

PROYECTO TÚNEL BINACIONAL ARGENTINA – CHILE “AGUA NEGRA”: ¿UNA IDEA PERTINENTE PARA LA TRANSFORMACIÓN SOCIAL EN AMÉRICA LATINA?*

Marcos Acevedo
Abogado

I. Introducción

Frente a lo que representa para América Latina la actual configuración internacional – que ofrece oportunidades regionales para nada desdeñables- es pertinente poner en cuestión la necesidad de una estrategia regional profundamente mancomunada. Tal es así, que de acuerdo al panorama actual resulta condición *sine qua non* definir, en primer lugar, una estrategia de desarrollo común en aras de salvaguardar los intereses regionales. Esta estrategia deberá estar orientada por una planificación táctica y diagramada, en donde la proyección del desarrollo regional esté a la vanguardia de la misma.

En este sentido, la organización territorial -factor determinante en la búsqueda del desarrollo-, encuentra en los ejes de integración su mano ejecutora. Es aquí donde problematizaremos acerca del eje de integración Agua Negra, en tanto herramienta de influencia sobre el protagonismo de nuestra región en el sistema mundo, con su consecuente impacto en el progreso regional.

II. Hacia una nueva geografía de responsabilidades públicas para el desarrollo. Una construcción con raigambre latinoamericanista

Acerca del camino escogido hacia el logro del desarrollo económico, como vía conductora con impacto positivo en la reducción de la profunda desigualdad que padece nuestro continente, mucho se ha discutido; pero no se le ha dado la misma importancia discursiva a un debate tan elemental como es qué entendemos por “desarrollo”.

Históricamente se ha tenido una visión del desarrollo de avance lineal, asumido como un camino a largo plazo, con un ritmo de avance constante, en donde cada una de las

*Trabajo realizado en el marco de la Maestría en Integración Latinoamericana, Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Nacional de La Plata.

acciones tomadas por los sujetos partícipes en dicho proceso, hacen su pertinente aporte en aras de alcanzar aquel horizonte tan ansiado.

Como consecuencia de esta concepción del avance o progreso de las sociedades, se ha adoptado el índice de PBI de cada Estado como unidad de medida de su desarrollo, a la par de aquellos que atienden a la diversificación de sus estructuras productivas. La modernidad hizo de la economía el estandarte del desarrollo de los países, instalando la idea según la cual el comportamiento económico de los actores podía ser analizado prescindiendo del contexto histórico, social, cultural e institucional donde estos se desenvuelven. La idea de racionalidad y eficacia económica acaparó el espectro de análisis, haciendo caso omiso a aquellos estudios de mayor alcance analítico.

Al analizar el “desarrollo” como una categoría compleja en su conformación, encontramos que el aspecto territorial ocupa un lugar preponderante. Es cardinal para el éxito de cualquier proyecto que propenda al efectivo desarrollo de una zona, tomar en cuenta sus cualidades intrínsecas; pues de nada sirve un proyecto por mejor diseñado que esté, si no se encuentra “situado” en el contexto concreto de los actores de un territorio, si no está debidamente apoyado en el conocimiento pertinente, en la inteligencia territorial necesaria para encauzar el proceso de desarrollo.

Bien adentrados en el siglo XXI, inevitablemente se nos presentan interrogantes que cuestionan al clásico modelo de crecimiento económico: ¿únicamente cualidades económicas han hecho de la zona del Río de la Plata en el siglo pasado un territorio rico, o han intervenido necesariamente factores históricos de asignación de funciones a diferentes regiones? Lo mismo nos cuestionamos con la zona cuyana del territorio argentino ¿la postergación de obras en las provincias norteñas de Argentina lindantes con Chile, tiene como causa solamente la riqueza de la pampa húmeda, entre algunas otras? Creemos que, tal como venimos diciendo, ha habido cierta marginación de sus propias identidades en diversas áreas del territorio nacional, que algunos definen como enfrascamiento territorial en cuanto al NO desarrollo de esas zonas por poner el acento en otras. Quizás a través de esta lógica de pensamiento, podamos comprender aquellas propuestas que han surgido en el ámbito político de la República Argentina en los últimos tiempos, que consideran la posibilidad de trasladar su Capital Federal hacia el norte del país en busca de, entre otras cuestiones, acercarse más al comercio Asia-Pacífico.

Bajo esta óptica considero acertada aquella concepción que caracteriza al territorio como una realidad social anclada en un lugar; el espacio social está “abierto a la política”, según nos dice Doreen Massey (2007).

Por lo tanto, la realidad territorial es una construcción social a partir de relaciones de poder cimentadas en el tiempo y resignificadas en el presente. Esas tensiones sociales no son sólo locales, ya que siempre un territorio forma parte de un contexto situacional (de alcance regional, nacional y/o global), que lo envuelve, lo condiciona y lo define. Ningún territorio es una isla que pueda desarrollarse al margen de los contextos de los que forma parte. Pero tampoco es un mero recipiente de lógicas externas que explican todo lo que ocurre en cada ámbito, sea urbano o rural. Tal es así que como consecuencia de ello en muchas ocasiones se verifica una reterritorialización del espacio, tanto en su aspecto físico como cultural-histórico.

A la luz de los conceptos vertidos *ut supra*, pretenderé describir uno de los proyectos de infraestructura más ambicioso del continente sudamericano: Túnel binacional Argentina - Chile “Agua Negra”, que tiene como propósito la integración física territorial de Sudamérica en sentido Este-Oeste, a través de un corredor bioceánico, en busca de mayor desarrollo regional. Su área de influencia es:

- El área de influencia (AI) del EID MERCOSUR-Chile corresponde a un territorio de 3.216.623 km² que incorpora al 18 % de la superficie del continente Sudamericano. En este eje habitan 141.453.273 personas, las cuales representan un 34,9 % de la población total de América del Sur (estimada en 405.040.460 habitantes). Este Eje configura un territorio que comprende una franja continental que se desarrolla de norte a sur desde el Centro Oeste de Brasil (Estado de Minas Gerais), abarcando las costas del Atlántico en Brasil, Uruguay y Argentina hasta la latitud correspondiente a la provincia de Buenos Aires y luego de Este a Oeste incluyendo Paraguay, la zona central de Argentina y Chile hasta el Océano Pacífico. Esta área incorpora importantes espacios geográficos como la Mata Atlántica brasileña, la llanura Chaco-pampeana de Argentina y Paraguay, la Región cordillerana central de Argentina y Chile, siendo el asiento de varias capitales nacionales y de los principales centros urbanos, productivos e industriales del eje.

