IIRSA

El doble rostro de los planes de infraestructura

Aspectos básicos acerca de la Iniciativa para la Infraestructura Regional Sur Americana (IIRSA)

Fundación M'Biguá.
Ciudadanía y justicia ambiental.

Antecedentes

- La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) fue acordada en la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Brasilia en el año 2000, convocada por el entonces presidente de Brasil, Fernando Henrique Cardoso.
- El plan de ejecución de IIRSA, elaborado y promocionado por instituciones financieras multilaterales de la región –la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata)–, propone en nombre de "la integración política, social y económica suramericana" un gigantesco conjunto de obras de alto impacto para los ecosistemas y los medios de subsistencia de los países de América del Sur.
- Se trata, en esencia, de una mirada de la región como unidad geoeconómica: una planificación del futuro productivo del subcontinente, según los preceptos de competitividad e integración del comercio global. El proyecto de IIRSA debe ser entendido como un proceso amplio que persigue, además del desarrollo de infraestructura, la flexibilización de la legislación social y la realización de reformas estructurales en los países, para facilitar la apertura de los mercados y la libre circulación del capital financiero.
- Desde que se presentó oficialmente, hasta la última reunión del Comité de Dirección Ejecutiva, (Montevideo, diciembre de 2007), el discurso oficial de IIRSA y sus enunciados han ido transformándose, a medida que surgía y se afianzaba en sectores regionales e internacionales de la sociedad civil una resistencia a la iniciativa en general y a sus obras de infraestructura en particular.
- El origen y el sentido de este proceso de integración, más allá de los cambios de estrategia de inserción social que se han ido ensayando en su implementación, fue definido con claridad desde el día en que IIRSA fue presentada por el ex presidente del BID, y acordada después por los 12 presidentes sudamericanos.

Del discurso del ex presidente del BID en la presentación de IIRSA [Brasilia, 2000]:

Los rasgos comunes de esta "transformación histórica":

- "El repliegue del Estado de la gestión directa de la infraestructura"
- "La implantación de nuevos marcos regulatorios"
- "La introducción de la competencia en ciertos servicios"
- "La creación de nuevas instituciones para regulación y control de los servicios públicos"
- "Las privatizaciones y el ingreso de nuevos operadores nacionales e internacionales"

El escenario para el desarrollo de la infraestructura regional:

- "El comercio, las inversiones y el movimiento de personas" 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 inter e intra regional".
- La tendencia indica un "aumento de cargas de mayor valor agregado" y "cambios en las decisiones de localización y logística de las grandes empresas de la región".
- Los mercados de capitales tienen "un gran interés para financiar las nuevas oportunidades que ofrece la región".
- "La nueva estrategia busca, partiendo de una concepción de **regionalismo abierto**, la creación de un *espacio común de prosperidad*".

El "regionalismo abierto" es el primero de los *principios orientadores* de IIRSA

- "América del Sur es concebida como un espacio geo-económico plenamente integrado, para lo cual es preciso reducir al mínimo las barreras internas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación y operación que sustentan las actividades productivas de escala regional". **[www.iirsa.org]**

Desde esta concepción del territorio sudamericano, se identifican para el Plan de Acción:

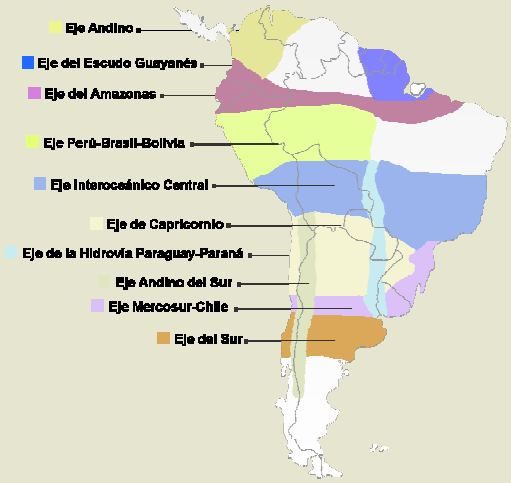
Diez Ejes de Integración y Desarrollo (corredores geográficos):

