

Los proyectos de infraestructura sudamericana frente a la crisis financiera internacional*

Laura Lucía Bogado Bordazar**

Laura Maira Bono* **

I. Antecedentes: Estado actual de la infraestructura en los procesos de integración regional.

El tema que se propone analizar en este trabajo se refiere al impacto de la crisis financiera internacional sobre los diferentes proyectos de infraestructura física que se están desarrollando (o que se han proyectado) en la región sudamericana. En este sentido haremos una breve mención, para introducirnos en el tema, a la diversidad de procesos de integración existentes en la región, todos ellos con características muy variables, en los cuales el tratamiento de la infraestructura física también varía según el proceso de que se trate. Hemos visto que en los procesos que involucra a la gran mayoría de los países de América del Sur (como la ALADI o UNASUR), el tema de la infraestructura física es considerado un aspecto central en los postulados de la integración, cosa que no ocurre en los procesos subregionales como MERCOSUR, CARICOM o CAN, con algunos matices entre ambos.

Asimismo es importante mencionar que, en términos generales, los tratados constitutivos de los diferentes procesos de integración que se desarrollan en la región (ALADI, UNASUR, ALCA, CARICOM, MERCOSUR, CAN), no mencionan el tema de la infraestructura física como objetivo general o específico de los mismos. Cuestión que se revierte en la primera reunión de Presidentes de América del Sur realizada en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, en la cual los mandatarios de la región acordaron en

* El presente trabajo se inscribe en el marco del Proyecto de Investigación de la UNLP: "La infraestructura como factor de integración en el ámbito del MERCOSUR" (J091), dirigido por el Dr. Norberto Consani.

** Magíster en Relaciones Internacionales. Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe y del Centro de Estudios Sudamericanos del IRI. Investigadora del Proyecto: "La infraestructura como factor de integración en el ámbito del MERCOSUR" (J091).

*** Docente de la UNLP. Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe y del Centro de Estudios Sudamericanos del IRI. Investigadora principal del Proyecto: "La infraestructura como factor de integración en el ámbito del MERCOSUR" (J091).

relación a la infraestructura de integración un entendimiento político, acerca de la importancia de desarrollar una visión regional –que incorpore y amplíe las visiones estrictamente nacionales– en la elaboración de planes para las áreas de infraestructura.

En esta reunión, se llega a un entendimiento en torno del concepto de **“ejes regionales de desarrollo”**. La citada noción favorece la implementación de proyectos de infraestructura dirigidos hacia el desarrollo económico y social sustentable de las regiones involucradas, y busca promover una visión integrada en las áreas de energía, transportes y telecomunicaciones. En esta oportunidad, los Presidentes fueron informados sobre el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur, elaborado por el BID en coordinación con la CAF. De dicho Plan surge posteriormente la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (IIRSA), que es una iniciativa multinacional que involucra a los doce países de América del Sur y multisectorial pues no sólo participa el sector transportes sino también el sector energético y fundamentalmente el sector de telecomunicaciones. Asimismo, es una iniciativa multidisciplinaria porque incluye aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales y ambientales, entre otros, a la vez que contempla mecanismos de coordinación entre los Gobiernos, las Instituciones Financieras Multilaterales que lo promueven y el

Sector Privado, con el objetivo de armonizar planes y programas de inversión con una visión política y estratégica de la región.

En el ámbito sudamericano, con un criterio abarcador del tema de la infraestructura, los doce Estados de la región ratificaron el tratado constitutivo de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), constituida en Brasil, el 23 de mayo de 2008, cuyo objetivo es generar un espacio de integración y unión

*L*a UNASUR incorpora en el texto de su tratado constitutivo “la integración energética para el aprovechamiento integral, sostenible y solidario de los recursos de la región y el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y sus pueblos”



en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros. Asimismo, entre sus múltiples objetivos específicos, la UNASUR incorpora en el texto de su tratado constitutivo –y aquí la innovación– “la integración energética para el aprovechamiento integral, sostenible y solidario de los

recursos de la región y el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y sus pueblos”.

