regional meramente tendencial, puede asegurarse que los problemas y limitaciones que exhibe hoy la infraestructura regional se agravarán, afectando especialmente al intercambio de bienes. Considerando un escenario más ambicioso, de mayor integración regional, los obstáculos se agravarían aún más en ausencia de acciones agresivas en materia normativa, institucional y de inversiones, y se presentarían problemas no sólo en los grandes corredores actuales de intercambio, sino también en otros corredores que han emergido a partir del fuerte impulso del comercio en la región.

Desde el punto de vista de la interrelación entre el proceso de integración regional y las demandas sobre la infraestructura, cabe señalar dos tendencias importantes. La primera está caracterizada por el aumento de las cargas de mayor valor agregado, que son las que registran el crecimiento más significativo en el comercio intra-regional. Esto afecta la distribución modal del transporte, generando mayores exigencias sobre el transporte carretero y multimodal.

En segundo lugar, en la medida en que los acuerdos de integración económica se profundicen, ello influirá crecientemente en las decisiones de localización y logística de las grandes empresas de la región. La posibilidad de obtener economías de escala y optimizar la gestión al interior de las firmas, sacando provecho del mercado regional, dependerá de decisiones de gerenciamiento e inversiones que sólo pueden fructificar a partir de la existencia de conexiones físicas adecuadas y de la confianza que las firmas depositen en la estabilidad de los acuerdos regionales y de las reglas del juego al nivel sectorial.

En este contexto y a la luz de la experiencia reciente:

- **¿Cuáles son los principales desafíos que enfrentan nuestros gobiernos?**
- **¿Qué debe hacerse para dar una respuesta adecuada, oportuna y eficaz en materia de gestión de la infraestructura existente y de su ampliación?**
- **¿Cómo se podría evitar que las limitaciones de la infraestructura física se conviertan en barreras para el crecimiento, el desarrollo y la integración del continente?**

Para fijar una agenda que otorgue un nuevo impulso a la integración regional, y establecer los ámbitos de acción y prioridades para la coordinación entre los gobiernos con impactos en el corto, mediano y largo plazo, es conveniente separar las cuestiones en áreas temáticas y de problemas. Un primer enfoque es de tipo sectorial, analizando los grandes sectores de la infraestructura básica regional: energía, telecomunicaciones y transporte.

Desafíos y oportunidades sectoriales

El sector energético de la región, que ha sido pionero en el desarrollo de grandes obras con fuerte impacto integrador, ha experimentado profundas transformaciones en su organización económica y estructuras de propiedad que implican cambios esenciales en el enfoque que se aplica a los proyectos de integración. Si en el pasado las centrales hidroeléctricas binacionales e interconexiones eléctricas fueron construidas por empresas u organismos gubernamentales, actualmente la iniciativa de los nuevos proyectos ha pasado casi exclusivamente al sector privado. En este contexto, se han ejecutado en los últimos años obras de enorme importancia y, sin duda, el sector energético se ha convertido en uno de los motores de la integración económica, especialmente en el Cono Sur.

Dentro de este sector, la concepción de los proyectos al nivel del mercado regional permite la explotación de economías de escala y un mejor aprovechamiento de los recursos nacionales, viabilizando importantes proyectos. Los casos del Gasoducto Bolivia-Brasil y de las

interconexiones eléctricas son ejemplos elocuentes. Sin embargo, el salto cualitativo que puede darse en este sector, en especial en el caso de la energía eléctrica, y que implica pasar de los intercambios y contratos de suministro a verdaderos mercados de energía regionales, depende de la armonización de los instrumentos regulatorios y operativos. El desarrollo de estos mercados abriría las puertas a un aprovechamiento aún mayor de las interconexiones existentes, a través del comercio de energía secundaria, el aumento de la confiabilidad de los sistemas nacionales y de una ampliación de la base de recursos disponibles en forma colectiva.

El sector de las telecomunicaciones de la región es probablemente el que más rápida y agresivamente ha respondido a los cambios introducidos a través de los procesos de reestructuración y desregulación. Este sector, junto con el de energía, ha concentrado el ingreso de capitales privados a las áreas de infraestructura, y su crecimiento en la región presenta perspectivas enormes, como resultado de cambios tecnológicos incesantes y de la introducción de nuevos servicios. La tecnología de la información y las comunicaciones, a la vez vehículo y objeto del proceso de globalización, tiene un amplio margen de crecimiento en la región, donde todavía los niveles de acceso y de servicio están muy por detrás de los países más desarrollados. Este factor explica en parte el gran interés de los operadores internacionales e inversionistas en general en los proyectos de la región.

En este contexto, el principal ámbito regional de actuación de los gobiernos está relacionado con la armonización regulatoria y el establecimiento de normas comunes que faciliten la acción de las empresas operadoras para la expansión de las redes de alta velocidad en el continente, y en general para el desarrollo y consolidación de una infraestructura de telecomunicaciones regional de la tecnología más avanzada.

También debe buscarse la coordinación al nivel regional en aspectos que son específicos de la actuación en el ámbito nacional, especialmente en materia de resguardo y defensa de la competencia y del libre acceso a las redes de telecomunicaciones, con el objeto de reducir el costo de las comunicaciones y permitir la más amplia difusión de la tecnología de la información. Por su parte, es crítica la acción de los gobiernos para facilitar el acceso más amplio posible de la población a Internet y a los nuevos servicios soportados por las redes de comunicaciones, fortaleciendo la formación de recursos humanos propios de la sociedad moderna.

Finalmente, sería redundante enfatizar las condiciones estratégicas que estos servicios tienen para el mejoramiento de la competitividad de las empresas de América del Sur en términos de eficiencia productiva, reducción de costos, e instrumentación de canales de comercialización y distribución de alcance global.

El sector transporte, por su parte, exhibe situaciones diferenciadas según los diversos subsectores que lo componen, en cuanto a su aptitud para facilitar el flujo de bienes y personas en la región. En primer término cabe destacar los principales problemas que para la integración física plantea la geografía a través de formidables barreras naturales tales como la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica y la Cuenca del Orinoco.

En segundo lugar, en algunos casos, la infraestructura se ha deteriorado o presenta restricciones operativas importantes (ferrocarriles).

En tercer lugar, se presentan en general problemas incipientes de capacidad e insuficiencias de equipamiento en puntos críticos (carreteras, aeropuertos).

En cuarto lugar, existe una escasez de vinculaciones multimodales, que es una de las principales restricciones para el aumento de la eficiencia en el sector transporte considerándolo en forma agregada.

En quinto lugar, los marcos regulatorios pueden representar obstáculos especialmente importantes para el avance de la integración en este sector, por la falta de armonía entre los reglamentos nacionales, la debilidad institucional en algunos casos y la existencia de reservas de carga.

Estos elementos provocan demoras y, en general, la elevación de los costos de transporte, creando dificultades principalmente en los pasos de frontera. Precisamente, el mejoramiento del transporte en los pasos de frontera es crítico para lograr avances en el proceso de integración, y uno de los problemas que requieren de mayor decisión política para ser abordados.

En comparación con el caso de los sectores de energía y de telecomunicaciones, la infraestructura del sector transporte es la que en menor medida se ha beneficiado del flujo de recursos privados hacia la región, no obstante la existencia de notables transformaciones (concesiones de carreteras y accesos urbanos, privatización de terminales portuarias y aeropuertos, privatización de ferrocarriles). En perspectiva, se trata del sector en el que cabe esperar un involucramiento aún importante del sector público, inclusive en la financiación parcial o total de inversiones y en la gestión de parte de la infraestructura. Esto es especialmente cierto en el caso de la infraestructura vial, que requiere ingentes recursos para asegurar su expansión y mantenimiento.

Desafíos y oportunidades de la armonización regulatoria

Un segundo enfoque para la fijación de una agenda de trabajo de los gobiernos es de naturaleza horizontal: los aspectos normativos e institucionales de la integración. Una acción decidida de los gobiernos en estos campos es la que mayores impactos puede alcanzar en el corto plazo, con costos relativamente bajos.

La armonización de reglamentaciones, la mejora en la gestión de los pasos de frontera, la compatibilización de fuentes de información, la eliminación de asimetrías para facilitar el desarrollo de los incipientes mercados de bienes y servicios vinculados a la infraestructura, la coordinación regional de planes de inversión y la validación conjunta de proyectos con base en sus méritos técnicos y económicos, son algunas de las áreas que requieren de mayor esfuerzo y continuidad.

Desafíos y oportunidades para el financiamiento

Por último, se presentan desafíos importantes en cuanto al financiamiento de los emprendimientos necesarios para adelantar el proceso de integración regional. Durante la pasada década, la región de América Latina y el Caribe fue exitosa en atraer capitales privados hacia las áreas de infraestructura, al punto que concentró prácticamente la mitad de todas las inversiones en los

países en desarrollo en proyectos con participación privada. Sin embargo, algunos de los mecanismos utilizados están alcanzando sus límites (como la privatización de empresas), y las áreas con mayor interés para los inversionistas privados durante estos años (telecomunicaciones y energía concentraron el 80% de las inversiones antes mencionadas), tendrán una capacidad de absorción crecientemente limitada a los nuevos proyectos.

En este contexto, el esfuerzo de los gobiernos debería orientarse, en primer lugar, a mantener y consolidar la estabilidad macroeconómica, que es factor esencial en la consideración del riesgo-país, y aprovechar el uso de las modalidades de financiamiento que demostraron ser efectivas. En segundo lugar, deberían encaminarse esfuerzos a la instrumentación de mecanismos de financiamiento innovativos, diseñados tomando en cuenta el caso de los proyectos de integración, especialmente en el caso del sector transporte. En este sentido, la pasada década ha sido fructífera en cuanto a la utilización de esquemas de financiamiento novedosos tanto en emprendimientos exclusivamente privados como mixtos (nuevamente puede citarse el caso del Gasoducto Bolivia-Brasil como un ejemplo exitoso).

Profundizando esta tendencia, los Gobiernos junto con los organismos multilaterales y regionales de financiamiento deberían impulsar un mayor entendimiento respecto del diseño e implantación de mecanismos innovativos basados en la experiencia acumulada en este campo y en las nuevas oportunidades que ofrecen los mercados de capitales en los planos nacional e internacional. Estos esfuerzos deberían incluir, en especial, la ampliación de las oportunidades de participación de fuentes de financiamiento locales en proyectos de infraestructura, tendiendo a una importancia mayor en las carteras de inversión a largo plazo. Finalmente, el financiamiento público, tanto de los Estados como de los organismos multilaterales y regionales, debiera continuar su apoyo selectivo al proceso de integración física.

La financiación de proyectos que involucran a más de un país es de por sí compleja porque estos emprendimientos son percibidos como de mayor riesgo por las entidades financiadoras, no sólo por sus dificultades técnicas o la magnitud de la inversión, sino también por los especiales problemas que presentan las obras de escala regional. Sin embargo, la voluntad política de los gobiernos, traducida en marcos normativos y estructuras de financiamiento adecuados, puede convertir esta debilidad en una fortaleza de estos proyectos, que por su misma importancia representan oportunidades de inversión extraordinarias.

UNA VISIÓN ESTRATÉGICA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO

El marco político de la Reunión es un ámbito propicio para enunciar una visión estratégica que enmarque las acciones de cooperación de los gobiernos para enfrentar los desafíos señalados y avanzar en la integración de la infraestructura regional. Esta visión debería tener como meta una América del Sur económica y socialmente estable, con crecimiento económico social y ambientalmente sostenible, comprometida en la lucha para reducir la pobreza y para aumentar el acceso a oportunidades de educación y empleo. Esta visión concibe a los países sudamericanos crecientemente integrados económica y socialmente entre sí, pero también participando cada vez más en el intercambio internacional de bienes, capitales y conocimiento.

Esta nueva visión estratégica de la integración de nuestro continente plantea la creación, a partir de una concepción de regionalismo abierto, de un espacio común de prosperidad. Este espacio común de prosperidad, producto de una visión complementaria y a la vez superadora de las visiones puramente nacionales, debe constituir la plataforma a partir de la cual América del Sur alcance una estatura en la arena internacional acorde con el potencial de sus recursos humanos y naturales.

Esta visión enfoca el problema de la infraestructura regional de manera diferente al tradicional. Se trata no sólo de promover proyectos y mejorar corredores para facilitar el intercambio. **Se trata de concebir a la integración física en el marco de un nuevo modelo, un modelo que apunta a imaginar y construir los grandes ejes para el desarrollo y la integración de América del Sur.**

Esta nueva concepción parte de una visión comprensiva del desarrollo sustentable basada en algunos conceptos fundamentales:

- **Los espacios geográficos deben ser ámbitos de oportunidad no sólo para el crecimiento económico sino especialmente para el desarrollo social;**
- **La sustentabilidad del medio ambiente debe ser concebida, a partir de criterios y normas propios de la región, como una oportunidad de crecimiento y de mejoramiento del bienestar que canalice esfuerzos de inversión y conservación, y no como una restricción a superar;**
- **Las tecnologías de la información basadas en el conocimiento son parte integral de las condiciones para un desarrollo viable en el marco de la economía globalizada; y**
- **La participación de la comunidad, a los diferentes niveles, debe constituirse en un elemento positivo adicional que valide los esfuerzos de integración y desarrollo en el ámbito de nuestras democracias.**

Alcanzar ese espacio común de prosperidad permitirá construir una plataforma desde la cual integrarse y competir con el resto del mundo a partir de nuestras fortalezas, nuestros recursos, nuestra identidad común y nuestra voluntad compartida de unidad, paz y democracia.

Dentro de esta concepción amplia de los nuevos ejes de integración y desarrollo puede enmarcarse la importancia del mejoramiento y expansión de la infraestructura básica regional para alcanzar el potencial del continente en materia de cooperación, integración y desarrollo sostenible y compartido. La gestión eficiente de la infraestructura y su expansión adecuada para atender la creciente demanda permite contar con servicios públicos modernos a costos razonables para mejorar la competitividad de nuestros productos y la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

La infraestructura física, concebida como un elemento estructurador del espacio económico y social en el marco de una visión de grandes ejes de desarrollo e integración regional, puede constituir una plataforma para el crecimiento colectivo y la integración de la región no sólo en el plano comercial y económico, sino también en lo social y cultural. La infraestructura física, que

ha sido tradicionalmente un “cuello de botella” para el proceso de integración, debe transformarse en un elemento acelerador y multiplicador de este proceso en la medida en que, como lo ha demostrado la experiencia reciente en la región, la voluntad política acompañe adecuadamente los esfuerzos públicos y privados para llevar adelante emprendimientos sustentables.

Para impulsar y acompañar eficazmente la implantación de esta visión estratégica, nuestros Estados deben ejercer mejor el rol central que les toca en esta nueva etapa: constituirse en los garantes de la estabilidad macroeconómica, así como de la racionalidad y continuidad de las reglas del juego, y de dar credibilidad y respaldar la seguridad jurídica más allá de los cambios políticos y de coyuntura económica. Los Estados deben fortalecerse para desempeñar mejor su rol en la formulación de políticas y proyectos, ejercer con profesionalidad la regulación y el control de los servicios públicos, asegurar la difusión de las tecnologías de la información, y en especial instrumentar los mecanismos para facilitar el acceso a los servicios por parte de los segmentos postergados de nuestras comunidades. Nuestros Estados deben adoptar la decisión política de dar continuidad y eficacia a los esfuerzos para armonizar las regulaciones de los diferentes países y eliminar las trabas reglamentarias e institucionales aún vigentes.

En esta nueva visión de la integración regional, el Estado actúa principalmente en la creación de condiciones propicias para la acción de los actores económicos y sociales, en el impulso y respaldo a las iniciativas para el desarrollo de la infraestructura económica, y como garante de la racionalidad y eficacia normativa e institucional. Esta es la forma principal en la que los Estados contribuirán a asegurar que fluyan los recursos para mejorar y expandir la infraestructura física, atender en forma eficiente la demanda y extender los servicios a todos los segmentos de la población.

LOS PRINCIPIOS BÁSICOS PARA LA FORMULACION DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

A partir de la visión estratégica de grandes ejes de integración y desarrollo regional, deberán identificarse los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para el desarrollo de la infraestructura básica al nivel sudamericano, en la presente década. Este esfuerzo de largo aliento, que requiere de continuidad en los órdenes político y técnico, debe partir de un conjunto de principios básicos y conceptos compartidos, que facilitarán la organización del trabajo de coordinación y construcción de consenso de los gobiernos.

Estos principios básicos, planteados en el marco de la consolidación de la estabilidad macroeconómica y las reformas estructurales, constituyen un desarrollo lógico de la visión estratégica antes esbozada, a la vez que recogen las principales enseñanzas de la experiencia reciente de nuestros países en la implantación de las reformas en los sectores de infraestructura.

Los principios básicos propuestos son:

- 1. Diseñar una visión más integral de la infraestructura, que abarque todos sus componentes y sinergías.**

La visión de la infraestructura para la integración no podrá reducirse al transporte, la energía y las telecomunicaciones. Deberá contemplar también la interrelación con la infraestructura social, la ambiental y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento, procurando aprovechar la sinergia entre los distintos tipos de infraestructura.

2. Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica, organizada a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales en el continente sudamericano.

De esta forma se procurará la mayor eficiencia en las inversiones que se implementen, coordinando los planes de obras de los diversos países y enmarcándolos en una visión estratégica de la integración que otorgue prioridad a las acciones en los grandes ejes de integración y desarrollo regional.

3. Reformar y actualizar los sistemas regulatorios e instituciones que norman el uso de las infraestructuras nacionales.

Deberá ponerse el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera. También se procurará avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y la optimización del uso de las existentes, y profundizar la modernización de las agencias públicas, sus procedimientos, tecnologías y recursos humanos.

4. Fortalecer las capacidades de los Estados en la formulación de políticas, planes y marcos regulatorios.

A los efectos de instrumentar este objetivo, los Estados deberán desempeñar con eficacia su rol en la formulación de políticas, en la elaboración de planes de referencia para la actividad de los operadores privados y públicos, en la promoción y protección de la competencia, en la regulación basada en criterios técnicos y económicos, y en la elaboración y puesta a disposición de información relevante. También debe procurarse disminuir las distorsiones creadas en los diferentes mercados por la acción de reglamentaciones, la existencia de monopolios legales, la fijación de cuotas, la implantación de impuestos y subsidios, y la determinación de precios y tarifas en forma discrecional.

5. Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados.

Apuntando a los objetivos de la integración regional, deberá avanzarse en la armonización de criterios para el diseño y la evaluación técnica, económica y ambiental integrada de los proyectos de infraestructura regionales, de modo de asegurar su sustentabilidad y minimizar los riesgos de discrecionalidad en la selección y apoyo a los mismos. Además, debe enfocarse la creación de mecanismos para reforzar los efectos sinérgicos de aquellos proyectos de integración que sean complementarios, y para asegurar que los proyectos sustitutivos entre sí sean validados según sus propios méritos.

6. Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos.

Nuestros países deben reforzar un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, y coordinando sus acciones. Profundizando la ya rica experiencia de nuestros países en el

diseño de proyectos de infraestructura nacionales y regionales, la consideración del medio ambiente debe iniciarse desde la misma concepción de las obras, enfocándolo como una oportunidad para el aprovechamiento integral y enriquecimiento de los proyectos, y no sólo desde el punto de vista de la mitigación de los impactos no deseados de los mismos.

7. Procurar que los proyectos de integración regional mejoren la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales.

Se buscará que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando ser sólo corredores entre los mercados principales.

8. Incorporar mecanismos de participación y consenso.

Para la definición y selección de proyectos se procurarán mecanismos que hagan efectiva la participación y la contribución activa de las comunidades afectadas y del sector privado interesado en el financiamiento, construcción y operación de tales proyectos.

9. Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos de integración física.

A partir de las instituciones existentes y de las experiencias recogidas en la pasada década, se desarrollarán mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración.

10. Optimizar el uso de las fuentes de financiamiento desarrollando estrategias comunes.

Este esfuerzo debe incluir la búsqueda de soluciones innovadoras entre los Gobiernos y los organismos financieros multilaterales, que alienten la concurrencia del capital privado mediante estrategias comunes y soluciones e instrumentos creativos. Deberá procurarse que estas estrategias y soluciones atiendan a las características y preferencias de los mercados de capitales, al financiamiento de proyectos que constituyan oportunidades comerciales, y que provean una adecuada distribución de riesgos y beneficios entre los sectores público y privado participantes.

**INDICE DEL ESTUDIO-BID: “UN NUEVO IMPULSO A LA INTEGRACION DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMERICA DEL SUR”**

1. Introducción

Alcance y organización del estudio

2. Conceptos básicos

La infraestructura para la integración

3. Presupuestos del proceso de integración regional

Políticas públicas de integración

Las respuestas del sector privado

El rol del estado en la planificación

4. Situación actual y desempeño de la infraestructura en América del Sur

Estructura espacial de los principales flujos

Identificación de los grandes ejes actuales de integración

Principales problemas en la infraestructura

Principales problemas en los marcos regulatorios e institucionales

La respuesta de la oferta en la última década

5. Mirando hacia el futuro: escenarios de crecimiento y su impacto sobre la infraestructura

Escenario tendencial y su impacto sobre la infraestructura

Escenario de mayor integración y su impacto sobre la infraestructura

Una visión preliminar del inventario actual de proyectos

6. El financiamiento de los proyectos de integración física regional

La experiencia reciente de la región en el financiamiento de proyectos de infraestructura

Participación privada y pública en el financiamiento de los proyectos de infraestructura regional

La búsqueda de nuevas alternativas y de mecanismos innovativos de financiamiento

7. Agenda para la acción

Objetivos y acciones para el corto plazo

Objetivos y acciones para el mediano y largo plazo

Principios para la implementación

COMUNICADO DE BRASÍLIA

Invitados por el Presidente de Brasil, Fernando Henrique Cardoso, los Jefes de Estado de Argentina, Fernando De la Rúa; Bolivia, Hugo Bánzer Suárez; Chile, Ricardo Lagos Escobar; Colombia, Andrés Pastrana Arango; Ecuador, Gustavo Noboa; Guyana, Bharrat Jagdeo; Paraguay, Luis Angel González Macchi; Perú, Alberto Fujimori Fujimori; Surinam, Runaldo Ronald Venetiaan; Uruguay, Jorge Batlle Ibañez; y Venezuela, Hugo Chávez; participaron en la Reunión de Presidentes de América del Sur, los días 31 de agosto y 1º de septiembre de 2000. También estuvieron presentes los Presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo, Enrique Iglesias, y de la Corporación Andina de Fomento, Enrique García. Evento de carácter histórico y pionero en la región, el encuentro representó un importante estímulo para la organización de nuestra convivencia en el espacio común suramericano y para seguir apoyando, en América del Sur, la configuración de un área singular de democracia, paz, cooperación solidaria, integración y desarrollo económico y social compartido.

2. Realizada en el contexto de las conmemoraciones de los 500 Años del Descubrimiento de Brasil, la Reunión de Presidentes de América del Sur reafirmó el espíritu de entendimiento y armonía que identifica las relaciones entre los países suramericanos y que debe ser constantemente promovido. Su realización resultó de la convicción de que la contigüidad geográfica y la comunidad de valores conducen a la necesidad de una agenda común de oportunidades y desafíos específicos, en complemento a su tratamiento en otros foros regionales e internacionales.

3. América del Sur inicia el nuevo siglo fortalecida por la progresiva consolidación de sus instituciones democráticas, por el compromiso con los derechos humanos, la protección del medio ambiente – aplicando el concepto de desarrollo sostenible –, la superación de las injusticias sociales y el desarrollo de sus pueblos, por el crecimiento de sus economías, por el empeño en mantener la estabilidad económica y por la ampliación y profundización de su proceso de integración.

4. La paz y el ambiente de amistad y cooperación entre los doce países suramericanos son características que distinguen favorablemente a la región en el ámbito internacional. La superación definitiva de diferendos territoriales, según ejemplo del acuerdo de 1998 entre Ecuador y Perú, constituye una demostración reciente del espíritu que prevalece en América del Sur, que ha hecho y hará de esta parte del mundo un área de paz y cooperación, sin conflictos territoriales. Los Presidentes de América del Sur reafirman en esta ocasión su adhesión al principio de la solución pacífica y negociada de controversias, en oposición al uso de la fuerza – o a la amenaza de su uso – contra cualquier Estado, en observancia a las normas pertinentes del Derecho Internacional.

5. Reconociendo que la paz, la democracia y la integración constituyen elementos indispensables para garantizar el desarrollo y la seguridad en la región, los Presidentes destacaron la importancia de la Declaración del MERCOSUR, Bolivia y Chile como Zona de Paz y libre de armas de destrucción masiva, firmada en Ushuaia en julio de 1998, así como del Compromiso Andino de Paz, Seguridad y Cooperación, contenido en la Declaración de Galápagos de diciembre de 1989. En ese espíritu, los Presidentes acordaron crear una Zona de Paz Suramericana y, para ello, instruirán a sus respectivos Ministros de Relaciones Exteriores a adoptar las medidas necesarias para poner en práctica esa decisión. Los Presidentes estimularán igualmente la profundización del diálogo sobre seguridad en América del Sur, teniendo en cuenta incluso los aspectos humano, económico y social de la cuestión.

6. El respeto decidido a los valores de la democracia representativa y de sus procedimientos, de los derechos humanos, del Derecho Internacional, del desarme y de la no proliferación de armas de destrucción masiva constituye base esencial del proceso de cooperación e integración en que están empeñados los países suramericanos.

7. Los Presidentes coincidieron en la evaluación de que la estabilidad política, el crecimiento económico y la promoción de la justicia social, en cada uno de los doce países de América del Sur, dependerán en

buena medida de la ampliación y de la profundización de la cooperación y del sentido de solidaridad existente en el ámbito regional y del fortalecimiento y de la expansión de la red de intereses recíprocos. Identificaron, en ese sentido, una serie de temas cuyo tratamiento podrá beneficiarse de un enfoque específico de cooperación suramericana: democracia; comercio; infraestructura de integración; drogas ilícitas y delitos conexos; información, conocimiento y tecnología.

8. Los Jefes de Estado reafirmaron el compromiso con la integración en América Latina y el Caribe, meta de política externa que está incorporada a la propia identidad nacional de los países de la región. Manifestaron la convicción de que el refuerzo de la concertación suramericana en temas específicos de interés común constituirá un aporte constructivo al compromiso con los ideales y principios que han orientado su proceso de integración.

9. Los Presidentes recordaron que los procesos de carácter subregional en América del Sur, en particular el MERCOSUR, sus procesos de asociación con Bolivia y Chile, la Comunidad Andina, la Corporación Andina de Fomento, el Fondo Latinoamericano de Reservas, así como la ALADI, el Tratado de la Cuenca del Plata, el Tratado de Cooperación Amazónica, el Grupo de los Tres, el Mercado Común Centroamericano y el CARICOM, entre otros, han sido los elementos más dinámicos de la integración latinoamericana y caribeña. Articular América del Sur significa, por lo tanto, fortalecer América Latina y el Caribe. El ejercicio para la conformación de un área de libre comercio de las Américas está, también, basado en la consolidación de procesos subregionales.

10. Asimismo, los Presidentes se congratularon con la propuesta de la Comunidad Andina de iniciar un diálogo político con el MERCOSUR y Chile, aceptada formalmente en los acuerdos adoptados en la Cumbre del MERCOSUR, Bolivia y Chile, celebrada en Buenos Aires, el 30 de junio de 2000. En tal sentido, acogieron favorablemente la iniciativa boliviana de celebrar en su país dicho diálogo, el que contará con la participación de Guyana y Surinam en los temas de la agenda de interés común.

11. La consolidación y la instrumentación de la identidad suramericana contribuirán, así, al fortalecimiento de otros organismos, mecanismos o procesos regionales con un alcance geográfico más amplio, de los cuales forman parte países de América del Sur. Esa visión se aplica, en el ámbito político, especialmente, al Grupo de Río – al cual convergen las iniciativas de aproximación entre países de América Latina y Caribe –, a la Organización de los Estados Americanos, a las Cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno de las Américas o a la Conferencia Iberoamericana, entre otros foros. También se aplica, en el ámbito económico comercial, a la ALADI, al SELA o a las negociaciones para la conformación de un área de libre comercio de las Américas. La identidad suramericana, que se consolida en países que comparten una vecindad inmediata, refuerza y complementa los lazos bilaterales y multilaterales con las otras naciones de América Latina y el Caribe, del continente y del mundo.

12. La cohesión de América del Sur constituye también un elemento esencial para determinar, en forma favorable, su inserción en la economía mundial. Los desafíos comunes de la globalización – sus efectos desiguales para diferentes grupos de países y, dentro de los países, para sus habitantes –, podrán ser mejor enfrentados en la medida en que la región profundice su integración y continúe, de forma cada vez más eficaz, actuando coordinada y solidariamente en el tratamiento de los grandes temas de la agenda económica y social internacional.

13. Los Presidentes de América del Sur coincidieron en que el proceso de globalización, conducido a partir de una perspectiva de equilibrio y de equidad en su desarrollo y en sus resultados, puede generar para los países de la región beneficios tales como la ampliación del comercio, la expansión de los flujos de inversión y la mayor divulgación del conocimiento y de la tecnología. Al mismo tiempo, este proceso también genera desafíos que deben ser enfrentados igualmente a través de compromisos políticos y acciones concertadas de los países de América del Sur, de manera que la globalización se convierta en un

medio eficaz para ampliar las oportunidades de crecimiento y desarrollo de la región y mejorar en forma sostenida y equitativa sus niveles de bienestar social.

14. Los Jefes de Estado concordaron con la evaluación de que la determinación para implementar políticas macroeconómicas consistentes es esencial para la estabilidad interna de cada país y para garantizar avances continuados en los procesos de integración. Enfatizaron, por otro lado, la importancia fundamental de un ambiente económico externo favorable que complemente los esfuerzos nacionales y regionales. Señalaron, en ese contexto, la importancia de precios adecuados para los productos básicos exportados por la región, teniendo en mente la importancia de ese aspecto para los esfuerzos de erradicación de la pobreza.

15. Es vital que las negociaciones comerciales multilaterales empiecen a ser orientadas por un mayor grado de equilibrio y de simetría entre los derechos y compromisos de países desarrollados y en vías de desarrollo. Los Presidentes recordaron que sus países adoptaron programas valerosos de apertura comercial en los años noventa, al mismo tiempo que persisten importantes barreras impuestas por los países desarrollados a exportaciones de productos suramericanos. La ejecución de los acuerdos de la Ronda Uruguay no fue suficiente para corregir los actuales desequilibrios en los flujos económicos y comerciales internacionales. El sistema multilateral de comercio aún padece de distorsiones provocadas por medidas proteccionistas y otras medidas de apoyo a su producción por parte de los principales socios.

16. Los Presidentes de los países de América del Sur reafirmaron su compromiso con el fortalecimiento de la Organización Mundial de Comercio y con el perfeccionamiento del sistema multilateral de comercio en bases equitativas, justas y no discriminatorias. Para ello, las futuras negociaciones comerciales multilaterales deberán basarse en una agenda positiva y tomar en consideración la relación entre comercio y desarrollo, así como las necesidades y preocupaciones específicas de los países en vías de desarrollo. Es prioritario para América del Sur el lanzamiento de una nueva ronda multilateral de negociaciones comerciales, que incluya un compromiso claro sobre acceso y liberalización de los mercados agrícolas, así como sobre la eliminación de las distorsiones en dichos mercados y de los subsidios en este campo. Es también prioritaria la inclusión de fórmulas de tratamiento especial y diferenciado que tengan en cuenta las diferencias estructurales y respondan con instrumentos adecuados a las necesidades de los países en desarrollo.

17. Los desequilibrios en los mercados financieros internacionales siguen siendo fuente de preocupaciones. La comunidad internacional debe perseverar, con un mayor grado de prioridad, en la identificación y ejecución de medidas para corregir dichos desequilibrios, los cuales pueden tener efectos altamente negativos para los esfuerzos internos de estabilización económica en América del Sur. De la misma manera, para algunos de los países suramericanos muy endeudados, el servicio de su deuda no sólo constituye una pesada carga, como también pone en peligro la estabilidad y compromete seriamente su desarrollo económico y social. En ese sentido, los mandatarios instaron a la comunidad financiera internacional a trabajar para que se encuentre, entre todos, una rápida solución para ese problema y exhortaron a los acreedores a adoptar medidas tendientes a favorecer tal propósito, para contribuir así al restablecimiento del crecimiento económico de los países afectados por el endeudamiento y apoyar la lucha de los gobiernos de la región contra la pobreza.

18. Los Presidentes expresaron su satisfacción con la participación del Representante del Congreso Nacional del Brasil, Diputado Vilmar Rocha, y la presencia de los siguientes observadores: Representante de México, Jorge Castañeda; Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Juan Francisco Rojas Penso; Secretario General de la Comunidad Andina (CAN), Sebastián Alegrett; Presidente Alternativo del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), Ney Lopes de Souza Junior; Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), Otto Boye; Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), José Antonio Ocampo;

Presidente del Directorio del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), Genaro Sánchez; y Presidente del Consejo del Banco Latinoamericano de Exportaciones (BLADDEX), Sebastião Cunha.

19. Los Presidentes de América del Sur dejan registrado, a continuación, los entendimientos, conclusiones y recomendaciones resultantes de sus deliberaciones sobre los temas de la agenda de la Reunión de Brasilia.

DEMOCRACIA

20. La consolidación de la democracia y de la paz en toda la región está en la raíz de la aproximación histórica entre los países de América del Sur y de la superación, por medio de soluciones negociadas, de disputas entre naciones hermanas. La plena vigencia de las instituciones democráticas representa así una condición esencial para el fortalecimiento de los procesos de integración regional. El amplio intercambio de ideas ocurrido durante la Reunión de Brasilia fortaleció el compromiso común irrenunciable con la democracia, la paz y la integración.

21. La democracia representativa es el fundamento de la legitimidad de los sistemas políticos y la condición indispensable para la paz, la estabilidad y el desarrollo de la región. Es indispensable estimular la participación efectiva, ética y responsable de los ciudadanos y de sus organizaciones en la democracia; contribuir a la modernización y al fortalecimiento de los partidos políticos; promover la participación de las organizaciones civiles y su contribución en el debate de los temas de interés público; ampliar el acceso a la justicia a los pueblos de los países de América del Sur; garantizar el mantenimiento de procesos electorales libres, periódicos, transparentes, justos y pluralistas, basados en el sufragio secreto y universal; y estimular el fortalecimiento institucional de los procesos electorales mediante el uso de tecnologías avanzadas de informática.

22. Los Jefes de Estado coincidieron en que la democracia en América del Sur debe ser reforzada con la permanente promoción y defensa del estado de derecho; la aplicación eficiente de los principios de buena gobernanza; transparencia de las instituciones públicas y de los procesos de definición de políticas públicas; combate a la corrupción por medio de medidas legales, administrativas y políticas; reformas y perfeccionamiento de los servicios judiciales, con el objeto de consolidar sistemas más eficaces, transparentes y de amplio acceso para los habitantes de los países suramericanos; acceso libre a la información sobre las actividades de autoridades públicas, así como a los recursos administrativos; y aumento de los niveles de competencia y promoción de la ética y profesionalismo dentro del servicio público.

23. Los Jefes de Estado subrayaron la importancia del "compromiso democrático" del MERCOSUR, Bolivia y Chile, formalizado por el Protocolo de Ushuaia, de julio de 1998, y del Protocolo Adicional al Acuerdo de Cartagena sobre el "Compromiso de la Comunidad Andina con la Democracia". Se trata de dos garantías adicionales para la estabilidad política y la continuidad institucional en América del Sur. Inspirados por esos precedentes, decidieron que el mantenimiento del estado de derecho y el pleno respeto al régimen democrático en cada uno de los doce países de la región constituyen un objetivo y un compromiso compartidos, tornándose desde hoy condición para la participación en futuros encuentros suramericanos. Respetando los mecanismos de carácter regional existentes, acordaron, en ese sentido, realizar consultas políticas en caso de amenaza de ruptura del orden democrático en América del Sur.

24. El fortalecimiento de la democracia, su perfeccionamiento y actualización están íntimamente ligados al desarrollo económico y social de los pueblos suramericanos. La pobreza y la marginalidad amenazan la estabilidad institucional de la región. Su erradicación seguirá mereciendo un tratamiento prioritario por parte de los gobiernos de América del Sur. En ese sentido, los Presidentes de América del Sur tomaron

nota con satisfacción de la firma de la Carta de Buenos Aires sobre Compromiso Social en el MERCOSUR, Bolivia y Chile, el 29 de junio de 2000.