- "Franjas multinacionales que concentran flujos de comercio actuales y potenciales, en las cuales se busca establecer un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones a fin de apoyar las actividades productivas específicas de cada franja o Eje de Integración y Desarrollo". **[www.iirsa.org]**

Siete Procesos Sectoriales de Integración (gestión y regulación):

- "Los Procesos Sectoriales de Integración tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos". **[www.iirsa.org]**

Ejes de Integración y Desarrollo

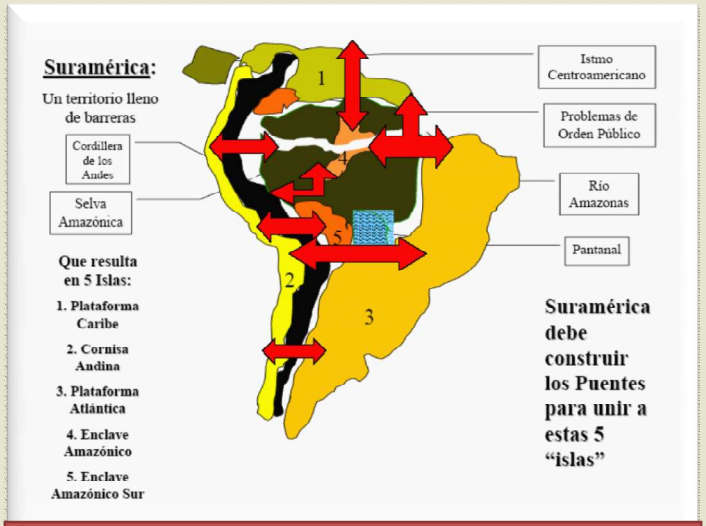


Procesos Sectoriales de Integración

- Instrumentos de financiamiento
- Integración energética
- Pasos de frontera
- Tecnologías Información y Comunicaciones
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Transporte Multimodal

La Cartera de Proyectos IIRSA cuenta con 506 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones distribuidos en los Ejes de Integración y Desarrollo, que representan una inversión estimada de **U$S 68.000 millones.**

IIRSA. El doble rostro de los planes de infraestructura
La lógica IIRSA



Mapa de la etapa inicial de IIRSA [no accesible hoy desde el sitio oficial www.iirsa.org]

La lógica IIRSA

- **"La geografía es un factor que condiciona numerosas decisiones económicas",** señala Ricardo Carciofi [2006], titular del Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA. La "compleja gama de factores que precipitan en la geografía frecuentemente se resume en la expresión de **'costos de transporte'**", indica. Pero **"el territorio no es un dato inamovible"**, asegura, **"puede ser modificado a través de inversiones"**.

- **Bosques, Ríos, Selvas, Humedales, Tierras fértiles, Comunidades Originarias, Estructuras institucionales** pueden ser considerados por los planificadores de IIRSA o bien como recursos –naturales y humanos– para ser aprovechados, o bien como "obstáculos" que deben ser superados para desarrollo del comercio.

Despojada de eufemismos, IIRSA propone adecuar los territorios a las necesidades de los capitales globales privados, a través de una transformación de la geografía y las regulaciones de los territorios sudamericanos, con el fin de mejorar las posibilidades de explotación y comercio con los recursos de la región.

- Desde el surgimiento mismo de IIRSA, comunidades afectadas en forma directa y organizaciones ciudadanas locales, regionales e internacionales, comenzaron a identificar los proyectos –algunos de vieja data– y a cuestionar las obras priorizadas y el espíritu mismo de este "proceso de integración", caracterizado por grandes represas, carreteras e hidrovías en zonas de riqueza natural y ubicación estratégica.

- A partir de la base presentada en Brasilia en 2000, de modo silencioso, los técnicos y funcionarios de IIRSA fueron desarrollando en etapas una **"Planificación Territorial Indicativa"** de largo plazo para implementar progresivamente la Iniciativa, evaluar los procesos y definir prioridades y estrategias de acción.

