
Diálogo con expertos para alimentar el debate político, económico, social, cultural y ambiental**PRESENTACIÓN**

Con el fin de brindar más elementos de análisis para el público interesado en la temática de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana-IIRSA suscrita por los 12 países sudamericanos en el año 2000 y promovida por las instituciones financieras internacionales como el BID y la CAF, Asociación Civil Labor tiene el agrado de hacerles llegar el boletín electrónico especial Perspectivas Sobre IIRSA. Entrevistamos a expertos de la sociedad civil, del gobierno, de las IFIS y del sector privado quienes desde su mirada nos ayudarán a contrastar las diversas implicancias de la implementación de megaproyectos de infraestructura en el país y Sudamérica.

IIRSA es parte del contexto de discusiones sobre integración política y económica entre los países sudamericanos y con sus pares extrarregionales, en ese sentido, en esta primera edición presentamos las perspectivas de Alan Fairlie, profesor de economía de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Miguel Vega Alvear Presidente de la Cámara Binacional de Comercio e Integración Perú-Brasil.

CONTENIDO

Fairlie: IIRSA es clave para la integración sudamericana	1
Alvear: el país después del Brasil que más puede beneficiarse de una visión sudamericana es el Perú	5

Fairlie: IIRSA es clave para la integración sudamericana**¿Qué perspectivas están guiando la integración Sudamericana actualmente y cómo se inserta IIRSA en ellas?**

Creo que la infraestructura es un tema central que ha continuando avanzado lentamente desde la Cumbre de Presidentes Sudamericanos promovida por F. H. Cardoso en el año 2000. Existe consenso de los organismos financieros como CAF, BID e inclusive el Banco Europeo de Inversiones de que esa articulación multidimensional es primordial; es un consenso de los distintos acuerdos de integración y organismos multilaterales para su impulso y en ese sentido la perspectiva es buena.

**¿Dentro de las tendencias económicas actuales, IIRSA a qué responde?
¿Tiene que ver con el poderío del mercado asiático?**

IIRSA tiene aspectos que contemplan la formación corredores bioceánicos, pero también la articulación entre países vecinos como Perú-Ecuador o Chile-Argentina, es decir es un tema más amplio que solo lo relacionado a Asia-Pacífico y aquí el elemento de por cual de los puertos del Perú o de Chile va a producirse el comercio y se convertirá en eje de proyección Asia-Pacífico, esto es parte del proceso. Sin embargo, IIRSA es más que estos corredores económicos porque es clave para la propia integración sudamericana.

¿Cuál considera que son los riesgos y ventajas del modelo de integración que propone IIRSA?

Considero que hay más ventajas que riesgos. La única complicación que puede haber es que el proceso de integración de la infraestructura sea aprovechado únicamente por Chile, ya que puede ser el país que más rápidamente avance y a pesar de que Perú tiene una ubicación espacial central en Sudamérica no asuma el rol que le corresponde. Además de este riesgo, que no es menor, creo que tendríamos todas las condiciones internas como para poder aprovechar lo que IIRSA plantea y lo que es complementario. En esa medida, el TLC con Chile en la forma en que se ha trabajado no ayuda a ese objetivo, es decir que los factores de riesgo en una competencia peruano-chilena favorecen a Chile.

Un asunto riesgoso de IIRSA es el endeudamiento por la cartera de proyectos bastante costosos. ¿Usted considera que los préstamos de la CAF pueden ser un problema para aumentar la deuda?

La CAF prestó a la región en los períodos más difíciles como la década de los años 80. La CAF es una institución de primer nivel, el problema es que los créditos no cobran intereses bajos, hay una tasa relativamente alta. Todo depende como se canalice el crédito, si se financia IIRSA y esto a su vez se convierte en el aumento de la oferta exportable, entonces si existirá capacidad de repago, pero si se financia solo infraestructura y nos convertimos en vía de paso de productos brasileros o asiáticos entonces sí tendríamos problemas. Tenemos todas las condiciones para que se traduzca en el incremento de la oferta exportable en la relación con Brasil y países vecinos, en agroindustria, en turismo, etc.

¿Usted cree que IIRSA alentaré la exportación de materia prima?