Al hablar de desarrollo, es atinente citar que la CEPAL recalca, en su portal del día 21 de Junio de 2016, “*que propiciar una adecuada logística para los recursos naturales es un tema de especial importancia para el desarrollo de la región, donde la falta de*

infraestructura o los altos costos logísticos imperantes dificultan además la posibilidad de realizar encadenamientos productivos o re-exportaciones con valor agregado. En otras palabras, no habrá una integración productiva en la región, sin una integración logística que la sustente”.

III. El Eje “MERCOSUR + Chile” en la estrategia regional brasileña: IIRSA, su mano ejecutora

El eje MERCOSUR-Chile está compuesto por 15 proyectos individuales, estructurados en 6 proyectos API por una inversión estimada de US\$ 3.144 millones. Se estima que todas las obras concluirán antes de 2019, a excepción de las del Túnel Binacional Agua Negra - proyecto a describir en el presente trabajo - y el Gasoducto del Noreste Argentino que finalizarán en 2022. Ese mismo año finalizarán 4 proyectos estructurados.

El Túnel Binacional Agua Negra es uno de estos proyectos que consiste en la construcción de un túnel doble en la frontera entre Argentina y Chile, en el paso de Agua Negra. Debido a su ubicación geográfica, conforma un importante eje de integración regional que fortalece las conexiones desde la zona central de Argentina hacia el área de influencia del Puerto de Coquimbo en Chile, fomentando el turismo y el comercio internacional entre todos los países que conforman el Eje MERCOSUR-Chile.

La traza de 13,8 km de longitud nominal, entregaría una ruta más expedita, con menores riesgos y habilitada durante todo el año. En el contexto bilateral, este proyecto se estudió en el ámbito del Grupo Técnico Mixto y posteriormente en el seno de una Entidad Binacional creada en el marco del Tratado de Maipú suscrito entre Argentina y Chile en 2009 (EBITAN). Asimismo, se aprobó, en febrero de 2015, por Ley 27.124 (Arg.) el II Protocolo Complementario al Tratado de Maipú para el proyecto binacional Túnel de Agua Negra.

La importancia geopolítica de este Eje bioceánico radica en dos cuestiones fundamentales, a saber: por un lado, se destacan las magnitudes comerciales y riquezas naturales que posee, como ser la zona que genera cerca del 70% de la actividad económica sudamericana, como así mismo que dentro de sus actividades económicas dominantes se encuentren la producción primaria y la extractiva, la

agroindustria y la industria, y los servicios¹⁴; y por otro lado, es insoslayable reconocer en esta subregión la aptitud de ser una herramienta fenomenal para consolidar el liderazgo regional de quien lo pretenda.

La región sudamericana ha experimentado, en lo que va del siglo XXI fuertes cambios en las relaciones de poder entre sus actores estatales, principalmente como consecuencia de la disputa por el liderazgo regional; esto condujo a un panorama de inestabilidad política que tendió al aumento de conflictos.

El origen del Mercosur es un acuerdo bilateral entre la Argentina y el Brasil, posterior al trágico período de gobiernos dictatoriales de la década de 1960 y 1970; allí, sus principales fines fueron lograr cierta concertación política y económica en aras del fortalecimiento de la democracia, a la par de negociar las gigantescas deudas externas heredadas de los gobiernos de facto. Ya en la década de 1990, con el ingreso de Paraguay y Uruguay, este acuerdo muta hacia un acuerdo subregional, con fines integracionistas.

Brasil comienza a advertir, ya en la administración de Fernando Henrique Cardoso, que este bloque subregional con aspiraciones de unión aduanera en un primer período, podría permitirle defender los intereses de sus empresas en países vecinos, como también proyectarse como líder regional. Los primeros pasos del Mercosur son satisfactorios en términos comerciales, pero no así en materia de proyección e inserción internacional.

Con la asunción de Lula Da Silva como presidente del Brasil en 2003, la intención de proyección internacional abandona el disimulo expuesto hasta el momento, y se produce un sinceramiento de la intencionalidad geopolítica del gigante sudamericano. Esto se observa con claridad en dos hechos políticos, que hablan del interés por parte del país carioca de consolidarse como líder regional sudamericano:

- Su particular impulso para que las negociaciones CAN-MERCOSUR prosperen;
- El objetivo de acceder al Océano Pacífico a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)¹⁵.

¹⁴ Sin embargo, las exportaciones totales depende en su gran mayoría del comercio de materias primas y manufacturas basadas en recursos naturales, teniendo una muy baja participación los productos de alta tecnología.

Ahora bien, los avances del Brasil en la búsqueda por el liderazgo regional se dieron en un marco internacional propicio, en donde se destacan: los atentados del 11 de Septiembre de 2001 en Nueva York que permitieron la apertura del “juego” mundial; el alza en los precios de los commodities de sus principales productos de exportación que le aportaron un recurso financiero de poder indiscutible; la crisis en el corazón de los centros financieros del capitalismo global¹⁶, que mermaron el poder político de los países desarrollados; y, finalmente, su superioridad en términos materiales con respecto a sus países vecinos, fueron todos factores que hicieron posible una proyección brasileña al mundo.

No obstante, los factores favorables al liderazgo brasileño, siempre se supo que no eran suficientes para su consolidación como tal. Era imprescindible contar con una planificación territorial centrada en la superación de los obstáculos logísticos y de infraestructura física de la región que uniera espacios marginados del país, haciendo del Brasil un Estado integrado entre sus regiones¹⁷ y con los países vecinos - lo que le permitiría a sus empresarios mirar más allá de los habituales mercados y en diferentes direcciones -, como así también constituir un marco jurídico--institucional que lo pusiera al frente de la coyuntura regional, lo suficientemente flexible para sortear posibles conflictos que surgieran y entorpecieran la paz y estabilidad regional, que Brasil necesitaba para posicionarse como portavoz y garante regional.