Si bien al inicio los diferentes procesos de integración de América Latina no tuvieron en cuenta en su mayoría a la infraestructura física como uno de los ejes fundamentales de desarrollo, a medida que se avanza en los diferentes procesos se han ido experimentando transformaciones puntuales, que se hicieron visibles en las declaraciones de funcionarios del más alto nivel político de los Estados y se comenzaron a planificar estrategias a mediano y largo plazo.

En el ámbito del MERCOSUR, el tema de la integración a través de la infraestructura física no fue incorporado en la agenda del Bloque desde sus inicios, ya que ni el Tratado de Asunción ni el Protocolo de Ouro Preto han contemplado esta temática, sin perjuicio de que la misma ha tenido siempre un alto impacto en la dinámica comercial entre los Estados. Recientemente, el tema del desarrollo de la infraestructura física se ha venido proponiendo como eje estratégico para la profundización de la integración en la mayoría de las Cumbres de Presidentes desde el año 2000 a la fecha¹.

II. Los Proyectos de Integración Física de cara a la crisis financiera internacional.

Existe consenso entre distintos organismos internacionales y diversas agencias para el desarrollo, en que la provisión de adecuada infraestructura física es clave para el desarrollo de las economías regionales. *“De todas las formas de inversión, la inversión en infraestructura reviste particular interés puesto que condiciona y se adelanta en el tiempo a las inversiones privadas en otros sectores. Los servicios de infraestructura tales como la energía eléctrica, los transportes, las telecomunicaciones, el abastecimiento de agua y el saneamiento son fundamentales para las actividades de las unidades familiares y la producción económica.”* (CEPAL: 2009)

Un aspecto central de los proyectos de infraestructura es el financiamiento para la realización de los mismos.

En la región, y a raíz de la crisis económica de los años ochenta, la inversión en infraestructura ha sido muy reducida o directamente nula, contribuyendo esto a un bajo nivel de desarrollo. Según Heidrich (2008:17) la inversión pública en relación al PBI

1 En el MERCOSUR se firmó, entre otros documentos, el Acuerdo Marco de Complementación Energética (2005), que tiene por objetivo profundizar la integración entre los países miembros del MERCOSUR y los Estados asociados, a través de la firma de acuerdos regionales, subregionales o bilaterales en las áreas de hidrocarburos, transmisión eléctrica, redes de gasoductos y fomentar la prospección, exploración, explotación e industrialización, propiciando asimismo la búsqueda de fuentes de energía alternativas y renovables.

promedio de la región, cayó en más del 8% en el período 1980-1983 y en un valor próximo al 4% entre los años 2000 y 2004.

En los años subsiguientes, la región dio cuenta de la ausencia y falta de adecuación de su infraestructura física en pos de la integración y del crecimiento económico, al incrementarse los vínculos comerciales intrarregionales. Así, entre otras medidas, se propiciaron medidas para atraer al sector privado hacia la inversión en infraestructura; pero la misma se concentró en algunos países, sólo en determinados sectores, como el de las telecomunicaciones.

En la década del noventa se adoptaron medidas tendientes a fomentar desde el Estado la inversión privada en infraestructura, sin perjuicio de lo cual la misma no cumplió con las expectativas depositadas en el sector, lo que provocó, a mediados del año 2000, un retroceso de dicha inversión en los países emergentes².

Ante esta situación, la infraestructura existente en la región (en la actualidad), especialmente en el sector transporte y generación de energía eléctrica, continúa siendo similar a la que presentaban los Estados latinoamericanos en la década del ochenta. Este escenario poco alentador, no acompaña el crecimiento en torno al comercio que han experimentando en los últimos años las economías de la región.

Si bien este aspecto fue evidenciado por los países, la inversión actual en infraestructura, ya sea realizada a través del Estado, o de asociaciones público-privadas, o del sector privado únicamente, continúan siendo similares a la existente en la década de los noventa³.

América Latina y el Caribe: dotación de infraestructura cada mil habitantes. Años seleccionados^a

Concepto	1960	1970	1980	1990	2000	2005
Kilómetros de ruta pavimentados	0,36	0,67	0,88	1,01	0,98	S/D
Capacidad instalada de energía eléctrica kwh	0,09	0,15	0,28	0,38	0,46	0,50
Kilómetros de vías férreas		0,45	0,32	0,29	0,24	0,20
Telefonía fija		32,3	38,3	61,1	148	177
Telefonía móvil					123	439
Acceso agua potable ^b		56	72	80	86	S/D
Saneamiento ^b				75	79	S/D

^a Incluye Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela

^b Porcentajes de la población. Promedio simple de los 7 países.⁴

2 En el sector de transporte, específicamente carreteras, la inversión privada en la región no aportó nuevas trazas sino que se concentró en el mantenimiento de las redes ya existentes.