Evolución del proceso IIRSA

Fuente: Ponencia de Ricardo Carciofi, de la secretaría del CCT de IIRSA, presentada en el Encuentro de Ministros de Transportes e Infraestructura de Iberoamérica [Montevideo, 2007]

Planificación Etapa I (2003/2004)

► Se ordenaron e identificaron los grupos de proyectos con "mayor factibilidad" y "mayor impacto esperado" en relación "al desarrollo sustentable de sus áreas de influencia".

Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

► En 2004 se acordó un primer conjunto de 31 proyectos infraestructura de alto impacto, con prioridad para financiación y ejecución a corto plazo, a partir de los resultados de la primera fase de planificación territorial.

Planificación Etapa II (2006)

► Se impulsaron "iniciativas y políticas de desarrollo económico, social y ambiental" complementarias a los proyectos de infraestructura de integración identificados.

Actualización de la cartera de proyectos IIRSA (2007)

► A lo largo del año 2007 se llevaron a cabo reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) por Eje con el objetivo de "revisar los proyectos que se consideren necesarios de la cartera IIRSA". Se analizaron y procesaron los resultados en tres líneas de acción estratégicas: implementación, planificación y procesos sectoriales.

Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

31 Proyectos de Integración
por un monto total de
US$ 6.921,10 millones

- 16 proyectos en preparación
  US$ 2.258 millones
- 4 proyectos en licitación/
  Concesión
  US$ 1.008 millones
- 10 proyectos en ejecución
  US$ 3.643,10 millones
- 1 proyecto concluido
  US$ 12 millones

Fuente: Ponencia de Ricardo Carciofi, de la secretaría del CCT de IIRSA, presentada en el Encuentro de Ministros de Transportes e Infraestructura de Iberoamérica [Montevideo, 2007]

Cuadro 37 - **Estado de Implementación de la Cartera IIRSA 2003-2006**

	Cartera IIRSA, 2003-2006		Implementación *(inversiones comprometidas)*		
EID	**No de Proy.**	**Inv.** *(M USD)*	**No. De Proy.**	**% de Impl.**	**Inv. Estimada** *(US$ millones)*
Andino	73	6.164,6	29	39,7 %	2.617,4
de Capricornio	36	2.898,3	18	50,0 %	1.643,6
del Amazonas	54	3.975,0	8	14,8 %	1.884,3
del Escudo Guayanés	32	5.852,0	8	25,0 %	657,4
del Sur	21	1.480,8	13	61,9 %	1.123,3
Interoceánico Central	44	4.423,8	21	47,7 %	3.077,2
MERCOSUR-Chile	71	18.759,0	39	54,9 %	8.647,4
Perú-Brasil-Bolivia	18	17.151,1	7	38,9 %	1.541,1
PSI	2	2,9	2	100,0 %	2,9
TOTAL	**351**	**60.707,5**	**145**	**41,3%**	**21.194,6**

Fuente: Planificación Territorial Indicativa. Grupos Técnicos Ejecutivos – GTE 2007 [Documento oficial]

IIRSA. El doble rostro de los planes de infraestructura
La implementación de IIRSA

Durante 2007, los Grupos Técnicos Ejecutivos de IIRSA se reunieron para revisar y actualizar la cartera de proyectos de la Iniciativa en su conjunto. Como resultado de estas reuniones, se señaló:

► "Más de 40% de la Cartera de Proyectos IIRSA identificada entre 2003 y 2006 (en la primera fase del proceso de planificación) está en ejecución y con financiamiento definido".

► "Los Tesoros Nacionales están aportando más de 60% de los recursos, mientras el sector privado y las instituciones financieras internacionales del CCT [BID, CAF, Fonplata] dividen los casi 40% del aporte".

► El número de proyectos identificados entre 2003 y 2006 ascendió de 305 a 506 después de la actualización de la cartera realizada en 2007. Y la inversión estimada ascendió de US$ 60 mil millones a US$ 68 mil millones.

► Los "cambios más significativos" de la cartera IIRSA 2003-2006 a la cartera actualizada en 2007 se dieron en el **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, el Eje Mercosur-Chile y el Eje de Capricornio**.