Es así como, bajo la presidencia de Cardoso nace la IIRSA. La Primera Reunión de Presidentes Suramericanos, que se llevó a cabo en Brasilia (Brasil) en el año 2000 tuvo como resultado concreto la creación de la “Iniciativa”. Con la sucesión presidencial, Lula Da Silva continúa la misma política exterior heredada de Cardoso, aunque más amplia, abarcando temas como la seguridad fronteriza, entre otros.

Con el propósito de lograr un marco jurídico--institucional regional que lo condujera hacia el liderazgo regional, Brasil ha promovido trece cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la Unión de Naciones Suramericana (UNASUR). Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización para culminar con la aprobación del Tratado Constitutivo de la UNASUR

¹⁵ La idea de corredores bioceánicos existe desde antes del nacimiento de IIRSA, ya que en 1992 se planteó la idea de construir comunicadores entre Santos y Antofagasta (Chile), y de Acre al Pacífico.

¹⁶ Crisis de Lehman Brothers: en 2007 se vio gravemente afectada por la crisis financiera provocada por los créditos subprime. Acumuló enormes pérdidas por títulos respaldados por las hipotecas a lo largo de 2008.

¹⁷ En más de una ocasión se subvalora el factor nacional en los proyectos de la IIRSA.

el 23 de mayo de 2008, en la ciudad de Brasilia. Es en este ámbito institucional, donde se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial que trabajan en diferentes áreas; siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado el 28 de enero de 2009, durante la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. En 2011, la Iniciativa IIRSA fue incorporada al Consejo como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional.

Mucho ha cambiado el panorama regional desde los albores de la Iniciativa y del nacimiento de la UNASUR hasta nuestros días. Un dato que refleja ello es la proliferación de los Tratados de Libre Comercio, como asimismo la constitución de mega acuerdos regionales que nuclean a países desarrollados, algo no visto hasta la actualidad; un hecho de la realidad que muchos se la adjudican al “fracaso” de la Ronda Doha. En este contexto, y tras haber recorrido sucintamente la política exterior brasileña y la vinculación con su mano ejecutora - IIRSA -, es pertinente cuestionar e interpelar al futuro de la región sudamericana.

Mientras algunos miembros de la CAN, como Colombia y Perú, parecen verse fortalecidos por formar parte de la Alianza del Pacífico, un bloque con importantes avances comerciales¹⁸ y financieros¹⁹ en tan sólo cinco años de existencia - que incorpora a México, país que Brasil había logrado marginar de la geopolítica sudamericana y que ahora nuevamente presente potencia a los miembros de la CAN opuestos al modelo político/ideológico del ALBA²⁰; miembros del MERCOSUR, como Venezuela y el mismo Brasil, se encuentran sumergidos en profundas crisis políticas, aunque desde ya de diferente dimensión; sin dejar de resaltar que miembros del ALBA- como Venezuela, Ecuador y Bolivia - no mantienen negociaciones con la Unión Europea, siendo este un obstáculo más en la negociación inter-bloques MERCOSUR - UE.

¹⁸ Representa el 44,5% del PIB de la región (US\$ 2,1 billones en 2014), el 54,9% de su comercio (US\$ 1,3 billones) y el 42,3% de su población (221,9 millones), sino también porque se espera que se convierta en una plataforma de exportación para que las empresas locales aumenten sus exportaciones fuera de la AP, particularmente hacia la región de Asia-Pacífico, cuyos miembros están ampliando su ya importante red de acuerdos comerciales, que incluye el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP).

¹⁹ El Mercado Integrado Latinoamericano (MILA) —creado en 2011 cuando Chile, Colombia y Perú integraron sus mercados bursátiles— servirá como base para ampliar la integración financiera entre los miembros del bloque. El primer paso se dio en diciembre de 2014, cuando la bolsa de valores de México se convirtió en un miembro oficial del MILA. Aunque actualmente sea pequeño, se espera que en un futuro cercano el MILA alcance un volumen de transacciones comparable al de la bolsa de valores de Brasil.

²⁰ Alianza Bolivariana para los Pueblos de América.

En la región sudamericana corren tiempos poco propicios para vaticinar sobre lo que ocurrirá en el mediano plazo; pero producto del panorama actual, en donde las ideas neoliberales han avanzado sobre la región, logrando establecer un bloque lo suficientemente funcional a sus intencionalidades políticas y económicas -como lo es la Alianza del Pacífico, en donde las empresas transnacionales parecen ser las grandes ganadoras²¹- es pertinente replantear la Iniciativa en torno al liderazgo regional: ¿es IIRSA perfectamente funcional a la nueva articulación regional, con acento neoliberal? ¿O acaso deberíamos decretar su deceso, junto con el de la UNASUR?

En este sentido, es oportuno citar a Harvey (2004) y Portillo (2004) quienes sostienen que el proyecto IIRSA sigue la dirección de ser una nueva forma de expansión imperialista en el sentido interior-literal, priorizando la economía internacional en detrimento de una integración centrada en el mercado interno. A su vez, tenemos a Senhoras (2008) quien ve en la IIRSA, como en otras iniciativas originarias en la zona del Mississippi hasta la costa atlántica, un elemento estructurante de la política hegemónica estadounidense para las Américas. Por esto mismo, es pertinente analizar cuáles son las posibilidades que tiene la IIRSA de adaptarse a la nueva lógica integracionista, en donde la Alianza del Pacífico parece estar tomando la posta.

Producto de lo que venimos exponiendo considero que el “cambio de época” tendrá sus efectos sobre la región cordillerana; una región que ha sido postergada por decenas de políticas públicas de integración territorial, quizás se convierta en la más codiciada de las Repúblicas de Argentina y Chile, como así también comience a estar más aún bajo la lupa de las políticas exteriores del Brasil. Tal vez, esa región postergada que se nos viene a la mente cuando pensamos en los cruces de frontera Argentina - Chile por el norte, se convierta en terreno de inversiones de cierta envergadura, con potencialidades comerciales, turísticas y logísticas, como jamás se haya pensado.