No, en la relación con Brasil por el norte a ellos les interesan principalmente los Fosfatos de Bayovar, pero podríamos también exportar productos agroindustriales y algunos servicios como turismo. En el sur, por ejemplo, la salida a las playas del Océano Pacífico por Arequipa e Ilo para Acre y Rondonia podría ser impulsado. Sí existe el riesgo de que se mantenga el patrón norte-sur de comercio que es el actual, IIRSA por sí solo no va a cambiar la inserción primario-exportadora, pero existe un

diseño de promoción exportaciones para cambiarlo, en ese sentido PROMPEX o el Ministerio de Comercio están tratando de incluir estos elementos de diversificación, si tienen éxito creo entonces que IIRSA va a ser un instrumento importante. Entonces depende de nosotros y no del IIRSA mismo.

¿Considera que los gobiernos regionales están preparados para esto?

Espero que sí. A veces se tiende a subestimar a la población y a sus gobiernos en las regiones. Las recientes elecciones han demostrado los matices sobre la forma como las población elige a sus candidatos a nivel regional y local, diferente a como se pensaba. Varios de los elegidos, como en el caso de Arequipa y Tacna, son personas con experiencia previa y con gestiones anteriores exitosas en los gobiernos locales, etc; por el norte, en el corredor que hay desde Trujillo, Chiclayo, Cajamarca e inclusive Loreto también se han elegido personas con experiencia previa. El riesgo es que los gobiernos regionales no coordinen y que compitan entre ellos, que la fragmentación de las elecciones produzca que cada región se ocupe solamente de su territorio. Si se planteara un mínimo de coordinación se darían las condiciones para formarse una Macro Región Sur y una Macro Región Norte que puede aprovechar mejor IIRSA.

Las organizaciones de la sociedad civil están proponiendo que IIRSA se vuelva una institución que incluya mecanismos de participación. ¿Debería ser IIRSA una institución?

Veo riesgoso el darle carácter supranacional a IIRSA porque implicaría crear algo paralelo a los acuerdos de integración ya existentes. Creo que la decisión de los países debe ser soberana en términos de lo que quiere y cómo articular convocando la participación de la sociedad civil internamente. La coordinación internacional debe hacerse desde los organismos ya existentes como la Comunidad Andina o el MERCOSUR o en las reuniones ministeriales de los sectores involucrados. Me parece que el carácter tan complejo de IIRSA no le daría capacidad para impulsar decisiones que vayan por encima de los gobiernos porque si se acerca más Perú-Brasil o Perú-Bolivia esos tramos avanzarán más rápido y eso no lo puede decidir un organismo supranacional; y en la capacidad técnica creo que existen suficientes elementos para avanzar. Existe participación de los gremios privados, constructoras brasileñas, es decir de alguna manera los agentes económicos ya están dando sus niveles de participación. Otras organizaciones como las ONG, universidades, organizaciones laborales deberían participar, pero no es necesaria una institución.

La capacidad del Estado de supervisar los asuntos ambientales es débil y a pesar de ello tienen que fiscalizar los megaproyectos IIRSA. ¿Qué opina al respecto?

El problema central es la voluntad política. Por ejemplo, en el caso de Camisea se debe haber rescindido el contrato después de cinco roturas del ducto, sin embargo no se optó por esto. Es decir no es un problema técnico sino político. Se debe renegociar ejerciendo el poder del Estado; profesionales técnicos y capacidad en el país existe para renegociar. Se puede fortalecer el CONAM, darle mayor autonomía, o fortalecer

el INRENA, es decir las instituciones y los instrumentos existen, pero falta voluntad política para hacerlos funcionar.

Todos los problemas ambientales de la actualidad como el problema con Pluspetrol en la selva, la minería y las reservas de agua, es decir no es sólo es la carretera interoceánica, el problema está en lo que prevalece. En un TLC con los Estados Unidos, en caso de conflicto entre ambiente y protección de la inversión privada se señala que prevalece la inversión privada. Hay que ver los problemas de manera integral, quizás son instrumentos que nos atan de mano para cautelar lo otro y esto no se ha estudiado con detenimiento a pesar de que es muy complicado.

¿Cuál es el interés de la CAF y el BID en IIRSA?