► Después de "los cambios efectuados, las inversiones más significativas se encuentran en los Ejes Mercosur-Chile, Perú-Brasil-Bolivia y Andino como consecuencia de la mayor concentración de **proyectos de energía**, de valores unitarios elevados"

En septiembre de 2007 se reunieron en Santiago de Chile los Grupos Técnicos Ejecutivos de los ejes Mercosur-Chile, Del Sur y de Capricornio, para cumplir con la actualización de la cartera de proyectos de IIRSA. Allí ,distintos consultores presentaron una "actualización" de la visión de negocios en cada eje.

► Estas presentaciones, fundamentalmente las de los ejes Mercosur-Chile y de Capricornio, dejaron expuesta la lógica "integracionista" de IIRSA: una planificación productiva de los territorios en las que las consideraciones sociales y ambientales aparecen como obstáculos a sortear, donde las obras resistidas desde hace años por comunidades y organizaciones civiles aparecen con nuevo impulso, incluso en el caso de aquellas que fueron rechazadas por voto directo de las poblaciones afectadas.

Eje Mercosur-Chile

► Abarca la República Oriental del Uruguay, el centro de Chile, el centro y el noreste de Argentina (incluye la Mesopotamia), el sur de Brasil, y el sudeste de Paraguay.

Eje de Capricornio

► Atraviesa el subcontinente a la altura del Trópico de Capricornio, y une en sus extremos los océanos Pacífico y Atlántico, lo que le da el carácter de corredor "bioceánico".

Algunas conclusiones de la "Actualización de la visión de negocios" del Eje de Capricornio presentada en septiembre de 2007 en Chile [elaborada por el consultor Pedro Sosa Pinilla]:

"En el mediano plazo, la dinámica de las actividades [en el Eje] estará determinada por:

► La **integración energética** entre las regiones.

► El crecimiento de la **incorporación de tierras marginales a la producción**.

► El **incremento del transporte de cargas**.

► **Nuevos negocios: Biocombustible**, logística de transporte.

► La **presión sobre el medio ambiente** que ejercerán los nuevos proyectos en áreas poco afectadas (grandes zonas despobladas) hasta la fecha".

► "…La infraestructura de la región es limitada, (si bien actualmente se están ejecutando obras importantes en el área), es necesario conectar las distintas regiones que componen el Eje, **salvando las dificultades que interpone la naturaleza** (grandes ríos, montañas y la escasez de agua en la región chaqueña)".

Algunas consideraciones de la "Actualización de la visión de negocios" del Eje Mercosur-Chile presentada en septiembre de 2007 en Chile [elaborada por el consultor Germán Ospina]:

► "**El Eje pasa por áreas vulnerables** como son la zona central de Chile, las estepas patagónicos y los montes argentinos".

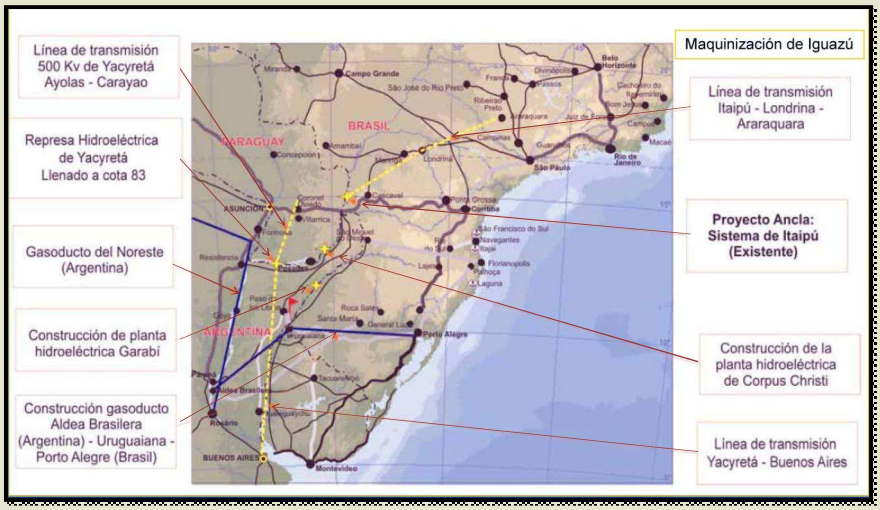
► "Atraviesa **regiones críticas y amenazadas**, lo que implica una sensibilidad del territorio, **sin embargo, parte del territorio ya está alterado**".