²¹ La Alianza del Pacífico no lleva a cabo medidas para fortalecer el mercado interno, factor que desfavorece la integración productiva. El salario mínimo de los miembros no experimentó cambios significativos desde 2009, debilitando la recuperación de las economías nacionales, según el Panorama Laboral de América Latina y el Caribe 2014 de la OIT. Por otro lado, la integración productiva de la Alianza del Pacífico permanece estancada, ya que el comercio intrarregional representa 5,6 por ciento del comercio total, proporción insignificante en comparación con las transacciones comerciales intrarregionales del Mercado Común del Sur (Mercosur) y la Unión Europea, que representan cerca del 15 y 66 por ciento del comercio total, respectivamente.

En un mundo donde la economía global está inmediatamente presente en la economía local; y en donde en las relaciones internacionales, las relaciones horizontales -polo/polo- parecen ocupar un lugar más preponderante que las de esencia vertical -polo/periferia-, es absolutamente pertinente, oportuno y necesario pensar a la región San Juan (Arg) - Coquimbo (Chile) bajo el concepto de territorio en redes, en donde los polos los detectamos en las zonas de producción de Minas Gerais (Brasil) y Buenos Aires (Arg) en primer término, junto con las de Uruguay, Asunción (Paraguay), Rosario y sur de Córdoba (Arg); y en donde el resto del territorio de influencia actuaría como periferia acoplándose al Eje, haciendo de la región un terreno segmentado y discontinuo, y en el que la función principal de la periferia pareciera ser marcar la dirección hacia los centros / polos de concentración regional.

En definitiva, podemos sintetizar los objetivos del Eje San Juan - Coquimbo en los siguientes:

- Optimizar los flujos de bienes y servicios entre los centros económicos de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
- Articulación de flujos de bienes y servicios con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Desarrollar y mejorar las cadenas productivas regionales.

En este contexto, Brasil ha tomado cierta distancia de las negociaciones de la OMC en busca de protección para su industria, no ha concretado acuerdos con naciones desarrolladas, además de estar prácticamente aislada en términos de cadenas globales de valor; y paralelamente se advierte que *“el TTIP, el TPP y un eventual tratado comercial China--ASEAN obligan a Brasil a ampliar sus acuerdos en América Latina porque el TTIP significaría reducción de sus exportaciones agroalimentarias y pérdida de IED; el TPP diversión del comercio del MERCOSUR en países latinoamericanos como Chile, Perú y México, que participan de él, y un acuerdo entre China y el Sudeste asiático reduciría sus exportaciones agroalimentarias a China e India”* (Gayá / Rozemberg, citado por Rita Giacalone, 2014:106).

Finalmente, es oportuno citar las palabras del Presidente de la Argentina en la cumbre de la AP, del día 30 de Junio de 2016 en Chile, donde en carácter de País observador,

afirmó: "*Queremos ser parte activa en el mundo para ayudar a resolver los problemas globales, dinamizar el Mercosur hacia el siglo XXI y converger hacia la Alianza del Pacífico*"²².

IV. Compatibilidades e incompatibilidades jurídico-institucionales del proyecto binacional "Agua Negra". UNASUR y ALIANZA DEL PACÍFICO

Como bien es sabido, la República de Chile no es miembro pleno de Mercosur, aunque sí goza del estatus de país asociado. Este país andino siempre ha tenido una política integracionista un tanto independiente a la del bloque mercosureño, y eso se evidencia en los proyectos de integración de los que ha formado parte, y de los que conforma en la actualidad: hasta el año 1976, ha sido miembro pleno y originario de la CAN, y desde el año 2012²³ conforma junto con México, Perú y Colombia la Alianza del Pacífico, siendo el principal impulsor de la misma.

No obstante lo antedicho, y pese a la geografía que no opera como un factor positivo para la integración regional de Chile con el lado oriental/atlántico del continente sudamericano, es digno de destacar que han habido esfuerzos por superar estas barreras y hacer más fluidas las comunicaciones entre ambas regiones. Entre los principales esfuerzos, encontramos aquella normativa que conforma el marco legal general, que regula a gran escala las *relaciones entre Mercosur y Chile; ellas son: el "Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR-Chile ACE No.35", y su "Protocolo sobre Integración Física"*.

Los orígenes del paso "Agua Negra" podemos encontrarlos a finales del siglo XVI, cuando durante el dominio español, Don Gaspar Zárate se dirigió al Rey, en representación del Cabildo de San Juan, pidiendo la construcción de un camino que vinculara esta ciudad con La Serena y continuó un interesante tráfico de mula, minerales y productos producidos en ambos territorios. Durante todo el siglo XX hubo

²² Disponible en: <http://www.caserosada.gob.ar/slider-principal/36661-el-presidente-macri-defendio-la-idea-de-dinamizar-el-mercosur-y-avanzar-hacia-la-convergencia-con-la-alianza-del-pacifico> Última consulta: 30 de septiembre de 2016.

²³ Luego de la Declaración de Lima de 2011, se empezaron a realizar cumbres con motivo de establecer acuerdos sobre cómo conformar la Alianza, objetivos, requisitos, y demás temas. El 5 de marzo de 2012 en la tercera cumbre presidencial, realizada esta vez por videoconferencia, los presidentes de los países miembros y de los países observadores aprobaron el texto del acuerdo marco que da vida a la Alianza del Pacífico donde se establecieron los objetivos de este foro de integración.

avances en torno a la institucionalidad e infraestructura, hasta que finalmente el 1° de marzo de 1965, se inaugura el camino.