El interés de todas las IFIS es hacer préstamos para obtener ganancias. La CAF como organismo idílico de la integración regional dejó de serlo hace mucho tiempo. Es un organismo del sistema de integración andino, pero ya tiene socios extrarregionales y tiene calificación máxima financiera y en esa medida debe recuperar su inversión. Posiblemente les interese que avance la integración, pero no me parece que sea este el elemento principal.

¿Por qué han resurgido los proyectos de infraestructura de la década de los 80's como base para la integración sudamericana?

Como ha habido un estancamiento de los procesos de integración regional en el tema comercial y ha fracasado el arancel externo común y el comercio intrarregional todavía es exiguo y existen conflictos entre la integración andina y el TLC con Estados Unidos, entonces se ha vuelto nuevamente los ojos a elementos no comerciales y no económicos como la infraestructura, la energía, la biodiversidad, la amazonía, las reservas de agua, esos son temas de cohesión que aglutinan la integración y no los otros en los que avanzamos muy lentamente o hay conflicto. Estos elementos estratégicos pasan a dar un nuevo dinamismo a la integración y está bien porque en la medida que IIRSA avance se va a crear nuevo comercio como ha ocurrido en la carretera Venezuela-Brasil donde había cero comercio y al año hubo 2000 millones de dólares de intercambio desde su funcionamiento. Con la culminación de los tramos carreteros se va incentivar el comercio que no existe.

¿Brasil será el mayor beneficiario de IIRSA?

A Brasil le conviene pero también a nosotros. Yo no creo en la tesis del imperialismo Brasileño que se absorbe a todos los demás países sudamericanos. Es más preocupante el expansionismo chileno que la relación con el Brasil donde solamente hay complementariedad y no hay problemas de límites marítimos pendientes y de ningún tipo. El vecino que debe preocuparnos por su expansión es Chile. Se critica a Brasil porque no asume el liderazgo que Venezuela está asumiendo y si quieren realizar algunas acciones se le critica por hegemónico. Es una situación medio esquizofrénica, se reclama a Brasil un liderazgo que por su tamaño y poder debe asumir y si lanza iniciativas es expansionismo Brasileiro.

No hay posibilidad de que se salga por Perú y Chile hacia el Asia-Pacífico, o es Perú o es Chile. Chile no nos va a crear las condiciones de complementariedad. En cambio con el Brasil si hay una alianza estratégica por desarrollar.

¿Cuál es el rol del Perú en la Comunidad Sudamericana de Naciones?

El Perú con el nuevo gobierno pudo jugar un rol de liderazgo que no lo está asumiendo. El rol del Perú debe ser el de impulsar la Comunidad Sudamericana de Naciones, pero al mismo tiempo el presidente se está ubicando como el líder anti-Chavez buscando una confluencia con Colombia, Chile, México y Centroamérica, es decir con todos los países que apoyaron a Estados Unidos en el último fracasado intento de relanzar el ALCA en Mar del Plata. La mencionada Alianza del Pacífico es diseño de Estados Unidos para consolidar fragmentadamente a los países afines dentro del ALCA, me parece que el rol del Perú junto con el Brasil debe ser el de fortalecer la integración andina y la integración sudamericana, desarrollar la articulación con la Unión Europea y con Asia. La relación con Estados Unidos puede ir con calma porque el ATPDEA se va a renovar. Inclusive se puede haber negociado primero el TLC con la Unión Europea antes que con Estados Unidos. No me parece que el alineamiento con Estado Unidos más o menos firme sea el mejor camino.

Alvear: el país después del Brasil que más puede beneficiarse de una visión sudamericana es el Perú

¿Cuál es el rol de la CAPEBRAS?

Facilitar el comercio, favorecer las inversiones conjuntas, promover las alianzas de inversión y trabajar en un proyecto de integración sudamericano. La razón nuestra reside en el hecho de que el modelo de integración latinoamericano que se instauró aquí a fines de los años 50 es un modelo que no ha respondido a las expectativas de lo que necesitaban los pueblos y las empresas, entonces favorecemos no una integración comercial, sino una integración económica. Para eso es que tenemos que actuar no solamente en el ámbito de promover el intercambio comercial, sino en crear unas condiciones de integración para que Sudamérica sea la región industrial que promueva exportar al mundo.