► "**La producción de biocombustibles se perfila como una alternativa** económica de gran potencial".

► "Existen **barreras geográficas** que afectan el flujo de comercio entre los países. En el occidente, **la cordillera de los Andes**. En el oriente, **la presencia de grandes ríos**".

► **De las "funciones estratégicas" del Grupo 5 [Energía]:** "Consolidación y aumento de la capacidad de generación, transmisión y distribución de energía **en un área demográfica y de producción industrial densa**".

De la "Actualización de la visión de negocios" del Eje Mercosur-Chile presentada en septiembre de 2007:



El Eje Mercosur-Chile y los proyectos energéticos y de transporte asociados constituyen un ejemplo evidente de la lógica IIRSA, y de los objetivos que guían la planificación territorial de la Iniciativa.

Yacyretá

► Con el proyecto de **llenado del embalse de Yacyretá a 83 metros** (y sus obras complementarias) se inundarán 50.000 hectáreas más de tierras fértiles y el número de personas afectadas por esta gran represa ascenderá a 80.000. Esta iniciativa cuenta desde hace años con la resistencia de las organizaciones civiles de la región, pero sigue vigente en la cartera IIRSA. La obra es considerada un "monumento a la corrupción"

Corpus

► La ejecución de la **represa binacional Corpus Christi**, sobre el río Paraná, fue sometida al plebiscito de la población de Misiones hace más de 10 años, en 1996. **El 89% de los votantes optó por el "NO a la construcción de la represa** Corpus cualquiera sea su lugar de emplazamiento sobre el río Paraná". En 2001, se intentó reanudar la iniciativa, la sociedad civil realizó una nueva campaña y el proyecto se logró frenar. No obstante, en la última actualización de proyectos de IIRSA (2007), Corpus Christi sigue vigente.

Garabí

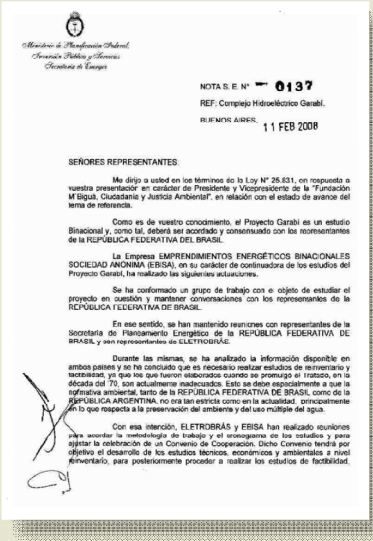
► El proyecto hidroeléctrico argentino-brasileño **Garabí, sobre el río Uruguay**, tiene antecedentes que datan de más de 20 años atrás. La represa, sobre un río saturado de embalses, es resistida por campesinos y por organizaciones ambientalistas argentinas y brasileñas. El proyecto generaría alteración del microclima, perdida de biodiversidad, propagación de enfermedades y aumento de la pobreza, entre otros impactos. En 2008 aparecieron nuevos anuncios de avance del proyecto, pero **la realidad del proceso es diferente.**

Comunicado de prensa de Mbiguá [14 de febrero de 2008]

"Todavía no existen acuerdos ni estudios para el proyecto de la represa Garabí"

"…La Secretaría de Energía respondió a una carta enviada por la organización ecologista Mbiguá, en la que se solicitó al titular de la cartera dar a conocer información clave sobre el estado del proyecto hidroeléctrico Garabí, en el río Uruguay, y sobre sus estudios de impacto ambiental. En su respuesta, Cameron reveló que recién "se han mantenido reuniones" con funcionarios de Brasil, y que es necesario todavía hacer estudios de factibilidad.