25. La llegada del nuevo milenio coincide con grandes retos en el escenario social en América del Sur. En las últimas dos décadas la vulnerabilidad de amplios sectores de la población de la región no ha dejado de aumentar. Permanecen las carencias esenciales en áreas como la nutrición, la salud, la educación, la vivienda y el empleo. Erradicar la pobreza absoluta y disminuir las desigualdades, incorporando las capas pobres a los demás sectores sociales en programas de desarrollo integral, exige la ejecución de programas que tengan efectos sobre la desnutrición y el acceso a la educación y servicios de salud básicos, a fin de mejorar los Índices de Desarrollo Humano de cada país.

26. Los Presidentes de América del Sur destacaron la necesidad de garantizar el derecho a una vida digna, como derecho inalienable de la persona, y señalaron la necesidad de definir un programa de acción pública regional incorporando múltiples actores sociales, económicos y políticos, con el objeto de favorecer – en el marco de reglas democráticas, y atendiendo a criterios sistemáticos y de solidaridad – la adopción de políticas que contribuyan para hacer frente a los desequilibrios históricos en la distribución de la riqueza. Asimismo, los Presidentes de América del Sur coincidieron en la necesidad de impulsar acciones que fortalezcan los derechos y deberes ciudadanos y que contribuyan también a la seguridad ciudadana, estableciendo mecanismos de intercambio de información y de cooperación para esa finalidad.

27. Los gobiernos de la región reforzarán su empeño en la adopción de medidas necesarias para combatir las violaciones de los derechos humanos, incluso aquellas frecuentemente asociadas a situaciones de desequilibrio social. Con ese espíritu, los Presidentes de América del Sur instruirán a los órganos competentes a identificar programas de cooperación para el fortalecimiento institucional de los respectivos sistemas nacionales de protección de los derechos humanos. Los Presidentes de América del Sur reiteraron el compromiso con el Sistema Interamericano de Protección y Promoción de los Derechos Humanos y se comprometieron a prestar decidido apoyo al ejercicio de reflexión, en el ámbito de la OEA, con miras a su perfeccionamiento.

28. En el área de los derechos humanos, tiene un significado especial para las sociedades de América del Sur la lucha contra el racismo y la discriminación en todas sus manifestaciones y expresiones, en virtud de su incompatibilidad con el estado de derecho y con los ideales y la práctica de la democracia. Los Presidentes observan con preocupación el resurgimiento del racismo y de las manifestaciones y expresiones discriminatorias en otras partes del mundo y expresan su compromiso de preservar a América del Sur de la propagación de dicho fenómeno. Reconocieron que la Conferencia Mundial contra el Racismo, la Discriminación Racial, la Xenofobia y Formas Afines de Intolerancia ofrece una oportunidad sin igual para la búsqueda de respuestas adecuadas de la comunidad internacional. Los Presidentes reafirmaron que los países de origen y destino de aquellos que migran tienen la responsabilidad de fortalecer la cooperación en esa área, a fin de asegurar a esas personas el pleno ejercicio de sus derechos humanos, especialmente el derecho a la vida y a un trato digno, justo y no discriminatorio.

COMERCIO

29. Los Presidentes de América del Sur coincidieron en la evaluación de los avances sustanciales en los procesos de integración económico-comercial entre los países de la región en los años noventa, así como en el entendimiento de que es necesario persistir en el fortalecimiento de tales procesos. Se refirieron a las negociaciones para la construcción del MERCOSUR, a la conclusión de acuerdos de libre comercio del MERCOSUR con Bolivia y con Chile, a los progresos registrados en el Sistema Andino de Integración, a los acuerdos de libre comercio entre Chile y los países de la Comunidad Andina y, también, al interés en fomentar una mayor articulación entre Guyana, Surinam y las demás economías suramericanas.

30. La participación del sector privado, tanto de empresarios como de trabajadores, y el apoyo de la sociedad representan garantías de éxito y continuidad para esos procesos. En esta perspectiva, los Presidentes decidieron instruir a sus Ministros competentes para coordinar la elaboración de propuestas para la constitución de un foro consultivo suramericano entre altos funcionarios y representantes civiles, con el propósito de identificar acciones conjuntas de los países de la región en los campos del comercio y de las inversiones, dirigidas hacia la consolidación y la profundización del proceso de integración en América del Sur. Esa iniciativa podrá contribuir también para facilitar la coordinación de posiciones suramericanas en los foros de la sociedad civil que han estado reuniéndose de forma regular en el contexto de las negociaciones para la conformación de un área de libre comercio de las Américas. Tales negociaciones deberán tener en cuenta los diferentes niveles de desarrollo socioeconómico entre los países de América del Sur y, en particular las circunstancias, necesidades, condiciones económicas y oportunidades de las economías menores, con el objetivo de garantizar su plena y efectiva participación en dicho proceso.

31. Los Jefes de Estado del MERCOSUR y de la Comunidad Andina (CAN) decidieron iniciar negociaciones para establecer, en el plazo más breve posible y antes de enero de 2002, una zona de libre comercio entre el MERCOSUR y la CAN. Los Presidentes, en su conjunto, enfatizaron la importancia del proceso de liberalización de mercados en América del Sur y, dentro de esa perspectiva, acogieron con satisfacción el inicio del proceso de negociaciones para la plena incorporación de Chile al MERCOSUR.

32. Las negociaciones con vistas a la firma de un acuerdo de libre comercio entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina, reconociendo el aporte de los acuerdos suscritos por la CAN con Brasil y con Argentina, representarán un impulso decisivo hacia la meta compartida de formación de un espacio económico-comercial ampliado en América del Sur, con la participación de Chile, Guyana y Surinam, basado en la progresiva liberalización del intercambio de mercancías y servicios, en la facilitación de las inversiones y en la creación de la infraestructura necesaria para alcanzar dicho objetivo.

33. Los Presidentes de los países suramericanos reafirmaron el entendimiento de que el proceso de formación de un espacio económico ampliado en la región obedecerá los principios del "regionalismo abierto" y reforzará la posición de los países de América del Sur en negociaciones importantes, que la región desea ver llevadas a buen término, como las de un área de libre comercio de las Américas, las negociaciones que involucran la búsqueda de una mayor articulación con la Unión Europea, o en el ámbito de la Organización Mundial de Comercio, entre otras. Señalaron la expectativa de que esas negociaciones comerciales extraregionales deban contribuir para el desarrollo socioeconómico y para la plena integración de los países suramericanos en la economía internacional.

34. Los Presidentes de los países de América del Sur reafirmaron su apoyo al proceso de expansión y profundización de la integración económica en el Hemisferio. En ese contexto, recibieron con satisfacción los resultados de la V Reunión Ministerial del ALCA, realizada en Toronto en noviembre de 1999, y reafirmaron su compromiso con la construcción progresiva de un área de libre comercio en las Américas, cuyas negociaciones deberán estar terminadas a más tardar en el 2005, sobre bases equitativas y equilibradas que aseguren el acceso efectivo a mercados para las exportaciones provenientes de los países de América del Sur. Los Presidentes decidieron, para ello, intensificar la coordinación de las posiciones negociadoras de los países suramericanos.

35. Los Presidentes de América del Sur enfatizaron que las negociaciones del ALCA, para lograr resultados comprensivos y equilibrados, que satisfagan los intereses de todos los países involucrados, deberán tener en consideración las diferencias en los niveles de desarrollo y en el tamaño de las economías de los actores involucrados. El proyecto hemisférico debe ser un instrumento efectivo para el desarrollo sostenible y equitativo del conjunto de las Américas.

INFRAESTRUCTURA DE INTEGRACIÓN

36. Los Jefes de Estado observaron que el impulso de la integración transfronteriza se fortalece por ser una resultante, entre otros factores, de la proximidad geográfica, de la identidad cultural y de la consolidación de valores comunes. Las fronteras suramericanas deben dejar de constituir un elemento de aislamiento y separación para tornarse un eslabón de unión para la circulación de bienes y personas, conformándose así un espacio privilegiado de cooperación.

37. Integración y desarrollo de la infraestructura física son dos líneas de acción que se complementan. La formación del espacio económico ampliado suramericano, que anhelan las sociedades de la región, dependerá de la complementación y expansión de proyectos existentes y de la identificación de otros nuevos proyectos de infraestructura de integración, orientados por principios de sostenibilidad social y ambiental, con capacidad de atracción de capitales extraregionales y de generación de efectos multiplicadores intraregionales. Avances en el campo de la infraestructura, por su parte, revertirán en nuevos impulsos para la integración, creándose así una dinámica que debe ser incentivada. Ese escenario sería también beneficiado por una política de inversiones con perspectiva regional y no sólo nacional.

38. Los Presidentes consideraron prioritaria la identificación de obras de interés bilateral y subregional. Por su volumen, la financiación de los proyectos de infraestructura de integración deberá ser compartida por los gobiernos, por el sector privado y por las instituciones financieras multilaterales, entre las cuales se destacan el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata y el Banco Mundial. Los Presidentes señalaron, en especial, la importancia de reglas que favorezcan el acceso de los países suramericanos a financiamientos de largo plazo y con intereses adecuados, por parte de las instituciones financieras internacionales, para proyectos de infraestructura. Destacaron, además, la necesidad de identificación de fórmulas innovadoras de apoyo financiero para los proyectos de infraestructura, de manera a estimular la participación de inversores privados y a movilizar todos los recursos posibles, a semejanza del Fondo Latinoamericano de Reservas.

39. Los mandatarios de la región tomaron nota con especial satisfacción del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur (anexo), que contiene sugerencias y propuestas, con un horizonte de diez años, para la ampliación y la modernización de la infraestructura física de América del Sur, en especial en las áreas de energía, transportes y comunicaciones, con la finalidad de configurar ejes de integración y de desarrollo económico y social para el futuro espacio económico ampliado de la región, teniendo presente, en particular, la situación de los países que enfrentan dificultades geográficas para tener acceso por vía marítima a los mercados internacionales. El mencionado Plan de Acción, elaborado por el BID, se valió ampliamente de aportes de la CAF y contó además con insumos de otros organismos regionales relevantes y de los países suramericanos.

40. Los Presidentes enfatizaron el papel motriz de la energía, de las redes de transporte y de las comunicaciones para la integración de los países de América del Sur. En ese sentido, los proyectos de infraestructura para la integración deben de ser complementados mediante la adopción de regímenes normativos y administrativos que faciliten la interconexión y la operación de los sistemas de energía, de transportes y de las comunicaciones.

41. En el campo de los transportes, los países suramericanos tienen como prioridad la conformación de redes multimodales, que mejor articulen la utilización de las vías terrestres, fluviales, marítimas y aéreas, así como faciliten el tránsito fronterizo de personas, vehículos y cargas, además de contribuir para hacer más dinámico el comercio y las inversiones en el conjunto de la región. Aún en el campo de los transportes, los Presidentes recordaron la existencia de otras fuentes importantes de información para el trabajo de ampliación y modernización de la infraestructura física en América del Sur. Señalaron, en ese

contexto, la Red de Transportes y el Inventario de Proyectos Prioritarios para la Integración de América del Sur, aprobados por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur; el Plan Maestro de Transportes y su Infraestructura para América del Sur, elaborado por ALADI en el marco de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur; las actividades del Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Terrestres Bioceánicos; y el trabajo realizado en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata y del Tratado de Cooperación Amazónica, cuyo propósito es integrar las redes de transporte.

42. En el sector de energía, la integración y complemento de los recursos del continente suramericano – en las áreas de carburantes líquidos y gaseosos, en materia de integración e intercambio de combustibles, como, por ejemplo, gas natural y de interconexión eléctrica y empresas en energía eléctrica – constituyen un eje de aproximación entre los países de la región, que debe ampliarse y mejorarse paralelamente a la preservación del medio ambiente y a la eliminación de barreras injustificables derivadas de restricciones y reglamentos en este sector.

43. Los Presidentes recordaron que el desarrollo de las telecomunicaciones es un factor indispensable para la constitución de los sistemas de logística y para la integración de los sistemas energéticos con una perspectiva regional suramericana. También se apoyan en la infraestructura de las telecomunicaciones las iniciativas de cooperación entre los países de América del Sur para atender las demandas de la sociedad de la información.

44. Los Presidentes decidieron instruir a sus gobernadores en el BID y a los representantes ante los organismos financieros internacionales para que, cuando se juzgue oportuno, propongan en dichas instituciones - teniendo presente, incluso, las dificultades mencionadas en el párrafo 39 y la situación de los países con restricciones de endeudamiento externo -, la adopción de todas las medidas necesarias para la ejecución de las propuestas contenidas en el Plan de Acción anexo, con la finalidad de realizar estudios, prestación de servicios de consultoría y desembolso de financiamientos para apoyar la puesta en práctica de iniciativas para el desarrollo de ejes de integración para el futuro espacio económico ampliado de América del Sur. Los Presidentes destacaron, en ese sentido, la importancia singular del trabajo futuro de coordinación con el BID y la CAF, entre otros organismos internacionales y regionales relevantes.

45. Paralelamente, los Presidentes de América del Sur reforzaron el compromiso de atribuir prioridad política aún mayor a las iniciativas nacionales, bilaterales o subregionales ya en curso con miras a la modernización y al desarrollo de la red de infraestructura de integración en toda la región, destacando, en ese sentido, el papel fundamental del sector privado en dicha empresa.

46. Con el objeto de consolidar una visión regional integrada sobre líneas de acción para la ampliación y modernización de la infraestructura en América del Sur, con base en el ya citado documento anexo y en las demás referencias arriba, los Presidentes de los países suramericanos decidieron convocar, a través de sus cancillerías, una reunión de nivel ministerial, que deberá realizarse en noviembre/diciembre. La invitación de la República Oriental del Uruguay para ser sede de ese encuentro fue aceptada con satisfacción. En esa oportunidad, también deberán examinarse fórmulas que estimulen y hagan viable el pleno compromiso de la iniciativa privada en ese proceso de modernización de la infraestructura en la región.

DROGAS ILÍCITAS Y DELITOS CONEXOS

47. Los Presidentes de América del Sur enfatizaron su preocupación por el problema de las drogas ilícitas y de los delitos conexos en la región, el cual – según realidades nacionales específicas – puede estar asociado a cuestiones como el contrabando, el tráfico ilícito de armas y el terrorismo. Se trata de amenazas que representan riesgos para la integridad misma de las estructuras políticas, económicas y

sociales de los países suramericanos. El compromiso de los poderes del Estado y del conjunto de la sociedad civil es esencial en la lucha contra esos problemas.

48. Los Presidentes destacaron el papel de la OEA en el progreso de la lucha contra las drogas en el Hemisferio. Señalaron la importancia de la Estrategia Antidrogas del Hemisferio, de 1996, que aprobó el principio de la responsabilidad compartida. Subrayaron, además, la aprobación, en el ámbito de la CICAD, del Mecanismo de Evaluación Multilateral (MEM) en 1999, que, al utilizar parámetros transparentes y multilateralmente acordados para evaluar los avances en el combate a las drogas en cada país de las Américas, deberá incentivar la cooperación hemisférica y substituir iniciativas unilaterales de evaluación.

49. Reafirmaron, así, el compromiso de América del Sur con los principios que rigen las relaciones entre Estados y la cooperación internacional en ese campo: responsabilidad compartida entre los países productores, de tránsito o consumidores; y tratamiento equilibrado que confiera igual énfasis a los aspectos de control de la oferta, de reducción de la demanda y de tratamiento de los dependientes.

50. En lo que respecta a las medidas de control de la oferta, los Presidentes de América del Sur concordaron en estrechar la cooperación en los campos de la inteligencia, de las operaciones policiales, del control al tráfico y desvío de precursores químicos (inclusive la homologación de listas de sustancias controladas en el ámbito regional) y del control al tráfico ilícito de armas, así como en combatir el lavado de dinero. Los Presidentes decidieron instituir un mecanismo formal de consultas regulares entre los órganos responsables de la lucha contra el narcotráfico y delitos conexos.

51. Los Presidentes reiteraron su interés en la creación de un grupo regional contra el lavado de dinero, al estilo del "Financial Action Task Force" / Grupo de Acción Financiera (FATF/GAFI). En ese sentido, apoyaron los entendimientos a que llegaron los responsables nacionales de países suramericanos por el control del lavado de dinero, reunidos en Brasilia, los días 16 y 17 de agosto, ocasión en la que elaboraron el Memorando de Entendimiento sobre la creación del Grupo de Acción Financiera de América del Sur - GAFISUD. Asimismo, estimularon la participación de todos los países de América del Sur en el GAFISUD, así como la creación de una Secretaría Ejecutiva para el Grupo Regional.

52. Los Presidentes reiteraron su apoyo a la búsqueda de actividades económicas alternativas de carácter sostenible para garantizar ingresos adecuados a la población vinculada a los cultivos ilícitos, y se comprometieron a orientar a sus representantes para que examinen fórmulas que faciliten el acceso de los productos alternativos al mercado regional, en el contexto de negociaciones sobre la liberalización comercial en la región.

INFORMACIÓN, CONOCIMIENTO Y TECNOLOGÍA

53. Los Presidentes de los países de América del Sur coincidieron en la percepción de que las últimas décadas del siglo XX han presenciado la manifestación de una revolución del conocimiento sin precedentes, cuyas consecuencias afectan todos los ámbitos de la vida y se dejarán sentir con una intensidad todavía mayor en el futuro.

54. Los Presidentes coincidieron en que la vinculación existente entre la producción de ciencia y tecnología y el nivel de desarrollo de las naciones constituye una premisa que la realidad ha confirmado de manera persistente. El conocimiento científico y tecnológico se afirma, por lo tanto, como la base de producción de la riqueza nacional en todos los planos. En el ámbito nacional, el acceso al conocimiento y a la información es cada vez más determinante para impulsar y mejorar la calidad y la eficiencia del sector productivo, incentivar la creación de empresas de base tecnológica, especialmente pequeñas y

medianas empresas, mejorar las oportunidades de trabajo, romper los círculos de marginación y pobreza y distribuir de manera más justa y equitativa la riqueza nacional.