Los principales logros se verifican a partir del siglo XXI:

- Entre 1999 y el 2009, se realizaron varios estudios de demanda, análisis de los flujos de transporte y carga. Se avanzó además en estudios geológicos, hidrológicos, geotécnicos y en un diseño conceptual del túnel.
- Entre el 2009 y 2011, Argentina encarga primero el estudio y diseño conceptual y luego, el diseño de ingeniería básica y de impacto ambiental del túnel de Agua Negra. Ello propició, entre otros factores, que el 30 de octubre de 2009 se suscribiera un Protocolo Complementario al Tratado de Maipú, creando una Entidad Binacional para conducir y analizar los estudios y dirigir las demás etapas relativas a una eventual construcción. La Entidad Binacional para el Proyecto de Túnel de Baja Altura del Paso de Agua Negra, EBITAN, se constituyó en 2010.
- A comienzo de los 2000 tuvieron lugar grandes logros en aras de la ejecución del proyecto: en Santiago de Chile tuvo lugar el acto administrativo por el cual 22 empresas reunieron los requisitos para participar de la licitación de la construcción del túnel. Ya el próximo paso son las ofertas económicas.

En el presente apartado se pretende avanzar sobre la compatibilidad o incompatibilidad de la IIRSA con los bloques regionales UNASUR y ALIANZA DEL PACÍFICO (en adelante AP), sobre la base de sus estructuras jurídico-institucionales.

Para ello, se tomarán en cuenta el derecho originario de cada uno de estos bloques regionales -“Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas” y el “Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico”- como, asimismo, su derecho derivado -protocolos, resoluciones, declaraciones, estructura organizativa- para realizar un análisis comparativo entre ellos en lo que respecta a:

- 1. Prioridad en el acuerdo de cuestiones de infraestructura;*
- 2. Principales destinos perseguidos a través de obras de infraestructura;*
- 3. Idea acerca de la infraestructura: ¿desarrollo o competitividad?;*
- 4. Regulación del financiamiento para proyectos de infraestructura;*

5. *Existencia o inexistencia de organismo especializado en infraestructura;*

6. *Naturaleza del órgano responsable proyectos de infraestructura*

Prioridad en el acuerdo de cuestiones de infraestructura

Prioridad en el acuerdo de cuestiones de infraestructura Prioridad es el orden de mérito e importancia que los países le asignan a la temática “infraestructura”, a la hora de firmar el tratado constitutivo; y esto habla de la trascendencia valorativa que tienen cada uno de los factores que hacen a la integración de acuerdo al espíritu de cada bloque regional.

En UNASUR, ya en el preámbulo se menciona la palabra infraestructura, como una herramienta que contribuye al fortalecimiento de la unidad de América Latina y el Caribe. Al encontrarse inserto en esta parte del Tratado Constitutivo, su mención sirve de guía interpretativa para todo el resto del Acuerdo; es un factor que a la par de otros, será orientador en la gestión de la integración.

Ya en el articulado del Tratado, en el art. 2, encontramos con rango de prioridad a la infraestructura, bajo el subtítulo “Objetivos”. Por si no fuera claro, en el siguiente artículo, donde se detallan los Objetivos Específicos del bloque, vuelve a mencionarse al desarrollo de la infraestructura para la interconexión de la región como un objetivo particular. Finalmente, en el artículo 15 se explicita que en las relaciones con Terceros será prioritario el desarrollo de la infraestructura.

En la AP, no se hace mención de la infraestructura. Llamativamente ni siquiera se menciona el término en todo el Acuerdo Marco; quizás como una expresión más de la cautela que gobierna a todo el acuerdo a la hora de lanzar sus objetivos, ya que es sabido el lugar meridional que ocupa el pragmatismo y la prudencia. Es más, vale destacar lo escueto del acuerdo en sí mismo, en donde regula cuestiones elementales e imprescindibles para la viabilidad de cualquier bloque regional.

En lo que respecta a la temática *infraestructura* y comercio, es pertinente citar que, durante la Cumbre de Cartagena de 2014, los países miembros acordaron un plan basado en cuatro pilares para minimizar las barreras, en donde uno de ellos es la infraestructura: “*se utilizará un fondo de inversiones en infraestructura para financiar proyectos de infraestructura blanda y dura*”. En esta misma línea, en Washington, D.C., 18 de abril 2015, en el marco de las Reuniones de Primavera del Banco Mundial

y Fondo Monetario Internacional, se llevó a cabo la *V Reunión de Ministros de Finanzas de la Alianza del Pacífico (AP)* con la participación de los Ministros de Hacienda - y equivalentes - de los Estados miembros de la AP. Respecto al eje de Inversión en Infraestructura, se destacó la posibilidad de contar con un Fondo de Infraestructura que pueda constituirse como un fondo de inversión regional, que permita la participación de nuevos actores en el financiamiento en la materia en los países de la Alianza a través del desarrollo de un “marca de activos de infraestructura” de alta calidad de la Alianza Pacífico. El fondo debería contar con los más altos estándares de gobernanza y transparencia, y convertirse en un modelo a ser replicado internacionalmente. La última noticia alrededor de su constitución, es que *PwC*²⁴ planteó la creación de un fondo de US\$50.000 millones para proyectos en los cuatro países integrantes de la AP. Este demoraría un mínimo de seis meses en constituirse y se consumiría en los próximos cinco años. El fondo de inversión “inter-Alianza” estaría conformado por inversionistas institucionales como el BID (Banco Interamericano de Desarrollo), BanBif (Banco Interamericano de Finanzas) y el CAF (Banco de Desarrollo de América Latina). Lo que se evidencia tras lo expuesto *ut supra* es que la materia vinculada a la infraestructura regional de la AP no goza de regulación con rango constitutivo, sino que muy por el contrario hasta el momento ha sido únicamente materia de declaraciones²⁵ y especulaciones.

Principales destinos perseguidos a través de obras de infraestructura

A través de una somera lectura del Tratado Constitutivo, es manifiesto que la UNASUR pretende un planeamiento de la infraestructura regional en vistas a contribuir al fortalecimiento de la unidad de América Latina y el Caribe; como así mismo eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados. Se destaca que la interconexión de la región y entre sus pueblos, de acuerdo con criterios de desarrollo social y económico sustentables, es prioritario al momento de la planificación de la infraestructura. A todas luces, el criterio vertebral de la planificación territorial UNASUR es eminentemente político.

²⁴ PwC (anteriormente Price wáter house Coopers) es una firma de servicios profesionales, prestando servicios de auditoría, consultoría y asesoramiento legal y fiscal a las principales compañías, instituciones y gobiernos a nivel global.