¿CAPEBRAS ha participado en la formación de la Visión de Negocios de IIRSA?

Definitivamente hemos aportado. Cuando se inició el plan en el 2000, la primera preocupación era que se hablaba de vías de integración como carreteras, pero luego se empezó a hablar de Ejes en el sentido integral del término. Es decir se empezó a hablar de carreteras, sumadas a la integración de energía y de las telecomunicaciones como parte de un fenómeno de desarrollo de los pueblos

socialmente menos favorecidos de nuestros países. Partimos que de acuerdo a la cultura occidental el desarrollo se ha hecho en las zonas portuarias, costeras y las ciudades donde las condiciones de vida son mucho más avanzadas, tanto en el Perú como por ejemplo en Brasil y en general en todos los países de Sudamérica, con respecto a los pueblos del interior, entonces el beneficio mayor de esta integración sudamericana va a favor precisamente de los pueblos menos favorecidos del desarrollo y creo que ahí hay un salto social grande, pero la incorporación de zonas y regiones aisladas al desarrollo obligan a ser muy exigentes en el tema del manejo ambiental y de ahí la importancia que el tema tiene en toda reunión o todo momento que tratamos el tema. CAPEBRAS trabaja el tema industrial y comercial principalmente. Los temas energéticos y de la propia infraestructura han quedado muy en el contexto de los gobiernos que son los que han fijado las condiciones.

¿Cómo ve el progreso del sector comercial con los proyectos IIRSA?

Los cambios ya se están evidenciando, por ejemplo en el marco general en la relación Perú-Brasil. El Perú tuvo un comercio total entre importación y exportación con Brasil, en el 2004, de 700 millones de dólares, el 2005 ha sido de 1400 millones, este 2006 va a superar los 2000 millones, el 2007 la proyección es acumulativa de un 42% de incremento y subirá a un movimiento comercial de 3000 millones de dólares, y a partir del 2008, por los resultados de estar en marcha el Eje Amazonas que contempla el eje central Pucallpa- Callao, y el Eje Interoceánico, los progresos serán mayores. Mientras tanto el gran volumen que el Perú exporta al Brasil tiene que ser por vía marítima por la falta de integración territorial. Cuando las carreteras estén listas el beneficio va a ser mucho mayor para el Perú que para el Brasil. En el Perú, el Eje Interoceánico integrará 10 departamentos que estaban desarticulados entre sí y que gracias a estas vías y sus interconexiones con las redes de estas provincias se va a poder integrar una región del Perú que comprende la quinta parte de su población y la cuarta parte del PBI, ahí hay un potencial claramente definido de oportunidades, en el ámbito agroindustrial, textil, materiales de construcción, pesquero como rubros principales independientemente de las materias primas mineras que siguen su tránsito marítimo y que continúan de esa forma.

¿Por el lado de Brasil qué tipo de exportación podría interesarle a través de estas vías?

El mercado peruano es pequeño. Brasil comercia al Perú bienes de capital, productos intermedios y muy pocos bienes de consumo. El interés de Brasil está más que en el comercio en sí, en el hecho de que el Perú es socio activo de la Cuenca del Pacífico, mañana tal vez activo participante de un TLC con EEUU y convertirse en una plataforma interesante para inversiones conjuntas con el Brasil. Entre tanto el interés comercial de Brasil va a estar centrado en lo que ellos tienen competitividad, es decir, en el ámbito de las maquinarias, equipos y tecnologías para la agroindustria y para la exportación forestal, y la interconexión energética. Ambos países tenemos grandes recursos minerales, grandes reservas naturales y aquí va a haber mayor vinculación.