55. En ese sentido, señalaron la importancia de que la aceleración del acceso a la nueva era de la sociedad de la información y del conocimiento sea respaldada en sus países por el fortalecimiento de un sistema de educación continuado, que asegure la educación en todos sus niveles a los más amplios sectores de la sociedad y asegure un acceso sin restricciones al conocimiento y a la información, a través de la incorporación y utilización creciente de las nuevas tecnologías de la información en los sistemas educativos y del acceso progresivo de las escuelas y de los centros de formación profesional a la INTERNET.

56. Los Presidentes estuvieron de acuerdo con la necesidad de emprender esfuerzos para implantar una estructura básica de conexión entre la región y las centrales de INTERNET en el mundo. Además, concordaron en diseminar servicios avanzados de redes sobre esa estructura básica, incluyendo, entre otros temas, Procesamiento de Alto Desempeño, Bibliotecas Digitales, Telemedicina y Educación y Trabajo a Distancia, para poner el potencial de educación, ciencia y tecnología de la región al servicio del desarrollo sostenido de cada uno de los respectivos países. Los países de la Comunidad Andina destacaron las posibilidades de cooperación entre los países suramericanos con base en el precedente de los resultados del Comité Andino de Autoridades de Telecomunicaciones (CAATEL) y del Consejo Andino de Ciencia y Tecnología.

57. Reconocieron que, para avanzar en el desarrollo de la base científica y tecnológica de la región, es necesario estimular la constitución, con sentido solidario, de redes cooperativas de investigación en áreas estratégicas, cuya construcción permitirá la articulación de las competencias nacionales y el fortalecimiento de la infraestructura de investigación, para elevar la capacidad creativa y la competitividad de los países de la región a un nivel compatible con las exigencias de una sociedad del conocimiento y de la información, en el espíritu más amplio de la Declaración Ministerial sobre tecnología de información, comunicación y desarrollo, adoptada el 7 de julio del 2000, por el Segmento de Alto Nivel del Consejo Económico y Social (ECOSOC) de Naciones Unidas, documento ese que recoge las percepciones contenidas en la llamada "Declaración de Florianópolis", aprobada por los países de América Latina y el Caribe, en reunión regional preparatoria del mencionado Segmento.

58. Los Presidentes registraron que, con la intensificación del comercio en escala global, se está presenciando una sistemática reducción de las barreras arancelarias, al mismo tiempo en que se observa un progresivo aumento de los obstáculos técnicos al comercio de nuestros países. El progreso científico y tecnológico demanda cada vez más laboratorios y estructuras complejas, operadas por personal de alto nivel científico y técnico, así como el desarrollo intensivo y extensivo de la educación superior en todos sus niveles. A mediano y largo plazos, solamente será posible una inserción superior de los países suramericanos en la economía internacional con la incorporación permanente de innovaciones tecnológicas, que eleven el valor agregado de las exportaciones y mejoren la competitividad regional. El compromiso de aplicar esfuerzos conjuntos al desarrollo de tecnologías básicas capaces de fortalecer dichas metas debe figurar entre las mayores prioridades de los Gobiernos suramericanos. En ese sentido, y teniendo en cuenta la reciente adopción del "Comunicado de Okinawa 2000", los países de América del Sur expresan su firme interés en interactuar con los miembros integrantes del G-8, sobre todo en el ámbito de las cuestiones relativas a los campos de tecnologías de información y biotecnología.

59. Los Presidentes de América del Sur acogieron favorablemente el anuncio, por parte del Gobierno brasileño, de un programa específico para el sector, que será concretado mediante el establecimiento de un Fondo Suramericano de estímulo a las actividades de cooperación científica y tecnológica en la región, en el cuadro de su integración a la sociedad de la información y del conocimiento, con participación

abierta a todos los países, propiciando la realización de nuevas actividades y favoreciendo aquellas que se encuentran en curso.

60. Los Jefes de Estado de América del Sur se felicitaron por los resultados de la Reunión de Brasilia y por la forma objetiva, franca y transparente que caracterizó el intercambio de opiniones sobre los temas de la agenda. El encuentro ha reforzado las sinergias existentes en la región. Sus resultados constituyen un aporte importante para el debate en curso sobre esos mismos temas en otros foros regionales y hemisféricos en los cuales también participan los países suramericanos.

61. Los Presidentes de América del Sur decidieron instruir a sus respectivos Ministros de Relaciones Exteriores para que tomen las providencias para designar, en coordinación con las áreas competentes, cuando sea necesario, puntos focales para la puesta en marcha de los compromisos contenidos en este Comunicado.

62. Los Primeros Mandatarios agradecieron al Gobierno y al pueblo de la República Federativa del Brasil por la hospitalidad recibida y destacaron la excelente organización que permitió el éxito de la Reunión de Presidentes de América del Sur, al igual que al Presidente Fernando Henrique Cardoso, por la iniciativa y la invitación que les extendió para este importante encuentro suramericano, que, sin duda, marcará un renovado rumbo de entendimiento en la región.

Brasilia, 1° de septiembre de 2000



REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA DE AMÉRICA DEL SUR

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**

1. Introducción*

En el actual contexto de globalización, el desafío principal para la primera década de este milenio es lograr un más elevado ritmo de crecimiento sostenido, que se derive de procesos productivos basados en la tecnología y el conocimiento y cada vez menos en la dependencia de la explotación de recursos naturales. Sólo a través de un crecimiento apoyado en el aumento genuino de la productividad y de la competitividad, será posible para la región tener mas relevancia a nivel mundial, creando al mismo tiempo las condiciones para un patrón de desarrollo sostenible que sea estable, eficiente y equitativo.

En el marco de los conceptos de competitividad y sostenibilidad, el desarrollo de la infraestructura regional adquiere especial relevancia en América del Sur. El tema no debe ser visto, sin embargo, de manera aislada e independiente. Esto implica no sólo mejorar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial, etc.) sino concebir un proceso logístico integral que incluya el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduanales, de telecomunicaciones, la tecnología de la información, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos, entre otros), y el desarrollo sostenible a nivel local.

En las últimas décadas, América del Sur ha realizado un esfuerzo importante en la construcción de la integración física. Especialmente en el último decenio, resalta la creación de la Red de Transportes y el Inventario de Proyectos Prioritarios para la Integración de América del Sur, aprobados por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Publicas de América del Sur, cuya preparación tuvo la participación decisiva de la Corporación Andina de Fomento en el apoyo a la definición y financiamiento de los Ejes de la Comunidad Andina de Naciones y de ésta con el MERCOSUR.

Destacan así mismo las actividades del Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Terrestres Bioceánicos y el trabajo realizado en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata y del Tratado de Cooperación Amazónica, cuyo propósito es integrar las redes de transporte. También destaca la importante labor desplegada por organismos como la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la CEPAL, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, la ALAF, la OLADE, la CIER, y las Secretarías e instancias gubernamentales de la CAN y del MERCOSUR en pos de la integración regional.

Así también, el BID, la CAF y el FONPLATA participan muy activamente, desde sus inicios, en las principales obras de integración física de los países de América del Sur. Se han ejecutado, o se encuentran en ejecución un número importante de proyectos de inversión en infraestructura, de los sectores de energía y transporte, que están dirigidos o tienen componentes significativos relacionados con la integración física de los países suramericanos. Estas iniciativas de inversión han sido complementadas por una intensa tarea de cooperación técnica por parte de estos organismos, destacándose la labor del INTAL en los temas específicos referidos a la integración regional. Además, el BID, la CAF y el FONPLATA han sido muy activos en su apoyo a las

* La presente versión del Plan de Acción incluye las modificaciones a la propuesta original, acordadas durante la Reunión de Ministros de Montevideo según el Anexo III del Acta de dicha reunión.

reformas económicas en la región que son un elemento clave en el aumento de demanda para la infraestructura física, así como en la facilitación de la participación del sector privado.

En el sector de energía, la Integración e intercambio complementario de los recursos del continente suramericano, como el gas y la hidroelectricidad ha comenzado a desarrollarse como un nicho de oportunidades para la aproximación sinérgica entre los países de la región. Estos desarrollos deben ampliarse y mejorarse paralelamente a la preservación del medio ambiente y la eliminación de barreras injustificables.

El desarrollo de las telecomunicaciones es un factor indispensable para la constitución de los sistemas de logística y para la integración de los sistemas energéticos con una perspectiva regional suramericana.

Sobre la base de los conceptos presentados de competitividad y sostenibilidad en un contexto de globalización y tomando en cuenta la experiencia desarrollada en las últimas décadas, fue elaborado el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur que se presenta en este documento. El presente Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur está conformado por dos componentes: (i) las acciones básicas del Plan; y (ii) los mecanismos para la implementación y acompañamiento del Plan.

2. Acciones básicas del Plan

El desarrollo del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur se llevará a cabo principalmente empleando el enfoque de ejes de integración y desarrollo, complementado con el desarrollo de procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística. A partir de esta visión estratégica deberán identificarse los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para el desarrollo de la infraestructura básica al nivel suramericano, en la presente década. Para ello, se establecerán acciones por lo menos en tres planos: coordinación de planes e inversiones, compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales, y mecanismos innovativos de financiamiento público y privado.

El desarrollo de este enfoque será alcanzado mediante las siguientes acciones básicas :

(i) Diseñar una visión más integral de la infraestructura

La visión de la Infraestructura para la Integración se centrará en el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones. 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.

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

De esta forma se procurará la mayor eficiencia en las inversiones que se implementen, coordinando los planes de obras de los diversos países y enmarcándolos en una visión estratégica de la integración que otorgue prioridad a las acciones en los grandes ejes de integración y desarrollo regional.

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

Deberá ponerse el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera, los sistemas de transporte multimodal y el transporte aéreo. También se procurará avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y la optimización del uso de las existentes, y profundizar la modernización de las agencias públicas, sus procedimientos, tecnologías y recursos humanos, tomando en cuenta la promoción y protección de la competencia, la regulación basada en criterios técnicos y económicos, y la elaboración y puesta a disposición de información relevante.

(iv) Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados

Apuntando a los objetivos de la integración regional, deberá avanzarse en la armonización de criterios para el diseño y la evaluación técnica, económica y ambiental integrada de los proyectos de infraestructura regionales, de modo de asegurar su sustentabilidad y minimizar los riesgos de discrecionalidad en la selección y apoyo a los mismos. Deben crearse los mecanismos para reforzar los efectos sinérgicos de aquellos proyectos de integración que sean complementarios, y para asegurar que los proyectos alternativos entre sí sean validados según sus propios méritos.

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

Se adoptará un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, y coordinando acciones. Profundizando la ya rica experiencia de nuestros países en el diseño de proyectos de infraestructura nacionales y regionales, la consideración del medio ambiente se iniciará desde la misma concepción de las obras, enfocándolo como una oportunidad para el aprovechamiento integral y enriquecimiento de los proyectos, y no sólo desde el punto de vista de la mitigación de los impactos no deseados de los mismos.

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

Se buscará que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales.

(vii) Incorporar mecanismos de participación y consulta

Para la definición y selección de proyectos se procurarán mecanismos que hagan efectiva la participación y la contribución activa de las comunidades involucradas y del sector privado interesado en el financiamiento, construcción y operación de tales proyectos.

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

A partir del Mandato Presidencial de Brasilia a BID, CAF y FONPLATA, y de las experiencias desarrolladas en la pasada década, se establecerán mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración física.

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

Este esfuerzo debe incluir la búsqueda de soluciones innovadoras entre los Gobiernos y los organismos financieros multilaterales, que alienten la concurrencia del capital privado mediante estrategias comunes y soluciones e instrumentos creativos. Deberá procurarse que estas estrategias y soluciones atiendan a las características y preferencias de los mercados de capitales, al financiamiento de proyectos que constituyan oportunidades comerciales, y que provean una adecuada distribución de riesgos y beneficios entre los sectores público y privado participantes.

Las acciones básicas que anteceden deberán constituirse en la herramienta de trabajo común de los Grupos Técnicos Ejecutivos (ver próxima sección) para el diseño de su Programa de Trabajo. En este sentido, para el enfoque de ejes y procesos sectoriales se tomarán en cuenta las siguientes consideraciones:

- (a) Las restricciones de tipo presupuestario y de niveles de endeudamiento vigentes en muchos países de la región obligan a encarar un proceso cuidadoso de priorización en materia de inversiones públicas, así como promover en forma activa el interés y participación del sector privado en el desarrollo, gestión y financiamiento de los proyectos.
- (b) La armonización y compatibilización de marcos regulatorios y reglamentarios es también un pilar fundamental para acelerar el proceso de desarrollo del Plan de Acción, así como el logro de resultados concretos en el corto plazo.
- (c) La agilización de trámites en los pasos de frontera se constituye en una acción trascendente para el logro de resultados tangibles en el corto plazo.
- (d) El aprovechamiento de las oportunidades que presentan los proyectos de inversión y otras iniciativas, de manera de acrecentar sus efectos ambientales y sociales positivos.

3. Mecanismos para la Implementación y Acompañamiento del Plan de Acción

En el orden operativo, el Plan incorpora una modalidad de trabajo para arribar a objetivos consensuados con base en métodos y tareas compartidas. Es de gran importancia instrumentar acciones de seguimiento para la implantación de las decisiones y directivas promovidas por las máximas autoridades de América del Sur, mediante un mecanismo que defina con claridad formas de trabajo, metas, y cronogramas, y un esquema claro de asignación de responsabilidades.

Dicho mecanismo debe tener un perfil técnico y político que permita viabilizar e impulsar la toma de decisiones oportuna y eficiente respecto a los mandatos de los Jefes de Estado en materia de

desarrollo de la infraestructura regional. Para ello, el diseño de este mecanismo se fundamenta en cinco preceptos básicos:

- (a) Evitar la creación de nuevas instituciones, aprovechando los recursos humanos y financieros de instituciones nacionales, regionales y multilaterales ya existentes, buscando esquemas de cooperación y optimización de esfuerzos y recursos entre ellas.
- (b) Procurar que los diversos elementos del mecanismo de seguimiento reflejen el máximo y continuo compromiso político de alto nivel, que promuevan una presencia cercana y permanente al proceso decisorio por parte de las instituciones de financiamiento, que permitan interpretar las necesidades de la sociedad, y que faciliten la capacidad de gerenciamiento interna de los Gobiernos.
- (c) Asegurar la participación plena de todos los Gobiernos de América del Sur y el alcance de decisiones consensuadas entre las partes involucradas.
- (d) Facilitar la toma de decisiones de los Gobiernos de América del Sur mediante un proceso de interacción ágil y flexible entre dichos gobiernos y las entidades regionales y multilaterales que presten su asesoramiento técnico especializado.
- (e) Contar con un cronograma de trabajo pre-establecido con objetivos secuenciales y tareas específicas para los diferentes núcleos que compongan la estructura de seguimiento.

Tomando como base los preceptos mencionados con anterioridad, se presenta a continuación una propuesta del mecanismo para la Implementación y Acompañamiento del Plan de Acción para el Desarrollo de la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Este mecanismo estaría conformado de la siguiente manera:

- Un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)
- Un Comité de Coordinación Técnica (CCT)
- Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)

NIVEL DIRECTIVO

Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)

Este nivel estaría conformado por un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) integrado por representantes de alto nivel designados por los Gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades pertinentes que los respectivos gobiernos consideren convenientes. Se recomienda que el CDE tenga una Presidencia y dos Vicepresidencias. La Secretaría del CDE será 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 CDE tendrían como objetivos básicos, el desarrollo y la aprobación de una visión y un vocabulario unificado; la recomendación de directrices destinadas a las estructuras competentes internas de los gobiernos; y la formulación de propuestas que puedan perfeccionar las iniciativas en proceso de implantación. En base de ello, este Comité sugerirá orientaciones de

política en cuanto a las áreas del Plan de Acción en materia de coordinación de planes e inversiones; marcos regulatorios, reglamentarios e institucionales; y financiamiento, mediante el análisis de las propuestas técnicas consensuadas surgidas de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) y propuestas por el Comité de Coordinación Técnica (CCT).

Dadas las características multinacionales, multisectoriales y multidisciplinarias de las iniciativas que conforman la integración de la infraestructura regional en América del Sur, un aspecto de singular relevancia estaría relacionado con la coordinación interministerial a nivel de la estructura gubernamental interna de cada país. En función de ello, cobra relevancia que además de los Ministerios sectoriales correspondientes, Ministerios tales como los de Relaciones Exteriores, Planeamiento y los de Economía o Hacienda, según corresponda en cada caso, se encuentren involucrados en el plano decisorio interno del CDE. Este enfoque permitiría que las iniciativas que involucren decisiones ligadas a negociaciones internacionales con otros países y/o referidas al financiamiento de proyectos y a la implantación de marcos regulatorios y reglamentarios que faciliten la participación del sector privado, cuenten con el aval político integral que a nivel de cada gobierno requiere el tipo y alcance de las iniciativas a ser impulsadas por el Plan de Acción.

Se estima conveniente que el CDE, en una etapa inicial se reúna cada seis meses.

NIVEL TECNICO

Comité de Coordinación Técnica (CCT)

Este nivel estará conformado por un Comité de Coordinación Técnica (CCT) integrado por representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El objetivo de la acción de este Comité se orientará hacia la identificación de una cartera de proyectos fundados en una visión unificada, la recomendación respecto a la intervención del Estado para la mitigación de “fallas de mercado” y sus riesgos, la promoción de la participación del sector privado en la operación y financiamiento de proyectos y promover, identificar, cuantificar y seleccionar los recursos financieros públicos y/o privados para el desarrollo de los proyectos.

El CCT promoverá la identificación y selección de mecanismos de financiamiento innovativos y creativos para los proyectos de inversión en infraestructura regional. Para ello, este Comité coordinará el apoyo técnico a ser prestado por las entidades que lo componen en las áreas prioritarias establecidas por el Comité de Dirección Ejecutiva y por los Grupos Técnicos Ejecutivos.

El Comité será coordinado en forma rotativa cada seis meses. La entidad que ejerza en cada período la función de Coordinación será el portavoz del Comité. Por otra parte, el CCT contará con una Secretaría conjunta y colegiada de las instituciones que lo componen. Esta Secretaría estará localizada en forma permanente en la sede del BID-INTAL en Buenos Aires. El BID, la CAF y el FONPLATA, destacarán un funcionario permanente por institución para integrar esta Secretaría y garantizar su funcionamiento eficiente y colegiado.

Esta Secretaría será denominada “Secretaría del CCT / BID-CAF-FONPLATA”.

Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) estarán integrados por funcionarios y expertos designados por los Gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades que los respectivos gobiernos consideren pertinentes. Estos Grupos Técnicos Ejecutivos se constituirán para cada eje de integración y desarrollo y para cada uno de los procesos sectoriales de integración aprobados por el CDE.

Los GTEs analizarán temas específicos para cada eje o proceso, tales como armonización y/o compatibilización de marcos normativos, métodos para la identificación y evaluación integrada de proyectos, estudio de los aspectos ambientales y sociales, acciones que impulsen el desarrollo de zonas de densificación económica abarcadas por el área de influencia del eje respectivo, definición de mecanismos institucionales al nivel de cada gobierno para atender las acciones requeridas, entre otros.

Estos grupos tendrán un carácter temporal ya que se reunirán para analizar los temas que formen parte de su Programa de Trabajo, y una vez que hayan finalizado ese trabajo cesarán en sus funciones.

Los GTEs constituyen el nivel de trabajo técnico de los Gobiernos sobre la base de las directivas que surjan del CDE. Para ello, coordinarán sus requerimientos con el CCT, el que dará su apoyo para gerenciar las demandas técnicas y operativas ligadas al desarrollo de los trabajos que correspondan a cada eje o proceso sectorial de integración.

Al enfocarse el desarrollo de la infraestructura regional a través del concepto de ejes de integración y desarrollo y de procesos sectoriales, los GTEs tendrán un carácter multisectorial y multidisciplinario. A nivel operativo, cada GTE contará con un Gerente y un Asistente Técnico que cubrirán las funciones de Secretaría del grupo respectivo. Los cargos de Gerentes y Asistentes Técnicos serán ejercidos por expertos contratados por las instituciones que integran el Comité de Coordinación Técnica. Estos expertos ejercerán la coordinación técnica del trabajo de cada grupo, requiriendo a los representantes que participan en cada uno de ellos que se instrumenten las acciones y decisiones necesarias para avanzar en la implantación del Programa de Trabajo del grupo. Asimismo, los Gerentes de los respectivos GTEs podrán solicitar a través del CCT el apoyo en calidad de asesoramiento técnico por parte de organismos regionales, subregionales e internacionales que actúan en el área de acción de cada grupo.

Una vez que las diferentes acciones vayan siendo consensuadas en el seno de cada grupo, las mismas serán ejecutadas a nivel nacional por las entidades responsables pertinentes en cada caso. Desde la etapa de análisis preliminar hasta la etapa de ejecución física de las acciones previstas, el Gerente del GTE presentará al Comité de Coordinación Técnica informes mensuales, a fin de que el CCT mantenga actualizado al Comité de Dirección Ejecutiva, o le solicite la instrumentación de acciones tendientes a corregir desvíos originados en la falta de cumplimiento de acciones por parte de alguno o algunos de los gobiernos que participan en ese GTE.

A fin de atender las demandas técnicas que pudieran surgir de cada GTE durante el desarrollo de su Programa de Trabajo, las instituciones que conforman el CCT constituirán un Registro de Consultores y Firms Consultoras, y harán las provisiones presupuestarias adecuadas. También se contará con el apoyo técnico de agencias técnicas regionales especializadas. Cada Gerente de GTE, en consenso con los representantes gubernamentales que integran el grupo elevará al CCT las respectivas demandas técnicas. En base a ello, las entidades del CCT analizarán dichas demandas y llevarán a cabo las contrataciones necesarias para atender las mismas en la medida que estén dentro de las provisiones presupuestarias del CCT.

Para cumplir eficientemente las tareas encomendadas al CCT, las Instituciones que lo componen podrán designar representantes técnicos para efectuar un seguimiento de los trabajos que desarrollan los GTEs. Asimismo, el CCT podrá coordinar la participación en los GTEs de representantes de otros organismos regionales, multilaterales o agencias de gobiernos extrarregionales de financiamiento que demuestren su interés potencial en contribuir al financiamiento de alguna de las iniciativas bajo análisis por parte del GTE respectivo. De esta forma, se asegurará un alto grado de coordinación entre los diferentes organismos de financiamiento para apoyar el emprendimiento de las acciones que surjan del ámbito de cada GTE, ya que estas entidades continuarán su proceso de programación de operaciones de préstamo y cooperación técnica con cada uno de los gobiernos de la región de acuerdo a sus procedimientos operativos habituales.

Por otra parte, los GTEs podrán invitar en determinadas reuniones a representantes del sector privado nacional, regional e internacional a fin de que éstos contribuyan al análisis de las características regulatorias y de financiamiento que se encuentran bajo consideración en los grupos, y determinar si las mismas responden a las expectativas de los agentes privados interesados en participar en el desarrollo, operación y/o financiación de los proyectos previstos. Los Gerentes de los GTEs con la conformidad del CCT organizarán un Data Room que contenga toda la información relevante sobre las iniciativas impulsadas como parte del desarrollo del eje respectivo, facilitando el acceso de los agentes privados interesados a información sistematizada y organizada sobre tales iniciativas.

El Plan de Acción contará con un sitio oficial en Internet, el cual será construido y mantenido por el CCT. Cada GTE preparará la información relevante a ser incorporada en las publicaciones de este sitio. Esta acción asegurará un alto grado de transparencia a los trabajos técnicos a ser impulsados, así como permitirá establecer un canal de contacto y consulta con diferentes grupos interesados de la sociedad civil. Asimismo, los Gerentes de cada GTE deberán organizar en conjunto con los gobiernos respectivos, encuentros de consulta con la sociedad civil, cuando la evolución de los trabajos lo haga recomendable.

Desde el punto de vista operacional, se recomienda que los GTEs lleven a cabo reuniones cada tres meses. Asimismo, se considera importante que la primera de las reuniones de los GTEs, cuya conformación sea aprobada por los Gobiernos de América del Sur se lleve a cabo durante el año 2001. En el marco de esa primera reunión, cada GTE deberá definir su composición y su Programa de Trabajo que incluirá los objetivos, principios básicos, metas, funciones, metodología de trabajo y cronograma de tareas del grupo. Desde el punto de vista temporal, los cronogramas de tareas de los GTEs deberán establecer metas de corto (dos años), mediano (cinco años) y largo plazo (diez años) en función del tipo de iniciativas incluidas en cada eje o proceso sectorial, así

como de la disponibilidad de recursos humanos, materiales y financieros disponibles para su desarrollo.

Tomando en cuenta las consideraciones anteriores, el proceso de ejecución del Plan de Acción iniciará mediante la conformación de Grupos Técnicos Ejecutivos que se abocarán a trabajar en las acciones tendientes a la implantación de los ejes de integración y desarrollo y procesos sectoriales de integración que se proponen más adelante en este documento.

4. Propuesta de criterios para la selección y priorización de ejes y propuestas sectoriales de integración

A fin de apoyar la tarea de los Gobiernos de América del Sur en materia de selección y priorización de ejes y procesos sectoriales de integración, se sugiere tomar en cuenta los siguientes criterios:

- Cobertura geográfica de países y regiones.
- Flujos existentes.
- Flujos potenciales.
- Volumen de inversiones recientes, en ejecución y proyectadas en el corto plazo en las áreas de influencia de los ejes.
- Interés y grado de participación del sector privado.
- Grado de sustentabilidad ambiental y social de los proyectos.

5. Ejes de integración y desarrollo identificados

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

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

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

Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Suriname.

Eje Multimodal Orinoco-Amazonas-Plata.

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

Eje Marítimo del Atlántico.

Eje Marítimo del Pacífico.

Eje Neuquén-Concepción.

Eje Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta.

Eje Bolivia-Paraguay-Brasil.

Eje Perú-Brasil (Acre-Rondonia).

6. Procesos sectoriales de integración

Sistemas Operativos de Transporte Multimodal.

Sistemas Operativos de Transporte Aéreo.

Facilitación de Pasos de Frontera.

Armonización de Políticas Regulatorias, de Interconexión, de Espectro, de Estándares Técnicos y de Universalización de Internet.

Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional.
Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales.

7. Metodología y cronograma de trabajo

Con base en las decisiones de la Reunión de Ministros y tomando en consideración los ejes y procesos sectoriales de integración identificados, se conformarán tres GTEs (dos ejes) antes de fines de marzo de 2001. Asimismo, incorporarían otros tres GTEs (dos ejes y un proceso sectorial) antes de fines de junio de 2001 y otros dos GTEs (dos ejes) antes de diciembre de 2001. Los dos procesos sectoriales de integración deberán ser identificados en la reunión de la CDE de marzo de 2001. Hacia finales de 2001 se llevará a cabo una nueva reunión ministerial destinada a evaluar el avance alcanzado en el desarrollo del Plan de Acción hasta esa fecha, y a definir el cronograma de puesta en marcha de los GTEs para la incorporación de los ejes y procesos sectoriales restantes.



**La contribución del Banco Interamericano
de Desarrollo a la integración física
de América del Sur**

**Banco Interamericano de Desarrollo
Agosto 2000**



Resumen Ejecutivo

La Primera Reunión de Presidentes de América del Sur se lleva a cabo en un momento en que la integración física se encuentra ante la oportunidad de recibir un impulso significativo en esta década. El presente documento, preparado como material de referencia para los participantes de esta reunión, describe brevemente las acciones que los países de América del Sur han realizado, o están ejecutando, relacionadas con la integración física del continente, y que cuentan con financiamiento del Banco. Asimismo, incluye información sobre los nuevos proyectos de inversión y de cooperación técnica de contenido integrador, que forman parte del programa operativo del Banco para los países de América del Sur al momento de la realización de la Primera Reunión de Presidentes.

Las cifras son elocuentes y muestran una dinámica importante. En sus cuarenta años, el Banco ha financiado en los sectores de infraestructura de América del Sur, proyectos de inversión física de integración, o con componentes significativos destinados a obras de integración, por más de US\$5.400 millones, lo que ha permitido una movilización de recursos varias veces mayor para financiar el costo total de los proyectos. Asimismo, se programan para los próximos dos años proyectos de inversión del mismo tipo por alrededor de unos US\$900 millones adicionales.

El apoyo del Banco a la integración física regional también incluye proyectos de asistencia técnica que apoyan de manera efectiva las reformas sectoriales y regulatorias en las áreas de infraestructura, ayudando a eliminar las restricciones a un más amplio proceso de integración. En el caso de los países de América del Sur, se han ejecutado, o están en ejecución, 87 cooperaciones técnicas por un total superior a US\$77 millones.

El presente documento sintetiza información disponible en el Banco y procura ilustrar el aporte de esta institución en apoyo de los esfuerzos de los países de América del Sur para hacer realidad su integración física. Desde su creación, el BID ha representado una fuente de financiamiento y de asistencia técnica fundamental para el desarrollo de la infraestructura de América Latina y el Caribe y de la infraestructura de integración en particular, y aspira a mantener su liderazgo en el futuro. En este sentido, el Banco ha definido la integración regional como uno de sus cuatro objetivos estratégicos de acción para la corriente década, junto con la promoción de la competitividad y el crecimiento sostenible, la reducción de la pobreza y el apoyo a la gobernabilidad.



El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y los proyectos de infraestructura regional

El BID participa muy activamente, desde su creación, en las principales obras de integración física de los países de América del Sur. Desde 1963 se han ejecutado, o se encuentran en ejecución, un total de 57 proyectos de inversión en infraestructura, de los sectores de energía y transporte, que están dirigidos o tienen componentes significativos relacionados con la integración física de los países sudamericanos. Dichos proyectos obtuvieron recursos de financiamiento del Banco que superan los US\$5.400 millones y que ha permitido una movilización de recursos varias veces mayor para financiar el costo total de los proyectos. Adicionalmente, deberían mencionarse algunos componentes de proyectos destinados a los mercados financieros y a los sectores productivos, que también forman parte de la cartera del Banco que contribuye a la integración regional.

Además de los proyectos en ejecución, están en preparación y podrían ser aprobados en los próximos dos años, nuevos proyectos de integración física para América del Sur, que suman unos US\$900 millones. Estos proyectos también incluyen los que serían financiados a través de la línea de préstamos para proyectos privados, sin garantía gubernamental (ver en el Anexo I la información correspondiente a los proyectos de inversión).

Además del apoyo a los proyectos de inversión, la actividad de asistencia técnica del Banco en los temas de infraestructura de integración es muy significativa. Se han ejecutado, o están en ejecución, 87 cooperaciones técnicas por un total cercano a US\$77 millones. Estas cooperaciones técnicas dan asistencia a uno o más países en temas regulatorios e institucionales, y también apoyan la preparación de proyectos de inversión (ver en el Anexo II la información correspondiente a cooperaciones técnicas)¹.

¹ Las asistencias técnicas consideradas son de naturaleza reembolsable y no reembolsable, financiadas a través de diferentes instrumentos y con recursos propios o fondos de cooperación técnica administrados por el Banco

El impacto de la actividad del Banco en infraestructura ha sido especialmente importante en los sectores de transporte y energía, que tradicionalmente han concentrado la cartera del Banco en infraestructura. En la última década el papel del Banco se amplió a otras áreas (telecomunicaciones, sistemas de información), y se volcó especialmente a apoyar los procesos de reestructuración sectorial iniciados por la mayoría de los países de la región.

El Banco ha jugado un rol activo colaborando en la implantación de las reformas en las áreas de infraestructura, en particular en el desarrollo de nuevos marcos regulatorios e institucionales, y en la implementación del proceso de privatizaciones. A través de su línea de préstamos para el sector privado (iniciada en 1994), juega un papel importante en la viabilización de las reformas y en la transferencia de la gestión de la infraestructura pública a operadores privados.

Finalmente, el apoyo del Banco en los últimos años a los programas de reforma estructural y a la integración ha creado una mayor demanda para el desarrollo de la infraestructura regional, así como mejores condiciones para una respuesta efectiva por parte de los sectores privado y público.

El impacto de los proyectos en la integración física regional

Algunas de las obras financiadas por el Banco se destacan por sus fuertes impactos a nivel regional, mejorando sustancialmente la integración física de nuestros países y creando condiciones más propicias para el intercambio comercial y en general para la integración económica y social. Cabe citar algunos ejemplos relevantes.

En el caso del sector transporte, el apoyo del BID está siendo crucial para la modernización del denominado "corredor de transporte del MERCOSUR". El Banco financia el mejoramiento del corredor carretero que une los principales centros de población y actividades económicas de

(Fondo Multilateral de Inversiones, fondos de cooperación de países donantes, etc.).



Brasil con Uruguay y Argentina, complementado por una serie de inversiones, también financiadas o en estudio por el Banco, para mejorar las conexiones por carretera entre los países citados con Chile, Paraguay y Bolivia.

En el caso de Brasil, el corredor citado incluye un sistema de 5.000 km de carreteras federales que conectan a Belo Horizonte con San Pablo y las ciudades meridionales de Curitiba y Florianópolis. Las obras en ejecución, con un costo de US\$1.200 millones, están en etapa avanzada de construcción hasta Florianópolis. El Banco y el Gobierno de Japón proporcionan fondos por una suma equivalente de US\$900 millones para financiar este proyecto.

Actualmente está en preparación el financiamiento de la próxima etapa, desde Florianópolis a Osório (cerca de Porto Alegre), y se encuentra en estudio el mejoramiento del corredor hasta las fronteras con Uruguay y Argentina.

En Uruguay, el Banco está financiando un proyecto de mejoramiento de la red vial nacional y puentes que integran los corredores de integración con Brasil y Argentina, de modo que alcancen estándares técnicos adecuados para absorber el tránsito de camiones pesados.

En Argentina, el Banco está financiando un programa de mejoramiento de puertos marítimos y fluviales, y está preparando una operación de préstamo para el mejoramiento de varios pasos cordilleranos entre Argentina y Chile, y conexiones viales con Brasil y Bolivia.

En Paraguay se encuentra en preparación una operación de préstamo que tiene como objetivo el mejoramiento de las condiciones de la red vial en la región occidental de ese país. El proyecto permitirá, además de favorecer el desarrollo en esa área, asegurar la vinculación con las redes viales de Bolivia y el norte de Argentina, en cumplimiento de los acuerdos binacionales y del MERCOSUR.

En países de la Comunidad Andina como Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, y en Guyana, el Banco ha financiado proyectos para mejorar la red principal de carreteras y de esa forma reducir los costos de

transporte y facilitar el intercambio regional. En Guyana el Banco apoya también reformas en el sector de aviación civil e inversiones en el aeropuerto internacional, con el propósito de permitir el aumento del tráfico internacional.

En el sector energético, el Banco participa en importantes obras de integración. Por ejemplo, el Gasoducto Bolivia-Brasil de 3.150 km, que vincula a Santa Cruz, Bolivia, con San Pablo, Brasil. La concreción de este nuevo gasoducto potencia la ampliación de reservas en Bolivia y la generación de importantes ingresos de exportación para este país, a la vez que permite aumentar la disponibilidad de gas natural en las áreas de mayor desarrollo del Brasil, mejorando la competitividad de sus industrias y ayudando a reducir la contaminación del aire en San Pablo y otras ciudades brasileñas.

Otro ejemplo significativo de la participación del BID en la integración de la red regional de gasoductos es el financiamiento al sector privado para la construcción en territorio argentino del gasoducto que alimenta la Central Térmica de Uruguiana en Brasil.

Una obra fundamental para la integración de los sistemas eléctricos de Argentina y Uruguay es la Central Hidroeléctrica de Salto Grande, realizada con ayuda financiera del Banco. Además de proveer electricidad a bajo costo a ambos países (y permitir en el caso de Uruguay el aprovechamiento del recurso hídrico más importante del país), la construcción de esta central y del sistema de transmisión asociado posibilita importantes intercambios de energía, y en el futuro la conformación de un mercado eléctrico binacional integrado.

Otra central hidroeléctrica binacional de similar importancia, que cuenta también con respaldo del Banco, es la de Yacyretá, construida por Argentina y Paraguay. También la central hidroeléctrica Acaray, en Paraguay, contribuyó a la integración eléctrica de ese país con sus vecinos. Otro caso importante de apoyo es la interconexión eléctrica que vinculará Rivera, en Uruguay, con Santana do Livramento, en Brasil. Este proyecto de US\$42 millones, actualmente en construcción, constituye la primera interconexión de alta tensión entre ambos países.



Por otra parte, una cooperación técnica cuyo propósito es explorar la factibilidad de una interconexión eléctrica entre Colombia y Venezuela ha sido aprobada, y otra cooperación técnica en estado de preparación financiará un estudio de prefactibilidad del aprovechamiento de las aguas para generación de electricidad e irrigación en el Río Puyango-Tumbes, en la frontera entre Ecuador y Perú.