²⁵ Entre las que se encuentran la “Declaración de Paracas” de fecha 03/07/2015, y la “Declaración de Cartagena de Indias” de fecha 10/02/2014.

Pues por otro lado, tenemos a la AP, con un criterio eminentemente economicista y profundamente comercialista. Llegamos a esta conclusión tras valorar los principios rectores²⁶ de su Acuerdo Marco, ya que todas las declaraciones deben respetar y guiarse necesariamente por los principios emanados de él. Además, se evidencia cierta especificidad y pragmatismo al tratar la temática en cuestión durante las Declaraciones. Por ejemplo, se inmiscuyen asuntos relativos a “los sectores de comunicaciones, transportes, agua, medio ambiente, turismo, energía, energía renovable, así como en proyectos de prestación de servicios públicos”. En otra oportunidad, y como muestra no sólo de especificidad sino también de pragmatismo, se trata el tema de “promover la posibilidad de un desarrollo eventual de “vehículos de la Alianza del Pacífico” con reglas y prácticas de mercado, que permitan a los inversionistas privados participar en los proyectos de infraestructura de la región”.

Idea acerca de la infraestructura: ¿desarrollo o competitividad?

En UNASUR, la palabra infraestructura encuentra significación por los términos que lo circundan, como “desigualdad socioeconómica”, “inclusión social”, “participación ciudadana”, “democracia”, “soberanía e independencia de los Estados”, “interconexión de la región y entre nuestros pueblos”, y “desarrollo social y económico sustentables”. De allí inferimos que los proyectos de infraestructura que se pretenden llevar a cabo deben propender al desarrollo, entendido este como lo hemos expresado en el primer apartado del presente trabajo, bajo un haz de integralidad, en donde lo económico congenia con lo político, social, cultural y ambiental; en donde el comportamiento económico de los actores no puede ser analizado prescindiendo del contexto histórico e institucional en donde estos se desenvuelven. Conforme lo que venimos exponiendo, se desprende que la planificación territorial ocupa un lugar notable en el desarrollo de las regiones.

A su vez, en la AP vemos nuevamente que los principios economicistas y comercialistas son los que marcan la agenda del bloque. En él, crecimiento y competitividad son conceptos transversales que guiarán en todo momento la construcción de interconexiones regionales. Así es como el desarrollo se entiende de

²⁶ Entre los fundamentos del Tratado tenemos la creación de un área de integración profunda en aras de consolidar la libre circulación de personas, capitales, servicios y bienes; impulsar el crecimiento, el desarrollo y la competitividad; y ser una plataforma de discusión política con especial interés en Asia Pacífico.

la mano de un mayor crecimiento y del logro de competitividad de las economías que lo componen. Por ejemplo, en la Declaración de Paracas, del 3 de Julio de 2015, se habla de la infraestructura en aras de aumentar la participación de los países miembros y sus empresas en las cadenas globales de valor, en las que, bajo un nuevo patrón de producción, busca la deslocalización productiva, conectada con mercados finales dinámicos, que pueden ser nacionales, regionales o incluso globales. También debemos destacar la referencia que se hace permanentemente al camino que llevará a su concreción: financiamiento e información. Una vez más, el pragmatismo y la cautela al momento de anunciar sus objetivos se hacen patentes.

Regulación del financiamiento para proyectos de infraestructura

La materia financiamiento es regulada en el Tratado UNASUR en términos absolutamente generales y abarcativos. Ello se percibe claramente cuando se habla del financiamiento como un objetivo más, dentro de los muchos que lo caracterizan; salvo al referirse a la Secretaría General y su hacienda necesaria para su debido funcionamiento.

En la AP se nos presenta una situación algo paradójica: mientras el Acuerdo Marco no hace mención ni siquiera de la infraestructura, en la declaración de Paracas -donde se trata dicha temática- se le dedica todo un subtítulo a la inversión en infraestructura. En el “Anexo 2 Declaración de la reunión de Ministros de Finanzas de la Alianza del Pacífico Consejo de Ministros de Finanzas y Agenda de Trabajo”, donde se instruye la creación formal del Consejo de Ministros de Finanzas de la Alianza del Pacífico, en el Punto B “En el área de Inversión en Infraestructura”, se formulan los lineamientos²⁷ que orientarán la inversión en 13 obras de interconexión regional. Es decir que, si bien la temática “Inversión en Infraestructura” no goza de rango constitutivo ni “Marco”, se evidencia un tratamiento bastante más particularizado en su derecho derivado que en el ámbito UNASUR.

Existencia o inexistencia de organismo especializado en infraestructura

²⁷ Allí por ejemplo se habla de fortalecer el diálogo político en materia de inversión, y de coordinar el intercambio de información y prácticas vinculadas con las diferentes etapas del ciclo de desarrollo de infraestructura.

En UNASUR se establece en su Artículo 5 la posibilidad de conformar *Consejos de nivel Ministerial*²⁸ que se requieran, de naturaleza permanente o temporal, para dar cumplimiento a los mandatos y recomendaciones de los órganos competentes...”. Esta norma dio origen al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado en la III Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de UNASUR, el 10 de agosto de 2009 en la Ciudad de Quito, Ecuador. Sus objetivos son la implementación de la integración de la infraestructura regional y la construcción de redes de infraestructura, transportes y telecomunicaciones, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sostenible y preservando el equilibrio de los ecosistemas. A su vez, el COSIPLAN ha conformado Grupos de Trabajos especializados:

- Integración Ferroviaria
- Mecanismos de Financiamiento y Garantías
- Telecomunicaciones
- Sistema de Información Geográfica y Página Web del COSIPLAN UNASUR le ha asignado un espacio estratégico a la IIRSA dentro de su marco institucional, ya que la ha situado como foro técnico del COSIPLAN.