3 De hecho, los países del Sudeste Asiático, por lo menos hasta fines de 2006, han desplazado a América Latina como destino principal de las inversiones privadas en infraestructura.

4 Fuente: Elaborado por la CEPAL 2009

Si nos detenemos en algunos de los datos expresados en el cuadro que antecede, podemos comprobar que el gasto en la construcción de ruta pavimentada experimentó un estancamiento en toda la década del noventa, implicando un retroceso hacia el 2000. Más crítica se presenta en la región la evolución de la inversión en construcción de kilómetros de vías férreas, experimentando una disminución constante en todos los años señalados, hasta alcanzar una reducción mayor al 50 % en el año 2005⁵. Como se mencionó anteriormente, la inversión en telecomunicaciones (telefonía fija y móvil), han sido los ítems con mayor desarrollo en la región a partir del año 2000.

La inversión pública en relación al PBI promedio de la región, cayó en más del 8% en el período 1980-1983 y en un valor próximo al 4% entre los años 2000 y 2004



En referencia a la inversión pública en la región la situación se fue revirtiendo en el último quinquenio luego de los efectos sufridos por la crisis de los años 2000 a 2002, que reflejaron la grave situación de pobreza y de desigualdad de Latinoamérica. Sin embargo, a partir del año 2003, según los estudios realizados por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), puede calificarse como el de mejor desempeño económico y social de América Latina en los últimos 25 años.

En ese sentido, según las estimaciones realizadas por la citada Comisión juntamente con el Banco Mundial, los gobiernos de la región han incrementado la inversión pública en infraestructura en un 4,4% del PBI (2006), superando los 3,2% del producto que se reflejó en el año 2000, la más baja en los últimos treinta años⁶.

En este contexto, cabe preguntarse cuál será la definición política de los Estados en torno al financiamiento en infraestructura, de cara a la nueva crisis financiera internacional, cuyo epicentro se ha dado en el mundo desarrollado.

Asimismo vale preguntarse si es viable el desarrollo e implementación de políticas públicas estatales⁷ que permitan el aumento sostenible de la infraestructura necesaria, o si este proyecto de

5 A modo de ejemplo, cabe mencionar, que la red argentina de ferrocarriles llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 42.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial. En la actualidad, la red ferroviaria es de 29.000 kilómetros.

6 La inversión pública en infraestructura en los países en desarrollo oscila entre el 2% y 8% del PIB.

7 Entendiendo por política pública estatal "*el conjunto de acciones y omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del Estado en relación con una cuestión que concita la atención, el interés o la movilización de otros actores en la sociedad civil*" (Oszlak y O Donell: 1981). Si a este concepto le sumamos el factor "regional", podríamos agregar al final de la definición: que concita la atención, el interés o la movilización de otros actores en la sociedad civil regional. Pudiéndose mencionar actualmente en el ámbito del MERCOSUR la construcción de una sociedad civil regional.

sustentabilidad podría conducirse a través de los diversos proyectos de integración existentes en la región, especialmente en el ámbito del MERCOSUR.

Diversos han sido los caminos que históricamente los Estados han tomado para resolver las situaciones que acarrea una crisis económico-financiera. En el tema que nos ocupa se han presentado políticas económicas tendientes a favorecer la inversión en obra pública como incentivo de la demanda.

¿Sería entonces viable pensar en la crisis financiera actual, como factor disparador del desarrollo en infraestructura regional?

Ya en la crisis del '30 los países industrializados respondieron a la misma con el establecimiento de fuertes barreras comerciales contra las importaciones de otros países, teniendo como propósito el incremento de la producción interna y el restablecimiento de los puestos de trabajo para su población. Esto trajo aparejado el desempleo masivo en el exterior y el colapso del comercio internacional.