Además de la integración física, el Banco ha participado de **actividades destinadas a mejorar el ambiente institucional** que condiciona el tránsito de personas y el intercambio de mercaderías en la región. Estos incluyen proyectos exitosos recientes para modernizar las instituciones portuarias en Argentina, un estudio sobre la seguridad del transporte aéreo en el MERCOSUR ampliado (incluyendo Bolivia y Chile), talleres y estudios sobre seguridad de tránsito. Mediante cooperaciones técnicas en Brasil y Chile, y los proyectos que ha financiado en varios países, el Banco ha estimulado la participación del sector privado en la ampliación, operación y mantenimiento de la infraestructura mencionada.

El Banco ha venido contribuyendo a la integración regional también con proyectos en otras áreas, distintas a la de infraestructura básica, como son los mercados financieros o el apoyo a los sectores productivos. Estos proyectos tienden a mejorar las condiciones de la competitividad de los sectores productivos para una mayor integración económica a nivel regional, creando una mayor demanda para la infraestructura regional.

Un ejemplo de la forma en que operaciones en ejecución en dichos sectores están contribuyendo a la integración, es el Programa Multisectorial de Crédito, en Chile. El Programa está orientado a generar mayor producción y empleo, y también fomenta la integración regional mediante el financiamiento de proyectos rentables de PYMES, destinados a aumentar exportaciones no tradicionales a los países de la región. Otro ejemplo es el Programa de Modernización Tecnológica II, de Argentina, que facilita a empresas pequeñas y medianas la posibilidad de importar, o adaptar, tecnologías regionales para contribuir a aumentar su eficiencia y competitividad.

Un caso particularmente relevante es el trabajo en **áreas fronterizas**, uno de los temas críticos para la integración regional. El Banco ha apoyado el desarrollo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Ecuador-Perú, el que como parte del marco institucional de los Acuerdos de Paz entre los mencionados países, plantea el emprendimiento de importantes proyectos de interconexión de la infraestructura binacional, así como otros en áreas tales como el manejo conjunto de cuencas hidrográficas, la protección del medio ambiente, el desarrollo social de las comunidades fronterizas y la facilitación del relacionamiento entre dichas comunidades.

Este Plan Binacional comprende proyectos por un total aproximado de US\$3.000 millones, a ser ejecutados en un plazo de diez años. El contenido del Plan fue presentado a un Grupo Consultivo especial de donantes y organismos de financiamiento internacionales en el marco de la Reunión Anual de Gobernadores del BID, llevada a cabo en Nueva Orleans en marzo de 2000.

Otra iniciativa en el área del desarrollo fronterizo es la que se lleva a cabo en el marco del Grupo Consultivo Regional Andino apoyado por el BID. Se está realizando un diagnóstico comprensivo sobre las fronteras intra-andinas orientado a facilitar la circulación de bienes y servicios, a mejorar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas y contribuir a la estabilidad y seguridad regional. Se anticipa que el proyecto desarrollará una visión integral de cada paso fronterizo y el área de influencia, y sus principales problemas en términos de desarrollo, comercio, infraestructura física y seguridad.

Por otra parte, el Banco está apoyando la directriz de los Presidentes Andinos en mayo de 1999 de establecer un Banco de Proyectos de Desarrollo e Integración Fronteriza. Además, entre otras iniciativas, se está estudiando el establecimiento del Banco de Proyectos en la Secretaría de la Comunidad Andina, con financiamiento del BID y de la CAF.

Finalmente, es necesario resaltar la contribución del Banco a la evolución del proceso de integración física en América Latina y el Caribe a través del Instituto para



la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), perteneciente al Departamento de Integración y Programas Regionales del Banco. Desde su creación hace 35 años, el INTAL viene realizando un intenso aporte técnico en el campo de la infraestructura regional en América del Sur.

La cooperación técnica prestada por el INTAL a los gobiernos de la región en este campo se concentró más recientemente en la preparación de estudios de diagnóstico y relevamiento de proyectos que abarcaron los sectores de transporte vial, puertos y vías navegables, ferrocarriles y energía en el Cono Sur. Estos estudios se suman a numerosas asistencias técnicas que el INTAL prestara en el pasado en este campo.

Asimismo, deben destacarse las tareas pioneras llevadas a cabo por el Instituto en el campo de la integración fronteriza, destinadas a definir estrategias de desarrollo para dichas zonas bajo el concepto de cobertura integral de sus necesidades en áreas tales como infraestructura, medio ambiente, desarrollo social e integración cultural entre comunidades vecinas. A título de ejemplo, específicamente en la región andina el INTAL junto con la CAF desarrollaron el Proyecto Integral de Integración Fronteriza Colombo-Venezolana, mediante el cual se efectuó un diagnóstico e identificación de proyectos a nivel multisectorial, poniendo especial énfasis en el análisis de la problemática de los pasos de frontera, y su relevancia como foco dinamizador de la integración de la infraestructura regional a los niveles operativo e institucional.

Nuevos desafíos en el rol del BID en la preparación y financiamiento de proyectos de integración física

Hasta hace pocos años el financiamiento de proyectos de infraestructura estaba a cargo exclusivamente de los gobiernos o las empresas y organismos estatales con recursos propios o de origen impositivo, y financiamiento de proveedores y entidades financieras internacionales a las que los gobiernos aportaban las correspondientes garantías. Con los procesos de reestructuración y privatización llevados a cabo en la mayor parte de los países de la región, la responsabilidad de la realización y

financiación de los proyectos recae cada vez en mayor medida en el sector privado.

En el caso del **sector energético**, la nueva dinámica que han adquirido algunos proyectos facilita además la intervención del sector privado debido a la naturaleza de las obras, con características técnicas, plazos de instalación y tecnologías que permiten la estructuración de operaciones sobre bases comerciales, de garantías y distribución de riesgos favorables a la participación de inversionistas privados.

La integración energética es particularmente propicia para este tipo de proyectos. Por ejemplo, el desarrollo térmico está siendo encarado en Chile, Brasil y Uruguay ante la posibilidad de importar gas natural desde Argentina y Bolivia, permitiendo la implantación de centrales térmicas y los gasoductos que las alimentan. En el caso de los proyectos hidroeléctricos, la situación es más compleja por las importantes inversiones y la percepción de mayor riesgo al tratarse de obras compartidas. La ejecución de obras hidroeléctricas binacionales sobre la base de riesgo privado exigirá el desarrollo de instrumentos novedosos y el establecimiento de marcos regulatorios e institucionales que mitiguen los riesgos y den seguridades apropiadas a los inversionistas.

En el **sector transporte** la participación del sector privado viene concretándose en su mayoría en la concesión para la construcción y operación, rehabilitación y/o mantenimiento de carreteras, y también en la concesión de distintas operaciones en puertos públicos, con un impacto importante sobre el aumento de la eficiencia y la disminución de costos de operación. La principal motivación ha sido la sustitución de inversión pública, aunque en este sector cabe esperar el mantenimiento de un rol importante del sector público en la gestión y financiamiento de parte de la infraestructura.

Por otra parte, una buena rentabilidad del proyecto no es suficiente para atraer grandes inversiones de riesgo mientras no estén totalmente consolidados los cambios en los países que tiendan a disminuir el riesgo político y económico, y las fluctuaciones de los mercados frente a crisis regionales. En este punto es que aparece la conveniencia de la presencia de instituciones que puedan otorgar el grado de



respaldo que está requiriendo el capital privado para encarar proyectos de largo aliento. El BID, el Banco Mundial y otros organismos financieros internacionales están ayudando a cubrir este rol, participando en el financiamiento y otorgamiento de garantías. La experiencia recogida por el BID en los últimos años indica que el monto de las participaciones puede no ser tan importante como el respaldo que otorga a las operaciones, ya que cada dólar prestado para proyectos privados permitió movilizar más de 5 dólares de financiamiento de otras fuentes (banca comercial y capital aportado por los patrocinadores de los proyectos).

En los **proyectos binacionales o regionales** se hace imprescindible la existencia de un marco jurídico adecuado y la presencia de los gobiernos para mitigar la preocupación del sector privado al tener que entenderse con dos o más legislaciones diferentes. En estos casos, es importante también el papel que pueden desempeñar organismos internacionales con importante presencia en los mercados financieros mundiales, como el BID o el Banco Mundial, otorgando confianza al inversor.

Otro aspecto a señalar, si bien no está vinculado exclusivamente con proyectos de integración, es el **fortalecimiento de las instituciones gubernamentales** y la creación de mecanismos de interacción entre el gobierno y la actividad privada. Así, deben desarrollarse marcos de referencia para los inversionistas privados y públicos, lo que en algunos países es denominado planeamiento indicativo. Esta actividad permite, por ejemplo, en el sector energético, avanzar en el estudio de ingeniería básica de proyectos hidroeléctricos, además de los estudios económicos y ambientales necesarios para definir el proyecto. De esta manera podría disminuirse el riesgo de la inversión en el diseño final, hasta el punto de que pueda interesar al sector privado. Este tipo de actividades tendería a crear un grupo de proyectos de infraestructura, con estudios a nivel de anteproyecto, que ahorraría tiempo y costos facilitando el involucramiento del inversor privado.

Finalmente, el actual estado de los procesos de integración en la región plantea también el tema de un mayor **desarrollo institucional**. Los marcos institucionales

que han acompañado los avances en materia de integración en el pasado no son necesariamente los más apropiados para respaldar la próxima y crítica etapa de la integración física regional. Igualmente, para la consolidación de este proceso es clave **la coordinación y armonización de políticas y normas**. El progreso en estas áreas fomentará el desarrollo de la infraestructura regional y también de los recursos financieros necesarios.

ANEXO I: Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I.1: Proyectos ejecutados

País	Año de Aprobación	Proyecto	Monto Préstamo BID US\$ millones	Código Préstamo BID
Argentina	1970	Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué	8,0	207/OC-AR
		Programa Vial Mesopotámico Integración Uruguay	25,5	205/OC-AR; 280/SF-AR
Brasil	1971	Programa Carreteras Integración Brasil-Uruguay	17,0	216/OC-BR
Colombia	1963	Rehabilitación y Mejoramiento Puerto Buenaventura	10,0	77/OC-CO
	1965	Puertos Barranquilla/Cartagena/Santa Marta	5,0	111/OC-CO
	1968	Construcción y Mejoramiento Carretera Troncal Caribe	12,7	237/SF-CO
	1969	Carretera Pasto-Popayán	15,2	246/SF-CO
	1970	Construcción/Pavimentación Carretera Santuario/Pto Triunfo	13,6	290/SF-CO
	1971	Subtransmisión/Distribución Eléctrica en 12 Zonas	14,7	290/SF-CO
	1973	Mejoramiento y Rehabilitación Puerto de Buenaventura	11,0	247/OC-CO
	1975	Mejoramiento y Construcción 4 Carreteras	44,7	304/OC-CO
	1978	Mejoramiento Navegación Canal Dique-Río Magdalena	40,8	347/OC-CO
	1982	Construcción/Mejoramiento Carreteras	64,2	97/IC-CO
1987	Refuerzo Transmisión Eléctrica	86,6	242/IC-CO	
Ecuador	1964	Construcción y Mejoramiento de Carreteras	6,0	92/OC-EC
	1970	Mejoramiento Pavimento en 5 Tramos Carreteras	12,7	270/SF-EC
	1975	Construcción y Mejoramiento Carreteras Loja/Velacruz/Saracray	11,1	288/OC-EC
	1980	Construcción de la Carretera Loja-Zamora	15,1	628/SF-EC
	1984	Carretera Panamericana Tramo Cumbe-Ona	14,35	474/OC-EC
	1985	Rehabilitación y Mejoramiento Vial	12,29	511/OC-EC
	1986	Programa de Rehabilitación y Mejoramiento Vial II	95,99	227/IC-EC
	1992	Programa Vial Nacional	114,51	723/OC-EC
Paraguay	1967	Central hidroeléctrica Acaray (I)	14,5	149/OC-PR
	1971	Central Hidroeléctrica Acaray (II)	24,2	304/SF-PR
Perú	1971	Carretera Jaén-San Ignacio	10,85	297/SF-PE
Uruguay	1970	Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué	3,6	206/OC-UR
Venezuela	1987	Programa Rehabilitación de Carreteras	43,89	521/OC-VE
	1989	Programa Desarrollo Vial II Etapa	16,33	565/OC-VE
Binacional	1972	Central Hidroeléctrica Salto Grande	79,0	240/OC-RG
	1974	Sistema Transmisión Salto Grande	95,0	275/OC-RG
	1978	Central Hidroeléctrica Yacyretá	210,0	346/OC-RG
	1988	Central Hidroeléctrica Yacyretá	250,0	555/OC-RG
	1989	Central Hidroeléctrica Yacyretá	250,0	583/OC-RG
Total			1637,01	

ANEXO I: Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I.2: Proyectos de Inversión de Integración Regional en ejecución

País	Año de Aprobación	Proyecto en ejecución	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID - US\$ millones	Código Préstamo BID
Argentina	1993	Corredores viales nacionales	Mejorar las condiciones de tránsito en siete corredores viales nacionales. Se incluyen obras de rehabilitación en pasos fronterizos con Chile y eje vial Asunción-Frontera con Brasil.	340,0	AR0128
	1996	Modernización portuaria I	Modernizar y mejorar los puertos marítimos y fluviales. El objetivo es aumentar la eficiencia del sector portuario en el contexto de transporte y logística modernos.	104,0	AR0126
Bolivia	1990	Carretera Patacamaya - Tambo Quemado	El objetivo principal es reducir los costos de exportación e importación en Bolivia, mediante la interconexión de la red vial de dicho país con el puerto de Arica en Chile.	50,9	BO0106
	1992	Corredor Beni/La Paz/ Frontera Peruana	Incentivar la eficiencia económica de la región y aumentar la competitividad de los sectores productivos, mediante la disminución de costos de transporte entre los centros de producción, centros de consumo y pasos fronterizos hacia el Océano Pacífico.	95,0	BO0090
Brasil	1995	Modernización carretera San Pablo-Florianópolis	Elevar el nivel de servicio de la carretera San Pablo-Curitiba-Florianópolis, disminuyendo los índices de accidentes en esa vía. Este proyecto contribuirá a disminuir el costo de transporte y eliminar un cuello de botella en el desarrollo económico y social de los estados del sudeste y del sur del Brasil, y a la integración económica de esa región con los otros países del MERCOSUR.	450,0	BR0150
	1997	Interconexión eléctrica Norte-Sur	El proyecto está orientado a atender al mercado y a la demanda de energía eléctrica del Brasil al más bajo costo posible y optimizar la eficiencia de los dos grandes sistemas de energía eléctrica del país. Además, conjuntamente con el proyecto se ha habilitado la compraventa de energía en forma directa entre productor y consumidor, incluyendo los proveedores de los países vecinos.	307,0	BR0275
Colombia	1992	Programa de Corredores de Transportes	Mejorar la infraestructura de los corredores principales de transporte vial y ferroviario y sus accesos, incluyendo tramos fronterizos con Ecuador.	300,0	CO0087
	1998	Programa Sectorial Eléctrico	Promover sostenibilidad financiera y consolidar la función de regulación del sector eléctrico para aumentar los incentivos para la inversión nacional y extranjera (y racionalizar el sistema de peajes de transmisión).	350,0	CO0202
Ecuador	1994	Reestructuración del Sector Transporte	Modificar el papel del estado en el sector transporte, reemplazando su rol de prestador de servicios y fortalecer su función de normador, regulador, y supervisor de las actividades de los participantes en el sector. Apertura a la participación de la inversión privada nacional y extranjera.	58,08	EC0102

ANEXO I: Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

continuación Cuadro I.2

País	Año de Aprobación	Proyectos En ejecución	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID US\$ millones	Código Proyecto BID
Guyana	1992	Programa Rehabilitación Principales Vías	Rehabilitación de la red principal de carreteras, incluyendo vinculaciones con los países vecinos.	23,4	GY0005
	1997	Programa Rehabilitación de Puentes	Rehabilitación de puentes en la red principal de carreteras, incluyendo vinculaciones con los países vecinos.	41,0	GY0026
	1999	Reforma Transporte Aéreo	Mejoramiento del aeropuerto internacional para que pueda cumplir con estándares internacionales.	30,0	GY0050
Perú	1994	Programa Rehabilitación Carreteras II Etapa	Apoyar al Gobierno de Perú en la revitalización de la economía nacional a través de la restauración de las carreteras más importantes de la Red Vial Nacional, incluyendo la Panamericana Norte, y coadyuvar en la planificación administrativa y técnica del subsector para lograr una adecuada conservación de las carreteras nacionales.	252,0	PE0131
Uruguay	1995	Transmisión y distribución eléctrica	Aumentar la eficiencia en la prestación del servicio público de electricidad en el contexto de una creciente integración regional. El programa financia la construcción de la primera Interconexión de sistemas eléctricos entre Uruguay y Brasil.	54,0	UR0022
	1997	Mejoramiento de Corredores de Integración	Reducir los costos de transporte y las limitaciones físicas al tránsito internacional de carga, principalmente en los corredores de integración, con Argentina y Brasil, con una gestión eficiente en la red vial nacional.	123,0	UR0113
Venezuela	1992	Programa Mantenimiento y Rehabilitación Carreteras y Puentes	Implantación de una gerencia de la Red Vial Principal, para asegurar una adecuada conservación y rehabilitación de la red, a fin de reducir los costos de transporte, incluyendo los relacionados con las importaciones y exportaciones.	200,0	VE0040
Regional	1993	Medio ambiente y reasentamiento de Yacyretá	Consolidar y ejecutar el Plan Maestro de Manejo Ambiental (PMMA) y el Plan de Acción de Reasentamiento y Rehabilitación (PARR) como parte integral del Proyecto Hidroeléctrico Yacyretá, entre Argentina y Paraguay.	130,0	RG0004
	1997	Gasoducto de integración Bolivia – Brasil	Atender parte de la demanda energética de algunas ciudades situadas en el área económicamente más importante de Brasil, que engloba las regiones centro y sur del país, mediante el suministro de gas natural proveniente de Bolivia, a través de un gasoducto cuya propiedad amplía la participación privada en el sector energía.	240,0	RG0028
Total				3.146,2	