En AP notamos que el artículo 4 del Acuerdo Marco asigna la facultad al Consejo de Ministros (*Inc h*) de crear grupos de trabajo especializados en aras de cumplir los objetivos de la Alianza del Pacífico. Pese a ello, no existe ningún organismo especializado en materia de Infraestructura. Se observa que las cuestiones inherentes a la materia bajo análisis son tratadas a nivel ministerial, en donde los responsables de las áreas económicas de cada uno de los Estados miembros son los que trabajan alrededor de ellas; son los ministros de Hacienda de los países miembros de la Alianza del Pacífico quienes trabajan estrategias conjuntas para financiar la infraestructura en sus países. Por si fuera poco, los que impulsan la creación de un Fondo de Infraestructura para la AP no son los propios ministros estatales, sino organismos tales como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco de Desarrollo de América Latina.

²⁸ Los Consejos Ministeriales Sectoriales son creados por las Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de UNASUR conforme al artículo 6 del Tratado Constitutivo. Son Consejos temáticos que responden a los objetivos de UNASUR y a los lineamientos establecidos por los órganos políticos del organismo.

Naturaleza del órgano responsable proyectos de infraestructura

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) goza de naturaleza mixta: se trata de un órgano compuesto tanto por expertos en cuestiones de planificación territorial e infraestructura estrictamente técnicos IIRSA, como foro técnico de COSIPLAN; como así también por la presencia de una orientación política manifiesta: el COSIPLAN se compone por los ministros de las áreas de infraestructura y/o planeamiento de los Estados miembros, conforme reza el Art. 1° de su reglamento interno (Anexo N° 2), su presidencia temporaria la ejerce el mismo Estado que preside la Presidencia de UNASUR, y todos los Acuerdos que resuelva en el ejercicio de sus funciones son puestos a consideración del Consejo de Jefas y Jefes de Estado.

La AP, conforme destacamos en el ítem antecesor, no cuenta en su organigrama con organismo especializado en la materia. Sin embargo, al ser los ministros de Hacienda y equivalentes de cada uno de los Países miembros quienes orientan los proyectos de infraestructura y planeamiento, la conducción política se hace evidente. A su vez, es imprescindible destacar la importancia cardinal que tienen los organismos de financiamiento en este caso, debido a que éstos no acuerdan las condiciones crediticias con un sólo organismo centralizador de proyectos²⁹, sino con ministros que responden a gobiernos soberanos o, en todo caso, a un acuerdo de naturaleza intergubernamental.

Membresías yuxtapuestas con otros acuerdos subregionales

Mientras la relación UNASUR - IIRSA es simbiótica -pues sus membresías son idénticas-, en la AP no se verifica tal fenómeno: si bien Colombia, Perú y Chile son parte de la iniciativa, México no lo es. Quizás esta sea una de las incompatibilidades más manifiestas; la UNASUR -con IIRSA en su interior- nuclea a todos los Estados sudamericanos, categoría en la que México claramente queda por fuera. Todos los Ejes de Integración y Desarrollo que albergan los proyectos de la iniciativa se encuentran en Sudamérica:

²⁹ UNASUR cuenta con el Grupo de Trabajo “Mecanismo de Financiamiento y Garantías” que tiene como objetivo identificar soluciones financieras para la ejecución eficiente de los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

Ejes de Integración y Desarrollo 

¿Qué son los Ejes?

Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Los EIDs organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. En IIRSA se han identificado diez EIDs: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay- Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia.

Área de influencia de los Ejes

97,7%

del territorio de Suramérica:

Superficie total de Suramérica: 18.921.311 km²

Área de Influencia por Eje en millones de km²:



Fuente: <http://iirsa.org/infographic>

V. Conclusiones

Una vez más la CEPAL recalca, en su portal del día 21 de Junio de 2016, que:

Propiciar una adecuada logística para los recursos naturales es un tema de especial importancia para el desarrollo de la región, donde la falta de infraestructura o los altos costos logísticos imperantes dificultan además la posibilidad de realizar encadenamientos productivos o re-exportaciones con valor agregado. En otras palabras, no habrá una integración productiva en la región, sin una integración logística que la sustente.

A su vez, nos encontramos inmersos en un mundo con incipientes mega-acuerdos, con implicancias directas y profundas en nuestra región: “el TTIP, el TPP y un eventual tratado comercial China--ASEAN obligan a Brasil a ampliar sus acuerdos en América Latina porque el TTIP significaría reducción de sus exportaciones agroalimentarias y pérdida de IED; el TPP diversión del comercio del MERCOSUR en países latinoamericanos como Chile, Perú y México, que participan de él, y un acuerdo entre

China y el Sudeste asiático reduciría sus exportaciones agroalimentarias a China e India” (Gayá / Rozemberg, citado por Rita Giacalone, 2014:106).

Por si fuera poco, recientemente hemos sido testigos de la opción elegida por el pueblo británico para salirse de la UE, sembrando aún más incertidumbre en un mundo complejo de por sí. Las ideas políticas nacionalistas parecen estar ganando terreno en el plano europeo, de lo que deben tomar nota las dirigencias latinoamericanas. El multilateralismo cede terreno a lo que podríamos llamar “*bloquismos*”, en una clara alegoría a los “nacionalismos” que dominaron al mundo hasta la Segunda gran Guerra. Aquella desintegración de continentes dio lugar al nacimiento de Naciones - Estados, esquema político que perduró hasta la Segunda Posguerra; y luego, por medio de un orden multilateral, se pretendió distribuir cuotas de poder en varios actores en aras de afianzar la paz y seguridad internacional, objetivo cada vez más lejano de su concreción a través de esta vía, el multilateralismo.

Hoy, en un mundo profundamente interconectado e interdependiente, vemos figuras novedosas en la escena política internacional: ya no son naciones en el corazón de un mundo multipolar quienes negocian y acuerdan soberanamente; existe un filtro previo que las nuclea, orienta y condiciona: son los mega-bloques regionales los grandes actores de la política internacional del siglo XXI.

En este contexto, América Latina (AL) no tiene voz en estos mega - acuerdos, por ende sus intereses como región se encuentran ausentes. Es por ello que además de definir una política exterior común regional, AL debería encontrar los mecanismos para insertarse en estos acuerdos y manifestar sus posturas, ya que cuenta con potencialidades estratégicas globales de interés prioritario.