"…Es necesario realizar estudios de reinventario y factibilidad, ya que los que fueron elaborados (…) en la década del 70, son actualmente inadecuados. Esto se debe especialmente a que la normativa ambiental, tanto de la República Federativa de Brasil como de la República Argentina, no era tan estricta como en la actualidad, principalmente en lo que respecta a la preservación del ambiente y del uso múltiple del agua". Así lo señaló el secretario de Energía de la Nación, Daniel Cameron, en una nota enviada con fecha 11 de febrero a la Fundación M'Biguá…"



Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
Secretaría de Energía

NOTA S. E. N° 0137

REF.: Complejo Hidroeléctrico Garabí.

BUENOS AIRES, 11 FEB 2008

SEÑORES REPRESENTANTES:

Me dirijo a usted en los términos de la Ley N° 25.831, en respuesta a vuestra presentación en carácter de Presidente y Vicepresidente de la "Fundación M'Biguá, Ciudadanía y Justicia Ambiental", en relación con el estado de avance del tema de referencia.

Como es de vuestro conocimiento, el Proyecto Garabí es un estudio Binacional y, como tal, deberá ser acordado y consensuado con los representantes de la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

La Empresa EMPRENDIMIENTOS ENERGÉTICOS BINACIONALES SOCIEDAD ANÓNIMA (EBISA), en su carácter de continuadora de los estudios del Proyecto Garabí, ha realizado las siguientes actuaciones.

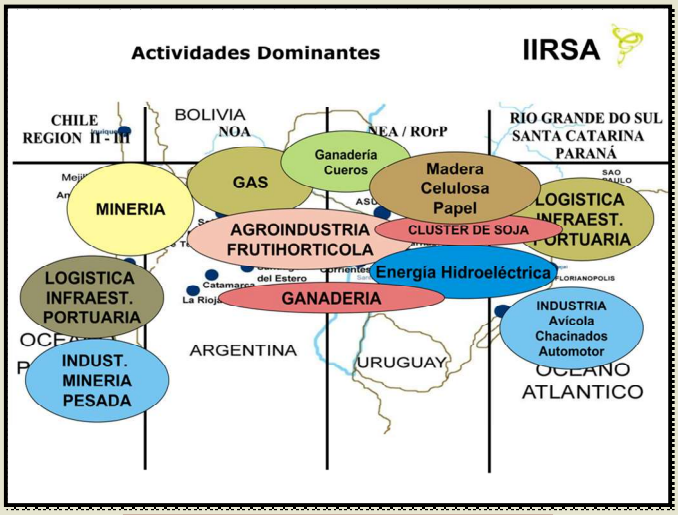
Se ha conformado un grupo de trabajo con el objeto de estudiar el proyecto en cuestión y mantener conversaciones con los representantes de la REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL.

En ese sentido, se han mantenido reuniones con representantes de la Secretaría de Planeamiento Energético de la REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL y con representantes de ELETROBRÁS.

Durante las mismas, se ha analizado la información disponible en ambos países y se ha concluido que es necesario realizar estudios de reinventario y factibilidad, ya que los que fueron elaborados cuando se promulgó el Tratado, en la década del 70, son actualmente inadecuados. Esto se debe especialmente a que la normativa ambiental, tanto de la REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL como de la REPÚBLICA ARGENTINA, no era tan estricta como en la actualidad, principalmente en lo que respecta a la preservación del ambiente y del uso múltiple del agua.

Con esa intención, ELETROBRÁS y EBISA han realizado reuniones para acordar la metodología de trabajo y el cronograma de los estudios y para ajustar la celebración de un Convenio de Cooperación. Dicho Convenio tendrá por objetivo el desarrollo de los estudios técnicos, económicos y ambientales a nivel reinventario, para posteriormente proceder a realizar los estudios de factibilidad.