ANEXO I: Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I. 3: Proyectos de Integración Regional en preparación				
País	Proyectos en Preparación	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID- US\$ millones	Código Proyecto
Argentina	Pasos Fronterizos y Corredores de Integración	Facilitar el comercio exterior y la integración económica y social entre Argentina, Chile y los otros países del MERCOSUR, habilitando y/o mejorando las rutas que cruzan la Cordillera de los Andes. Permitir una eficiente movilización de personas y cargas entre esos países y crear nuevas opciones para la exportación/importación por puertos del Pacífico y del Atlántico. Además se mejora el paso de Bernardo de Irigoyen/Dionisio Cerqueira de Argentina con Brasil.	200,0	AR0202
Bolivia	Corredor de exportación Pailón-San José-Puerto Suárez	Mejorar parte de la Ruta Santa Cruz-Puerto Suárez que integra la región oriental de Bolivia una a este país con Brasil. Permitirá solucionar problemas de transitabilidad en el corto y mediano plazo.	60,0	BO0036
Brasil	Modernización carretera Florianópolis-Osorio	El Proyecto contribuirá al desarrollo económico en la región sur de Brasil y a la integración económica con los restantes países del MERCOSUR. El objetivo general del Proyecto es contribuir a la reducción de los costos de transporte entre los estados del Sur y Sudeste de Brasil, y entre estos y los países fronterizos.	300,0	BR0254
Ecuador	Expansión Red de Transmisión Eléctrica	Refuerzo del sistema de transmisión eléctrica incluyendo áreas fronterizas con Perú y Colombia.	80,0	EC0172
Guyana	Carretera Mahaica-Rosignol	Rehabilitación de la red principal de carreteras, incluyendo vinculaciones con los países vecinos.	20,0	GY0056
Paraguay	Corredores de integración del Occidente	En el marco de un proceso de integración de dicha Región Occidental del Paraguay y de fortalecimiento de sus vinculaciones terrestres con los países vecinos, el objetivo general del Programa es contribuir a dar oportunidades de acceso a mercados más amplios a los productores de la región, promover el desarrollo de las actividades productivas y mejorar las condiciones de vida de la población rural.	132,0	PR0113
Total			792,0	

ANEXO I: Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I. 4: Proyectos de Infraestructura de Integración Regional en América del Sur con Financiamiento de Ventanilla del Sector Privado						
País	Año de Aprobación	Proyecto BID	Estado	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID US\$ millones	Código Proyecto
Argentina	1996	Sistema Transmisión Yacyretá – II Etapa	Ejecución	Construcción, operación y mantenimiento por un período de 10 años de una línea de transmisión de 500 kV, desde la Central Hidroeléctrica de Yacyretá, construida entre Argentina y Paraguay, hasta Salto Grande, que integra los sistemas eléctricos de Argentina y Uruguay.	43,0	AR0194
	1997	Proyecto AES Paraná	Ejecución	Financiar parcialmente la construcción y mantenimiento de una central termoeléctrica, incluyendo la interconexión de 9 km a la red y un gasoducto de distribución de 16 km, aumentando la capacidad de generación para exportaciones de electricidad.	111,9	AR0200
	1998	Transportadora de Gas del Sur (TGS)	Ejecución	Financiar parcialmente a TGS para ampliar el sistema de transporte e instalaciones de procesamiento de gas, contribuyendo a facilitar las exportaciones de gas natural a los países vecinos.	326,0	AR0235
	1999	Conexión geográfica Rosario-Victoria	Ejecución	Construcción y mantenimiento por 25 años de puente y accesos que unirá las ciudades de Rosario y Victoria, ampliando el sistema de rutas que cruzan el río Paraná y mejorando el corredor de rutas entre Brasil, Argentina y Chile.	33,1	AR0237
	-	Aeropuertos Argentina 2000	Preparación	Bajo un contrato de 30 años el concesionario operará y ampliará los principales aeropuertos de Argentina. Las obras se concentrarán en el mejoramiento de Ezeiza, Córdoba, Bariloche y otros 30 aeropuertos en el país.	75,0	AR0258
Brasil	1997	Hidroeléctrica Itá	Ejecución	Central hidroeléctrica de 1,450 MW –punto de llegada de la línea de transmisión de energía eléctrica proveniente de Argentina.	75,0	BR0271
	-	Puerto Itapoa	Preparación	Construcción y operación de dos grandes terminales en el estado de Santa Catarina, incluyendo uno de contenedores para atender el mercado regional.	17,3	BR0347
Chile	-	Complejo Puerto Mejillones	Preparación	Construcción de un nuevo puerto con terminal de uso múltiple.	10,0	CH0162
Regional	2000	TGM – Gasoducto del Mercosur	Ejecución	Construcción, operación y mantenimiento de 437 km de gasoducto en Argentina para alimentar la central térmica de Uruguaiana en Brasil.	40,0	RG0053
Subtotal Proyectos en ejecución					629,0	
Subtotal Proyectos en preparación					102,3	
Total					731,3	

ANEXO II: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

Cuadro II.1: Asistencias Técnicas Ejecutadas				
País	Año de Aprobación	Cooperación Técnica/Proyecto	Monto Asistencia Técnica BID US\$ miles	Código Préstamo/ Cooperación Técnica
Argentina	1992	Reforma Empresas Eléctricas Nacionales	10.000	684/OC-AR
	1994	Programa de modernización portuaria	86	TC9404469
	1996	Apoyo para privatización ferroviaria	20	TC9608350
	1998	Puente Victoria – Rosario	200	TC9805146
Bolivia	1979	Formulación final del proyecto Gasoducto	68	TC7907035
	1988	Servicio Nacional de Caminos	210	TC8806244
	1991	Exportación Energía Eléctrica	10	TC9104093
	1992	Consolidación Sistema Nacional Inversiones	2.500	880/SF-BO
	1994	Descentralización Administración Vial	800	TC9309479
1995	Sistemas Información Geográfica Nacional	40	TC9505275	
Chile	1995	Fortalecimiento sistema concesiones obras públicas	1.460	TC9504201
	1996	Integración global	940	TC9602138
	1996	Factibilidad Corredor Arica-Cuiabá	650	TC9604118
Guyana	1998	Programa rehabilitación y reemplazo puentes	40	TC9807431
Paraguay	1974	Complejo hidroeléctrico de Itaipú	340	TC7408182;TC7408190; TC7408207;TC7408215
	1975	Zona de influencia, carretera Trans-Chaco	490	TC7509047
	1986	Mejoramiento navegabilidad río Paraguay	300	TC8501068;TC9006166
	1990	Transmisión y distribución eléctrica	100	TC9007502
	1993	Estudios factibilidad Corredores viales	980	TC9302283
	1995	Reestructuración del sector energía	1.080	TC9501398
Uruguay	1974	Fortalecimiento de la CHNPC	47	TC7404015
	1974	Estudio del estuario del Río de la Plata	45	TC7410012
	1986	Estudio puente Buenos Aires - Colonia	100	TC8606115
	1992	Fortalecimiento comisión Mercosur	600	TC9201328
	1993	Corredores de transporte	70	TC9305154
	1994	Transmisión y distribución eléctrica	130	TC9409378
	1996	Negociaciones Mercosur (en temas económicos y comerciales)	750	TC9507081
	1996	Interconexión Eléctrica UR-BR - Fase II	300	TC9603300
	1996	Gasoducto Buenos Aires-Montevideo	180	TC9601213
	1997	Desarrollo facilidades almacenaje gas	120	TC9610298
	1997	Apoyo a la Dirección Nacional de Aduanas en temas informáticos	90	TC9708423

ANEXO II: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

continuación Cuadro II.1

Pais	Año de Aprobación	Cooperación Técnica/Proyecto	Monto Asistencia Técnica BID US\$ miles	Código Préstamo/ Cooperación Técnica
Regional	1972	Estudios de prefactibilidad proyectos de integración en diversos sectores incluyendo el de servicio de transporte en los países miembros de la CAF	750	TC7210123
	1977	Estudio de un sistema de interconexión eléctrica entre seis países de América del Sur	580	TC7707146
	1980	Programa para campo de la preinversión y profundización del proceso de integración en la región	500	TC7909099
	1982	Fortalecimiento de COLAC y de otras federaciones	1.190	TC8209117
	1984	Programa Latinoamericano de Energía	920	TC8304199
	1985	Integración fronteriza boliviana-peruana	1.790	(TC8409262; TC8409270;TC8409288; TC8409296;TC840933)
	1985	Fortalecimiento institucional de la CAF para mejorar su capacidad de promover la integración económica de los países andinos	570	TC8410227
	1987	Ciclo de proyectos Organización de Preinversión de América Latina y el Caribe (OPALC)	950	TC8306129
	1990	Fortalecimiento de la OLADE para apoyar el desarrollo energético de América Latina	1.660	TC8902133;TC8907448; TC8907464
	1992	Planificación y economía energética en Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela	600	TC9001372
	1993	Apoyo en la implementación del Mercosur	400	TC9201310
	1994	Programa Bolívar fase II	4.700	TC9409154
	Total			41.490

ANEXO II: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

Cuadro II. 2: Asistencias Técnicas en ejecución

País	Año de Aprobación	Cooperación Técnica/Proyecto	Monto Asistencia Técnica BID US\$ miles	Código Préstamo/ Cooperación Técnica
Argentina	1998	Aplicaciones Sistema Información Geográfica (SIG) en obras viales	700	TC9705388
	1999	Sistema de Información Cartográfico	150	TC9803504
	2000	Capacitación reguladores de energía	680	TC9905056
Bolivia	1997	Sistema Concesiones Sector Transporte	480	TC9605182
	1998	Aplicaciones SIG-Transporte	720	TC9801053
	1999	Evaluación ambiental corredor Sta.C.-Pto.Suarez	750	TC9904003
	1999	Fortalecimiento Organismos Vialidad y Transporte	750	TC9904004
	1999	Compilación datos de transporte	150	TC9905031
Brasil	1997	Programa concesiones sector transporte	110	TC9607071
	1999	Apoyo Centro de Relaciones Internacionales	150	TC9808231
	2000	Capacitación reguladores de energía	720	TC0006012
Chile	1997	Evaluación Independiente Carretera 5	120	TC9710452
	1998	SIG-encuesta y aplicaciones transporte	720	TC9608011
Colombia	1996	Privatización y concesión de infraestructura	12.500	927/OC-CO
	1998	Ampliación terminal de carga Aeropuerto El Dorado	170	TC9608251
Guyana	1999	Factibilidad y diseño Carretera Mahaica-Rosignol	520	TC9905020
	1999	Mejoramiento Infraestructura Aeropuerto Cheddi Jagan	150	TC9905033
	2000	Mejoramiento Aeropuerto Cheddi Jagan Fase II	110	TC0011016
	2000	Modernización de las Telecomunicaciones	110	TC0002068
	1998	Reforma del Sector Transporte Aéreo	300	TC9804172
Paraguay	1998	Manejo de recursos hídricos	440	TC9706401
Perú	1997	Concesión de carreteras	1.300	TC9603219
Surinam	1998	Modernización telecomunicaciones	700	TC9801467
Uruguay	2000	Plan de Acción Estratégica Río de la Plata y Frente Marítimo	400	TC0002004
		Concesiones obras y servicios públicos	1.020	TC9607196
		Reforma del sector energético	630	TC9509392
		Análisis legal temas fronterizos CONOSUR	100	TC9902012

ANEXO II: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

continuación Cuadro II.2

Regional	1996	Apoyo a la integración regional	6.000	TC9505150
	1996	Financiamiento, regulación y gestión infraestructura	600	TC9601403
	1997	Atlas electrónico y Sistema Información Geográfica	510	TC9602154
	1997	Seguridad tránsito en América Latina y Caribe	490	TC9703019
	1998	Apoyo actividad Grupo Consultivo Andino	700	TC9804312
	1998	Diseño de la Tecnología de información y telecomunicaciones	92	TC9806417
	1998	Factibilidad Interconexión eléctrica Venezuela y Colombia	240	TC9703093
	1999	Seguridad tránsito en América Latina y Caribe	163	TC9703019
	2000	Préstamo de soporte para infraestructura en Amazonia	500	TC9503344
	2000	Mecanismos de transportes para desarrollo de zona costera	79	TC9811036
	2000	MERCOSUR y el Nuevo Orden Mundial	150	TC9905018
	2000	Integración de infraestructura en América del Sur	150	TC0006026
	2000	Estrategia de integración de infraestructura en América del Sur	70	TC0006030
	2000	Integración de los Sistemas Financieros del MERCOSUR	150	TC0002044
	2000	Integración Regional de América del Sur y el Caribe en el nuevo milenio	2.000	TC0002037
	Total			35.864

ANEXO II: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

Cuadro II.3: Asistencias Técnicas en preparación			
País	Proyecto	Monto Cooperación Técnica BID US\$ miles	Código Cooperación Técnica
Argentina	Integración terrestre Argentina-Chile	750	TC0007017
	Fortalecimiento institucional del transporte aéreo	750	TC0007021
	Diversificación mercado exportación PYMEs	1.500	TC9910075
	Formulación Fondo Infraestructura	750	TC0007016
	Capacitación reguladores sector energético en Argentina	1.200	TC9905056
Bolivia	Alternativas de mercadeo y transporte	750	TC9607500
	Estudios Ruta Sta. Bárbara -Bella Vista	150	TC9910073
	Actualización Cartográfica - II -SGM/IGM	250	TC0001022
Brasil	Manejo Integración Estuario Laguna Patos	750	TC9811854
	Planificación Transporte con SIG – I	750	TC9811896
Ecuador	Red de Transmisión Eléctrica: Factibilidad	750	TC9911045
Guyana	Diseño del Puente Sobre el Río Berbice	1.000	TC9710098
	Puerto de Aguas Profundas	200	TC9911027
Paraguay	Desarrollo e implementación de marco regulatorio para fortalecer la participación del sector privado nacional y extranjero en los servicios públicos	1.300	TC9911172
	Fortalecimiento de las estadísticas económicas		
	SIG-GESTION infraestructura y planificación regional	700	TC0007044
	Identificación, reparación y modernización Aeropuerto Asunción	750	TC0007009
	Plan Maestro de Transporte Nacional	200	TC0007051
Perú		500	TC9911173
	Prefactibilidad de la utilización Río Puyango-Tumbes	680	TC9911158
Uruguay	Gerenciamiento infraestructura con SIG	750	TC9811911
Venezuela	Apoyo Concesiones en Infraestructura	750	TC9911028
Regional	Elaboración de medidas que articulen los marcos regulatorios, políticas y aspectos institucionales que rigen el transporte vial en el Cono Sur	100	TC0002058
	Regulación de infraestructura a nivel subregional en el MERCOSUR	100	TC9911078
	Planificación energética del MERCOSUR, análisis de matriz energética	750	-
	Uso de nuevas tecnologías energéticas en el MERCOSUR	750	-
	Articulación Institucional infraestructura	100	TC0002058
Total		16880	

REFERENCIAS

- ALADI (2000) *El Comercio Intrarregional de la ALADI en los Años Noventa*. Informe de la Secretaría General. Montevideo.
- Banister, D. y Berechman J. (2000) *Transport Investment and Economic Development*. Londres: UCL Press.
- Banco Mundial (1994) *Informe sobre el Desarrollo Mundial 1994: Infraestructura y Desarrollo*.
- BID (1996) *Integración Energética en el Cono Sur*, Mario A. Wieggers. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Transporte Terrestre*, Sant'Anna, J.A. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional*, Thomson, I. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Puertos y vías navegables*, Sgut, M. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Progreso Económico y Social en América Latina*.
- BID (1999) *Integración y Comercio en América*, Nota Periódica. Departamento de Integración y Programas Regionales.
- Button, K. (1996) "Ownership, Investment and Pricing of Transport and Communications Infrastructure". En Batten, D.F. y Karlsson, C. (Eds.): *Infrastructure and the Complexity of Economic Development. Advances in Spatial Science*. Heidelberg: Springer.
- CAF (1993) *Proyectos viales de integración andina*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CAF (1993) *Proyectos energéticos de integración andina*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CAF (1995) *Telecomunicaciones e informática andinas*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CAF (1998) *Los ríos que nos unen: integración fluvial suramericana*. Caracas: Publicaciones de la CAF
- CAF (2000) *Vías para la integración. Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Sudamérica*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CEPAL. (2000) *Anuario Estadístico 1999*.
- CEPAL (1999) *Perfil de los Sistemas Regionales de Transporte en las Américas*.

- Chudnosvksy, Daniel y F. Erber (1999), "Impacto del MERCOSUR sobre la Dinámica del Sector de Máquinas y Herramientas", *Integración & Comercio*, 7/8-3, pp.213-255. Buenos Aires: INTAL.
- Consortio Brasileira (1999) "*Identificação de Oportunidades de Investimentos Públicos e/ou Privados nos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento*". Trabajo preparado por Booz-Allen & Hamilton et al. para el Ministerio de Planejamento y el Banco Nacional de Desenvolvimento. Brasilia.
- Corbo, Vittorio y O. Facusse (2000) "Flujos Regionales Comerciales: Una Proyección". Mimeo
- Corbo, V. (1999) "Las Reformas Económicas en América Latina", Banco Interamericano de Desarrollo, WP-5/1999.
- Devlin, Robert y A. Estevadeordal (2000), "What's New in the New Regionalism", INTAL-ITD Working Paper, Departamento de Integración y Programas Regionales, BID. Buenos Aires: INTAL.
- Devlin, R.; Estevadeordal, A.; Giordano, P.; Monteagudo, J. y Saez, R. (2000) "Macroeconomic, Stability, Trade and Integration" (mimeo) presentado en el Foro Coordinación de Políticas Macroeconómicas y Cooperación Monetaria en el MERCOSUR, INTAL, Octubre 2000.
- Echavarría, Juan José (1998), "Trade Flows in Andean Countries: Unilateral Liberalization or Regional Preferences", *Trade Towards Open Regionalism*, World Bank, Washington, D.C.
- Estevadeordal, Antoni, J. Goto, and R. Sáez (2000), "The New Regionalism in the Americas: The Case of MERCOSUR", INTAL-ITD Working Paper No. 5, Departamento de Integración y Programas Regionales. Buenos Aires: INTAL.
- Ethier, Wilfred (1998), "The New Regionalism", *The Economic Journal*, July, pp.1149-1161.
- European Commission – Nifes (1999) *Integración Energética en el MERCOSUR*. Mimeo.
- Gereffi, Gary y A. Martinez (1999), "The Blue Jeans Boom in Tarreon", Department of Technology, Duke University, Durham.
- Hasenclever, Lia, A. López y J. Clemente de Oliveira (1999), *Integración & Comercio*, 7/8-3, pp.183-212. Buenos Aires: INTAL.
- Hoffmann, J. (2000) *The Potential of Hubs Ports on the South American Pacific Coast*. Mimeo.
- ILPES (1999) *Diseño estratégico e infraestructura básica*.
- Kessides, C. (1996) "A Review of Infrastructure's Impact on Economic Development". En Batten, D.F. y Karlsson, C. (Eds.): *Infrastructure and the Complexity of Economic Development. Advances in Spatial Science*. Heidelberg: Springer.