Usted cree que las regiones del sur están preparadas para aprovechar la carretera interoceánica

Definitivamente, es una especie de supervivencia, es imposible elevar el nivel de vida de esos pueblos si es que no tienen acceso a transportar competitivamente sus productos. Le pongo un ejemplo sencillo, cuando un productor de papa en Huanuco, que vende sus papas en el mercado de Pucallpa o en el Cusco o viene a Lima. Cuando el agricultor tiene su cosecha el precio del kilo de papa esta a 10 o 20 céntimos de nuevo sol, esto se traduce en un precio de 1 nuevo sol el kilo en el mercado de Pucallpa. Al frente de Pucallpa está Cruzeiro do Sul, 20 minutos de avión, no hay carretera, el kilo de papa vale 10 reales u 8 reales es decir 4 dólares, como 15 nuevos soles contra los 10 ó 15 céntimos de nuevo sol en chacra. Si se unen estos dos pueblos podría el productor peruano ganar cinco veces más de ingreso, y el brasileño ya no compraría una papa a 15 nuevos soles sino podría comprarla a 8 nuevos soles y el peruano elevaría su ingreso.

¿Si estos proyectos han sido de necesidad nacional desde hace bastante tiempo, por ejemplo la integración con la selva, qué tendencias han favorecido la implementación de IIRSA?

La falta de responsabilidad de los gobiernos precedentes tiene explicación hasta 1920 porque los trópicos eran lugares poco accesibles por las enfermedades tropicales como la malaria, el paludismo, etc. Pero la medicina dio unos saltos gigantescos en ese tiempo y poco a poco entre los años 20 y 40 fueron erradicándose las enfermedades y se empezaron a desarrollar las zonas de selva en el mundo. En el Perú recién en los años 60 se empieza a pensar en el desarrollo de la selva. Pero ha habido falta de visión porque los gobiernos no conectaron los ríos con las carreteras y no se vincularon los pueblos y esto todavía sucede en la actualidad. Ahora, qué razones podrían explicar que lo que no se hizo en tantos años y de pronto en pocos años se hayan producido más reuniones de presidentes que lo que se hizo en años anteriores, creo que podrían aproximarse algunas ideas.

Primero que Sudamérica no se puede hacer sin Brasil. Brasil es la mitad del territorio, la mitad del producto bruto interno y la mitad de la población. Era necesario persuadir al Brasil para que tomara el papel protagónico por su propia realidad geoeconómica, hasta que el presidente F. H. Cardoso respondió en el año 2000 con una iniciativa netamente sudamericana a diferencia de las anteriores que fueron hispanoamericanas o iberoamericanas.

Otra razón que pude tener un sustento importante es que en los siglos XIX y XX la cuenca del Atlántico fue la determinante del comercio y del desarrollo de los países del primer mundo. Solo se hablaba de China e India como lugares de bastante población pero nunca como economías. El siglo XXI amaneció descubriendo que estos países eran las grandes potencias emergentes económicas y que en estas dos primeras décadas del siglo XXI pasarán a estar entre las principales economías del planeta. El 52% de la población del mundo vive en la Cuenca del Pacífico y mueve el 56% del comercio mundial, entonces no puede haber futuro para una nación industrializada sudamericana que no tenga presencia en la Cuenca del Pacífico, esto podría explicar que Brasil se interese.

Otra razón puede ser que Sudamérica es un territorio casi el doble que china, tiene más población que EE. UU. y tiene un producto bruto interno superior a los 2000 billones de dólares. Brasil sabe que negociar solo con EE. UU. o apoyar el ALCA le va a poner una camisa de fuerza que lo va a limitar, pero si negocia como Sudamérica las condiciones serían distintas.

Creo que consideraciones de esta naturaleza han pesado para que ahora en este inicio del siglo XXI tengamos esta participación y obviamente el país después del Brasil que más puede beneficiarse de una visión sudamericana es el Perú porque tenemos una geografía compleja, con un mercado pequeño y que no permite dinamizar una inversión industrial como las economías de escala de la globalización. Entonces el Perú no puede crear una oferta de empleo al nivel de lo que el país demanda si no es parte de un mercado mayor y para que ese mercado mayor exista hemos tratado desde hace 40 años de negociar aranceles como el arancel externo común y se perdió la visión de lo que debía hacerse como integrar capitales, tecnología, mano de obra calificada, eliminar pasaportes, hacer convenios para evitar la doble tributación, interconectar la energía y hacer redes nacionales sudamericanas.

Comentarios y sugerencias:

Patricia Patrón ppatron@labor.org.pe

Andrés Mego aml@biceca.org