De la "Actualización de la visión de negocios" del Eje de Capricornio presentada en septiembre de 2007, en la última reunión oficial del GTE:

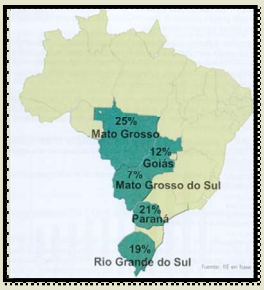


Actividades Dominantes en el Eje de Capricornio

Las **proyectos de infraestructura en energía y transporte** programados para la región, además de sus impactos intrínsecos, resultan funcionales al traslado de las industrias más contaminantes a Suramérica, tal como ocurre con las plantas de celulosa programadas para el río Uruguay, cuya radicación en la región se corresponde con la identificación del área favorable para la industria forestal y celulósica, y la planificación de obras tendientes a facilitar el traslado de materia prima y producción, y asegurar el suministro energético a futuro en esa zona.

- **Marcha ciudadana contra la planta de celulosa de Botnia**
- **Cantidad de participantes: 130.000 ciudadanos**
- **Gualeguaychú [Entre Ríos] Argentina - 30 de Abril de 2007**

Al igual que algunos proyectos energéticos como las **grandes represas** avanzan sigilosamente, sin que existan estudios adecuados, o bien a espaldas de la sociedad civil, el fomento de otro tipo de producciones (primarias fundamentalmente) programadas para la región, se reproduce abiertamente, y los proyectos de infraestructura de transporte se planifican de acuerdo a esta mirada "integracionista".

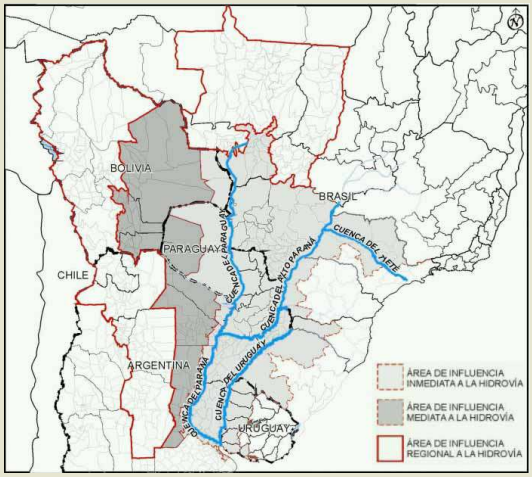


Producción de soja en Bolivia ✚ **Producción de soja en Paraguay** ✚ **Producción de soja en Brasil**

✚ **Producción de soja en Argentina**

Anuncio gráfico de Syngenta publicado en la sección rural del diario La Nación el 27 de diciembre de 2003

Área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná



► "…Existe un gran potencial de integración energética en el área de influencia del Eje, no sólo de energía eléctrica, sino también de gas, así como la ampliación de la producción y uso de los biocombustibles".

► El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná tiene el gran potencial de convertirse en el Eje articulador Norte-Sur de los Ejes transversales (Interoceánico Central, Capricornio y MERCOSUR-Chile)".

Fuente: Extraído de la Planificación Territorial Indicativa | Grupos Técnicos Ejecutivos 2007
Resultados y cartera de proyectos 2007 [Documento oficial IIRSA]

IIRSA. El doble rostro de los planes de infraestructura
Ejemplos paradigmáticos

Eje Mercosur-Chile

"En esta franja se encuentran varios de **los territorios agrícolas más productivos del mundo**. De acuerdo con la información oficial, esta región agrupa el 62 % de la economía argentina, el 63% de la brasileña, el 52% de la chilena y la totalidad de la uruguaya.
Entre sus productos actuales destacan los bienes primarios (llamados *comodities): **cereales, oleaginosas**, hortalizas, frutas, carnes, **soja**, pieles, cueros, madera, pescados, minerales metálicos y no metálicos, petróleo y gas, algodón, tabaco, café; los de las agroindustrias: **forestal, maderera, papel**…"

Eje de Capricornio

"Incluye los yacimientos de gas de Bolivia; el petróleo del área fronteriza entre Bolivia y Argentina; una parte de los yacimientos metálicos de la Cordillera de los Andes en suelo de Chile y Argentina; comprende asimismo el sur industrializado de Brasil; **la zona agrícola y particularmente sojera de Paraguay, Argentina y Brasil**; la capacidad hidroeléctrica de Itaipú y Yaciretá; y el acuífero Guaraní, tercero en tamaño del mundo y el mayor del Continente..."