- Krugman, P. (1991) *Geography and Trade*. Cambridge, MA: The MIT Press
- Nofal, Beatriz y J. Wilkinson (1999), “La producción y el comercio de productos lácteos en el MERCOSUR”, *Integración & Comercio*, 7/8-3, pp.157-182. Buenos Aires: INTAL.
- Oman, C. (1998) “The Policy Challenges of Globalization and Regionalization” en *Regional Integration and Multilateral Cooperation in a Global Economy*. La Haya, Países Bajos: Jan Joost.
- Porter, M. (1998). *On Competition*. Cap. 7: “Clusters and Competition. – New Agendas for Companies, Governments and Institutions”. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Soloaga I. y L.A. Winters (1998), “*Regionalism in the Nineties: What Effect on Trade*”, World Bank.
- Tigre, Paulo, M. Laplane, G. Lugones y F. Porta (1999), “Cambio tecnológico y modernización en la industria del MERCOSUR”, *Integración & Comercio*, enero-agosto, 7/8-3, pp. 133-156. Buenos Aires: INTAL.
- Townsend, E. (1988), “La Nación de República: Proyecto latinoamericano del Libertador” Caracas, Ministro de Relaciones Exteriores.
- UNCTAD (2000), *World Investment Report*. Ginebra, Suiza.
- USAID/BID (1999) *Temas Claves y Lecciones Aprendidas de las Reformas del Sector Eléctrico en Latinoamérica*. Washington DC: USAID/BID
- Vera Aguirre, Arturo (1997) *La infraestructura de transporte en América Latina*. Serie Documentos de Trabajo 220. BID
- Viner J. (1999) “The Customs Union Issue”, en *Trading Blocks*, Bhagwati, et al., Ed. Cambridge, MA: MIT Press
- World Bank (2000) *MERCOSUR Ports Sector Study*. Mimeo
- World Trade Organization (1995), *Regionalism and the Multilateral System*, Ginebra, Suiza.

**ANEXO
ESTADÍSTICO**

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1980

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRASIL	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	133.4	765.0	217.6	39.0	17.5	189.0	116.5	182.1	65.0	0.4	0.1	1,725.6	6,293.5	8,019.1
BOLIVIA	245.0	-	36.1	42.4	9.9	1.6	...	26.4	0.7	4.6	...	...	366.7	669.5	1,036.2
BRASIL	1,091.2	180.2	-	450.0	135.6	50.1	408.7	130.1	310.4	230.0	7.4	12.1	3,005.8	17,073.7	20,079.5
CHILE	278.0	26.8	459.1	-	74.9	17.7	6.2	72.0	27.1	69.6	...	...	1,031.4	3,635.5	4,666.9
COLOMBIA	68.7	2.2	8.8	64.3	-	77.1	0.5	29.2	0.9	278.9	0.2	1.6	532.4	3,408.3	3,940.7
ECUADOR	31.0	0.6	34.7	220.4	93.3	-	0.3	12.4	1.6	40.9	...	...	435.2	2,045.6	2,480.8
PARAGUAY	74.2	0.6	40.2	11.3	0.1	...	-	...	10.2	...	...	...	136.6	173.6	310.2
PERU	45.2	79.3	113.5	57.7	60.5	85.9	0.4	-	9.7	52.6	...	0.3	505.1	2,907.8	3,412.9
URUGUAY	142.3	1.7	191.0	23.3	3.6	0.8	14.6	8.0	-	3.0	...	...	388.3	669.8	1,058.1
VENEZUELA	54.4	0.1	673.7	266.2	286.1	17.9	...	30.7	81.1	-	0.5	0.3	1,411.0	17,844.4	19,255.4
GUYANA	1.6	...	2.7	0.5	0.7	0.1	...	0.7	...	21.5	-	0.2	28.0	360.5	388.5
SURINAME	...	...	11.4	...	...	...	...	...	...	31.7	0.3	-	43.4	406.5	449.9
A. DEL SUR	2,031.6	424.9	2,336.2	1,353.7	703.7	268.7	619.7	426.0	623.8	797.8	8.8	14.6	9,609.5	55,488.7	65,098.2
RESTO DEL															
MUNDO	8,990.4	412.1	21,404.8	3,674.3	4,058.3	1,949.3	428.3	2,620.0	1,080.2	9,449.2	324.2	445.4	54,836.5		
TOTAL	11,022.0	837.0	23,741.0	5,028.0	4,762.0	2,218.0	1,048.0	3,046.0	1,704.0	10,247.0	333.0	460.0	64,446.0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1985

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRASIL	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	69.2	496.3	111.0	132.7	14.6	72.2	162.0	99.0	72.8	...	0.1	1,229.9	7,166.0	8,395.9
BOLIVIA	375.9	-	4.5	5.6	4.1	0.1	...	12.6	...	...	...	...	402.8	270.0	672.8
BRASIL	548.2	170.8	-	238.2	103.1	119.3	301.7	91.8	140.3	295.1	6.7	15.4	2,030.6	23,607.6	25,638.2
CHILE	84.5	14.3	207.9	-	44.7	34.5	5.8	45.7	12.3	33.6	...	...	483.3	3,279.9	3,763.2
COLOMBIA	36.6	0.7	6.0	20.9	-	56.3	0.1	31.9	0.3	129.0	...	3.1	284.9	3,267.0	3,551.9
ECUADOR	8.7	0.1	2.5	45.6	65.2	-	0.1	5.9	0.1	2.6	...	...	130.8	2,773.9	2,904.7
PARAGUAY	15.7	0.3	60.1	13.1	0.9	...	-	0.6	6.4	0.2	...	...	97.3	206.6	303.9
PERU	32.5	13.2	52.3	51.7	76.8	68.5	...	-	2.4	41.3	...	...	338.7	2,556.7	2,895.4
URUGUAY	63.1	1.0	143.4	4.0	6.7	1.4	6.1	1.8	-	3.7	...	...	231.2	621.5	852.7
VENEZUELA	1.7	0.7	253.9	248.8	121.2	5.6	0.2	46.8	2.9	-	3.4	4.6	689.8	15,332.9	16,022.7
GUYANA	...	...	1.3	0.3	0.8	0.1	...	0.2	...	7.4	-	0.2	10.3	199.6	209.9
SURINAME	...	...	19.8	...	...	...	...	...	...	33.0	0.1	-	52.9	275.8	328.7
A DEL SUR	1,166.9	270.3	1,248.0	739.2	556.2	300.4	386.2	399.3	263.7	618.7	10.2	23.4	5,982.5	59,557.5	65,540.0
RESTO DEL MUNDO	2,646.1	270.7	12,786.0	1,901.8	3,338.8	1,464.6	273.8	1,225.7	496.3	6,283.3	239.8	269.6	31,196.5		
TOTAL	3,813.0	541.0	14,034.0	2,641.0	3,895.0	1,765.0	660.0	1,625.0	760.0	6,902.0	250.0	293.0	37,179.0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1990

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	65.7	1,422.7	462.3	73.3	42.2	147.4	186.9	262.6	143.6	0.1	0.3	2,807.1	9,545.2	12,352.3
BOLIVIA	236.4	-	78.0	33.8	4.0	0.1	1.1	53.0	3.2	2.8	...	...	412.4	510.5	922.9
BRASIL	645.1	181.9	-	483.7	162.6	126.0	380.5	146.2	294.6	267.6	2.4	16.8	2,707.4	28,704.1	31,411.5
CHILE	113.1	73.2	492.1	-	80.3	41.6	24.0	74.3	27.0	35.6	0.1	...	961.3	7,560.5	8,521.8
COLOMBIA	27.3	5.2	30.0	164.0	-	74.5	0.3	89.3	16.6	203.7	...	2.1	613.0	6,152.0	6,765.0
ECUADOR	9.7	0.4	6.4	77.6	32.2	-	0.3	138.4	0.1	17.5	...	0.1	282.7	2,431.7	2,714.4
PARAGUAY	55.5	4.2	312.3	30.0	1.2	...	-	3.8	11.6	6.1	...	...	424.7	534.0	958.7
PERU	11.6	34.3	105.8	56.8	94.1	28.1	0.4	-	2.8	57.6	...	...	391.5	2,921.1	3,312.6
URUGUAY	82.2	1.8	506.3	16.6	12.4	0.9	6.5	8.6	-	1.7	...	0.1	637.1	1,071.3	1,708.4
VENEZUELA	29.2	0.6	304.1	138.7	363.6	28.8	0.9	36.3	4.8	-	2.2	2.3	911.5	16,205.3	17,116.8
GUYANA	...	...	1.0	0.4	0.5	0.1	...	0.2	...	4.5	-	2.0	8.7	223.1	231.8
SURINAME	...	...	22.7	...	...	...	...	...	...	...	0.1	-	22.8	445.9	468.7
A. DEL SUR	1,210.1	367.3	3,281.4	1,463.9	824.2	342.3	561.4	737.0	623.3	740.7	4.9	23.7	10,180.2	76,304.7	86,484.9
RESTO DEL															
MUNDO	3,762.9	403.7	18,143.6	5,358.1	4,328.8	1,575.7	1,117.6	1,692.0	748.7	6,634.3	217.1	395.3	44,377.8		
TOTAL	4,973.0	771.0	21,425.0	6,822.0	5,153.0	1,918.0	1,679.0	2,429.0	1,372.0	7,375.0	222.0	419.0	54,558.0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1995

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	254.0	5,484.1	1,475.1	233.4	86.3	631.4	275.6	662.9	377.7	...	2.1	9,482.6	11,479.7	20,962.3
BOLIVIA	142.7	-	23.4	25.8	64.4	7.3	5.0	144.4	2.0	5.7	...	...	420.7	760.5	1,181.2
BRASIL	4,041.1	530.0	-	1,210.5	457.2	208.5	1,300.7	438.3	811.1	480.9	12.1	15.7	9,506.1	36,998.0	46,504.1
CHILE	584.1	196.9	1,063.9	-	188.4	124.2	75.9	432.3	56.3	135.1	0.3	...	2,857.4	13,043.5	15,900.9
COLOMBIA	63.1	24.7	136.5	165.5	-	423.3	3.2	566.9	9.0	962.4	1.4	2.7	2,358.7	7,958.3	10,317.0
ECUADOR	89.9	3.8	54.0	194.4	251.9	-	1.6	69.2	8.4	34.1	...	...	707.3	3,654.1	4,361.4
PARAGUAY	83.3	3.6	410.8	31.0	6.9	1.0	-	3.2	34.0	21.6	...	...	595.4	323.9	919.3
PERU	30.8	76.9	199.9	152.1	118.2	46.8	1.2	-	3.2	163.2	0.1	...	792.4	4,647.1	5,439.5
URUGUAY	267.1	2.1	700.1	39.9	18.3	1.3	24.9	36.8	-	11.0	...	0.2	1,101.7	1,004.5	2,106.2
VENEZUELA	36.0	8.8	1,683.9	138.7	1,423.2	215.2	1.2	239.4	16.9	-	7.7	389.0	4,160.0	14,754.1	18,914.1
GUYANA	...	...	9.6	0.6	1.4	0.1	...	...	...	...	-	...	11.7	489.3	501.0
SURINAME	...	...	25.0	...	...	...	...	...	...	...	...	-	25.0	510.0	535.0
A. DEL SUR	5,338.1	1,100.8	9,791.2	3,433.6	2,763.3	1,114.0	2,045.1	2,206.1	1,603.8	2,191.7	21.6	409.7	32,019.0	95,623.0	127,642.0
RESTO DEL															
MUNDO	13,415.9	1,020.2	40,186.8	11,631.4	9,747.7	3,255.0	2,370.9	4,565.9	1,774.2	9,226.3	356.4	1,030.3	98,581.0		
TOTAL	18,754.0	2,121.0	49,978.0	15,065.0	12,511.0	4,369.0	4,416.0	6,772.0	3,378.0	11,418.0	378.0	1,440.0	130,600.0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR

AÑO 1998

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	405.8	7,664.2	1,679.0	183.4	119.1	599.0	314.4	824.5	351.5	0.2	1.4	12,142.5	13,179.5	25,322.0
BOLIVIA	141.3	-	30.1	34.2	86.5	80.2	1.9	140.5	50.1	11.4	...	...	576.2	747.0	1,323.2
BRASIL	6,747.1	675.8	-	1,023.0	467.7	203.6	1,249.4	368.7	880.5	706.3	6.0	12.0	12,340.1	38,778.6	51,118.7
CHILE	734.5	247.0	828.0	-	210.3	194.3	60.1	362.1	56.2	176.3	0.3	0.5	2,869.6	11,971.7	14,841.3
COLOMBIA	86.3	46.3	99.8	159.4	-	573.9	5.4	369.8	8.1	1,145.3	1.6	4.3	2,500.2	8,320.8	10,821.0
ECUADOR	76.6	7.0	33.4	139.8	282.6	-	1.4	199.1	31.1	59.3	...	...	830.3	3,372.7	4,203.0
PARAGUAY	152.7	4.9	349.3	40.0	2.9	0.3	-	9.2	28.7	8.5	...	...	596.5	417.6	1,014.1
PERU	28.4	115.5	180.3	138.5	143.4	106.4	1.5	-	4.7	108.0	...	0.2	826.9	4,844.6	5,671.5
URUGUAY	513.6	3.7	935.1	73.4	13.4	15.9	83.8	33.0	-	27.7	...	0.4	1,700.0	1,069.6	2,769.6
VENEZUELA	54.3	5.1	661.0	191.8	1,432.5	221.2	4.8	298.9	17.4	-	12.1	6.2	2,905.3	13,951.7	16,857.0
GUYANA	...	...	...	...	4.3	...	...	0.3	...	...	-	...	4.6	570.3	574.9
SURINAME	...	...	1.3	...	...	0.4	...	...	...	0.1	4.7	-	6.5	429.5	436.0
A. DEL SUR	8,534.8	1,511.1	10,782.5	3,479.1	2,827.0	1,515.3	2,007.3	2,096.0	1,901.3	2,594.4	24.9	25.0	37,298.7	97,653.6	134,952.3
RESTO DEL															
MUNDO	19,735.2	898.9	47,947.5	13,610.9	10,853.0	3,534.7	1,822.7	4,904.0	2,228.7	12,295.6	505.1	501.0	118,837.3		
TOTAL	28,270.0	2,410.0	58,730.0	17,090.0	13,680.0	5,050.0	3,830.0	7,000.0	4,130.0	14,890.0	530.0	526.0	156,136.0		

Fuente: CEPAL

TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS ENTRE PAISES DE AMERICA DEL SUR
Viajes por tramos entre países - Año 1999

	ARG	BOL	BRA	COL	CHI	ECU	GUY	PAR	PER	URU	VEN
ARG	0	160559	573698	35144	837097	5857	0	109675	68703	1530052	29932
BOL	167729	0	106846	7798	92805	56	0	27523	71761	20928	12799
BRA	1266803	168385	0	32778	249157	14034	7194	123661	58099	307484	76981
COL	40650	10166	13727	0	40013	30877	53	115	82469	0	192944
CHI	852325	99820	121758	25654	0	20686	153	49936	238151	83744	31608
ECU	12899	126	6797	124784	41791	0	0	0	66048	0	52531
GUY	0	0	4609	0	0	0	0	0	0	0	0
PAR	123430	24674	54188	63	51352	0		0	202	22531	188
PER	88660	59226	28068	74385	239252	28395	0	518	0	7513	91506
URU	1514571	24993	304661	0	80374	0	0	22837	7315	0	0
VEN	32522	12742	41826	157679	28148	17350	0	214	92641	0	0

**TELECOMUNICACIONES ENTRE PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1998**

Tráfico de Telecomunicaciones Saliente - Millones de Minutos

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	22.0	41.4	30.7	3.4	n/d	23.3	24.7	45.6	3.6	n/d	n/d	194.7	164.0	358.7
BOLIVIA	5.3	-	3.6	3.2	1.0	1.4	0.4	3.7	0.2	0.4	n/d	n/d	19.2	12.4	31.6
BRASIL	41.8	6.1	-	9.6	4.7	n/d	10.4	2.7	11.6	2.5	n/d	n/d	89.4	456.4	545.8
CHILE	26.9	5.2	9.6	-	2.1	3.4	1.4	10.3	1.8	3.4	n/d	n/d	64.1	194.9	259.0
COLOMBIA	3.4	1.0	4.7	2.1	-	n/d	n/d	3.8	0.4	15.8	n/d	n/d	31.2	168.8	200.0
ECUADOR	n/d	1.4	n/d	3.4	n/d	-	n/d	2.0	n/d	2.6	n/d	n/d	9.4	40.6	50.0
PARAGUAY	12.0	0.5	8.6	1.3	n/d	n/d	-	0.4	1.5	n/d	n/d	n/d	24.3	13.5	37.8
PERU	6.9	2.8	2.7	7.0	3.8	2.0	vr	-	n/d	2.9	n/d	n/d	28.1	62.3	90.4
URUGUAY	40.6	0.3	10.5	2.0	0.4	n/d	1.7	0.5	-	0.7	n/d	n/d	56.7	21.6	78.3
VENEZUELA	3.0	0.4	2.5	1.8	15.8	2.6	n/d	4.1	n/d	-	n/d	n/d	30.2	134.3	164.5
GUYANA	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	-	n/d	0.0	n/d	n/d
SURINAME	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	-	0.0	n/d	n/d
A. DEL SUR	139.9	39.7	83.6	61.1	31.2	9.4	37.2	52.2	61.1	31.9	0.0	0.0	547.3	1,268.8	1,816.1

Valores en itálica: estimados

n/d: Información no disponible

Fuente: TeleGeography