Encontrar mecanismos de inserción es un desafío. El desarrollo de la infraestructura es crucial, tanto para la reducción de los costos, como para la penetración regional en las cadenas globales de agregación de valor.

Si bien la IIRSA se encuentra, en términos jurídicos institucionales, dentro del esquema UNASUR, es absolutamente compatible en términos políticos con el espíritu comercialista y liberal de la Alianza del Pacífico. Lo que definirá la permanencia de la iniciativa dentro de UNASUR o su puesta al servicio de la AP, será el criterio que defina el objetivo de los proyectos de infraestructura, en tanto y en cuanto pretenda potenciar el desarrollo de capacidades locales, impregnando identidad regional a los

productos y servicios a comerciar (UNASUR), o su simple exportación extrarregional con el sólo propósito de reducir los costos logísticos (AP).

Pero para que esto sea exitoso y sostenible en el tiempo, para que efectivamente signifique desarrollo y crecimiento regional, la planificación territorial debe estar guiada por un criterio político definido, con el propósito de generar en la región innovación científica, producción con valor agregado, tecnología aplicada y conocimiento para el desarrollo, y evitar ser, una vez más, un simple actor pasivo proveedor de materias sin agregación de identidad regional.-

Bibliografía

Banco Interamericano de Desarrollo (2016). Infraestructura y desempeño de las exportaciones en la Alianza del Pacífico. Disponible en: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7568/Infraestructura-y-desempe-no-de-las-exportaciones-en-la-Alianza-del-Pacifico.pdf?sequence=2>

BOISIER Sergio (2015). "Multicausalidad sistémica y complejidad en "territorios virtuosos", en: Revista *Desarrollo y Territorio*. Red de desarrollo territorial de América Latina y el Caribe, febrero de 2016.

CLEMENTE BATALLA Isabel (2016). "Interregionalismo e inserción internacional de América Latina", en: Mellado, Noemí B (Directora y Editora), *Latinoamérica: inserción global e integración regional*, Mellado, Noemí B (Directora y Editora), Lerner Editora, Córdoba.

GAJATE Rita Marcela (2016). "Rumbos políticos del MERCOSUR: Agenda y políticas de una nueva etapa", en: Mellado, Noemí B (Directora y Editora). *Latinoamérica: inserción global e integración regional*, Mellado, Noemí B (Directora y Editora), Lerner Editora, Córdoba.

GAYÁ Romina, ROZEMBERG Ricardo (2014). "Los Mega Acuerdos: nuevas reglas, nuevos actores. Impactos sobre el Mercosur", Observatorio Pymex. Cámara de Exportadores de la República Argentina, 13 de Agosto, Buenos Aires.- -

GIACALONE Rita (2011). "Iniciativa IIRSA y Gobernabilidad en MERCOSUR", en: Cienfuegos Mateo, Manuel (Director y Editor); Mellado, Noemí Beatriz (Directora) *Los cambios en la infraestructura regional y sus impactos ambientales en clave de mejorar la gobernabilidad en el Mercosur*, Cienfuegos Mateo, Manuel (Director y Editor); Mellado, Noemí Beatriz (Directora); Lerner Editora, Córdoba.- -

GIACALONE Rita (2016). "Nuevas propuestas regionales en el tablero latinoamericano: MERCOSUR--ALIANZA DEL PACÍFICO y ECO--ALBA--PETROCARIBE--CARICOM--MERCOSUR", en: Mellado, Noemí B (Directora y Editora). *Latinoamérica: inserción global e integración regional*, Mellado, Noemí B (Directora y Editora), Lerner Editora, Córdoba.- -

HARVEY David (2004). *El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión*,; Madrid, Akal, Madrid, España. -

MADOERY Oscar (febrero 2016). “La disputa por el sentido del desarrollo territorial. Algunos aportes desde el pensamiento crítico latinoamericano”; en: Revista *Desarrollo y Territorio*; Red de desarrollo territorial de América Latina y el Caribe.

MASSEY Doreen (2007). “Geometrías del poder y la conceptualización del espacio”, (Open University, Inglaterra), Conferencia dictada en la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 17 de setiembre. -

MELLADO Noemí B., TETAZ Martín (2016). “La estrategia de inserción externa del MERCOSUR”, en: Mellado, Noemí B (Directora y Editora). *Latinoamérica: inserción global e integración regional*, Mellado, Noemí B (Directora y Editora), Lerner Editora, Córdoba.- -

MELLADO Noemí B, ALÍ María Luciana (2011). “Infraestructura y gobernabilidad en el MERCOSUR”; en: Cienfuegos Mateo, Manuel (Director y Editor); Mellado, Noemí Beatriz (Directora). *Los cambios en la infraestructura regional y sus impactos ambientales en clave de mejorar la gobernabilidad en el Mercosur*, Cienfuegos Mateo, Manuel (Director y Editor); Mellado, Noemí Beatriz (Directora), Lerner Editora, Córdoba.

MELLADO Noemí B. (Coordinadora y Editora) (2015). *Estrategias de inserción internacional e integración latinoamericana en el siglo XXI*. Lerner Editora, Córdoba.

Pierre VELIZ Pierre (1999). *Mundialización, ciudades y territorios. La economía de archipiélago* (capítulos 2 y 5), Editorial Ariel, S.A, Barcelona.

PORTILLO Lubis (2004). “El Eje de Desarrollo Occidental obedece a los Intereses del ALCA. Disponible en: www.soberania.org/Articulos/articulo699.htm

Documentos en línea:

V Reunión Ordinaria del COSIPLAN, Montevideo, Uruguay (4 de diciembre de 2014). Caracterización socio-económica y ambiental del Eje MERCOSUR-Chile. Disponible en:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cn25_caracterizaci%C3%B3n_socioeconomica_ambiental_Eje_%20MERCOSUR_Chile_final.pdf

21 de Junio de 2016: <http://www.cepal.org/es/noticias/la-importancia-la-infraestructura-logistica-la-explotacion-sostenible-recursos-naturales>

<http://www.iirsa.org/>

<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=45>

<http://www.unasursg.org/>

<https://alianzapacifico.net/>