Hidrovía Paraguay-Paraná

"Los principales productos transportados actualmente son **los granos, cereales (trigo y soja sobre todo), madera**, cargas pesadas (minerales de hierro y manganeso que va de Corumbá a Barranqueras, San Nicolás, Villa Constitución y Nueva Palmira), fertilizantes y combustibles líquidos y gaseosos (…) Pero con la posibilidad de encontrar los puentes de entrelazamiento de la **hidrovía Madera-Madre de Dios-Beni** y ésta, la variedad de productos en tránsito y la intensidad de los intercambios crecería notablemente".

Citado de: Territorialidad *de la Dominación. Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar, Carlos Motto. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, Buenos Aires, noviembre de 2007.

"Los intereses de las empresas transnacionales involucradas en convertir ese vasto territorio en mercancías y ganancias (…); los intereses locales de quienes sacrifican todo por un pequeño "nicho" que les reporte una pequeña –comparada con la de los inversionistas extranjeros– ganancia; confluyen todos en la idea de 'progreso', que supone la concepción de la naturaleza como objeto externo apropiable. "Esa lógica de la naturaleza como 'barrera' o como 'recurso'…", que Zibechi (2006) encuentra "en todos los aspectos del plan", efectivamente caracteriza las proyecciones presentes y futuras de la readecuación sudamericana a esta nueva fase, depredadora hasta el suicidio, de la modernidad capitalista…"

Territorialidad de la Dominación. *Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar, Carlos Motto. [Observatorio Latinoamericano de Geopolítica]*

Algunas de las principales fuentes de información utilizadas:

►Discurso del presidente del BID, Enrique Iglesias, en la Reunión de Presidentes de América del Sur [Brasilia , agosto de 2000].
► Discurso del presidente de la CAF, Enrique García, en la Reunión de Presidentes de América del Sur [Brasilia , agosto de 2000].
► Declaración de los jefes de Estado en la en la Reunión de Presidentes de América del Sur [Brasilia , agosto de 2000].
► Planificación Territorial Indicativa | Grupos Técnicos Ejecutivos 2007 | Resultados y cartera de proyectos 2007 [www.iirsa.org]
► Ponencia de Ricardo Carciofi, de la secretaría del CCT de IIRSA, en el Encuentro de Ministros de Transportes e Infraestructura de Iberoamérica [Montevideo, 2007]
► *IIRSA, Desvendando os intereses*. Elisángela Paim y María Carrion. Núcleo Amigos Da Terra Brasil, febrero de 2006.
► *Actualización de la visión de negocios del Eje Mercosur-Chile*. Consultor Germán Ospina [Santiago de Chile, septiembre de 2007].
► *Actualización de la visión de negocios del Eje de Capricornio*. Consultor Pedro Sosa Pinilla. [Santiago de Chile, septiembre de 2007].
► *Actualización de la visión de negocios del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná.* Consultor Adolfo Koutoudjian [Santa Cruz de la Sierra, agosto de 2007]
► *Territorialidad de la Dominación. Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).* Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar, Carlos Motto. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, Buenos Aires, noviembre de 2007.
► Lineamientos para el plan de trabajo 2008. IX Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA. [Montevideo, diciembre de 2007]
► *América del Sur: la gran mercancía.* Hernando Gómez Serrano, Le Monde Diplomatique # 2, junio de 2002.
► Documentos e información de elaboración propia disponibles en www.mbigua.org.ar
► Documentos e información disponibles en www.infraest-energ-sudamerica.org
► Documentos e información disponibles en www.biceca.org
► Documentos e información disponibles en www.taller.org.ar
► Documentos e información disponibles en www.biodiversidadla.org
► Documentos e información disponibles en www.iirsa.org

IIRSA

El doble rostro de los planes de infraestructura

Fundación M'Biguá
Ciudadanía y justicia ambiental

Paraná [Entre Ríos] Argentina
++54 343-4228499
www.mbigua.org.ar
mbigua@mbigua.org.ar