Otro camino a recorrer es aquel que evidencia que la inversión pública en infraestructura puede tener marcados efectos positivos sobre la tasa de crecimiento agregado, lo cual presenta un alto grado de retorno social (Sachs –Larrain: 1994). Este sendero fue en parte el que tomó Estados Unidos a través del programa económico conocido como New Deal (1933-1937), sustentado en un fuerte respaldo a la inversión mediante la intervención estatal, que se realizaba facilitando el crédito y la inversión en la obra pública para estimular la demanda y el fomento de nuevos puestos de trabajo. Asimismo se profundizaron los acuerdos comerciales, que sumado a la devaluación del dólar, agilizaron el intercambio comercial y la apertura hacia nuevos mercados.

III La elección del camino.

De frente a la crisis financiera actual, trataremos de visualizar el camino que han optado transitar diversos estados de la región latinoamericana, sin perder de vista las decisiones que se han tomado en el marco del FMI y en el Grupo de los 20.

En este último, la reunión convocada en Londres abandonó las declaraciones inertes, para abordar la crisis financiera internacional, proclamando el compromiso de los países desarrollados en prestar su ayuda a los países en vías de desarrollo a través de una mayor liquidez en el sistema internacional inyectada por medio del FMI.

Esto habilitaría a los Estados partes del Organismo Internacional, a saldar sus déficit estacionales (tomando a la crisis financiera como producto de los mismos) de su balanza de pagos, para

afrontar mayores erogaciones en sus respectivos Estados⁸.

El interrogante se sitúa en dirimir cómo utilizarán los Estados su supuesta mayor liquidez, considerando que la misma debe ser empleada teniendo en cuenta que constituirá la deuda externa futura del país.

Estimamos que una de las posibilidades radica en la inversión de estos fondos en infraestructura regional, la cual podría tener un impacto directo en el comercio internacional de la región y la posibilidad de nuevos puestos de trabajo que podrán incrementar la demanda de los productos, la cual hoy se encuentra en disminución, proyectando un escenario de recesión.

En este contexto analizaremos cuáles han sido las medidas adoptadas por los países que integran el MERCOSUR, y cuáles son o pueden ser las herramientas que posee este bloque regional para hacer frente al escenario internacional.

Según un informe de la CEPAL⁹, se han relevado diversas medidas que los Estados de la región americana han adoptado para hacer frente a la crisis actual. Estas medidas se dividen en políticas monetarias y financieras, políticas fiscales, políticas cambiarias y de comercio exterior, políticas sectoriales y políticas laborales y sociales.

De los Estados informados, tomaremos los países de la región sudamericana (Argentina, Brasil, Colombia, Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), sin perder de vista que las medidas que se han adoptado difieren entre ellos en virtud del impacto que la crisis ha tenido en los mismos y la capacidad que los Estados poseen –determinada por la disponibilidad de recursos– para llevar a cabo las medidas que se necesitan.

En ese marco podemos apreciar que con referencia a las políticas de índole monetaria y financiera (disminución y/o flexibilización del encaje bancario) todos los Estados han tomado alguna que otra medida, a excepción de Ecuador y Venezuela.

En cuanto a las medidas de carácter fiscal (disminución de impuestos/aumento de subsidios y aumentos y/o anticipación de gas-

Estimamos que una de las posibilidades radica en la inversión de estos fondos en infraestructura regional, la cual podría tener un impacto directo en el comercio internacional de la región y la posibilidad de nuevos puestos de trabajo que podrán incrementar la demanda de los productos, la cual hoy se encuentra en disminución, proyectando un escenario de recesión

8 OBAMA, Barack: «Hemos adoptado medidas osadas para apoyar a los países en desarrollo», que incluyen la triplicación del mecanismo de préstamo del Fondo Monetario «para aumentar el poder adquisitivo y expandir los mercados en cada país. Londres Reunión del G-20

9 La reacción de los Gobiernos de las Américas frente a la crisis internacional: una presentación sintética de las medidas de política anunciadas hasta el 31 de marzo de 2009.

tos **-Infraestructura-**), la misma ha sido aplicada casi unánimemente, a excepción de Venezuela.

El mismo resultado se puede apreciar en torno a las medidas vinculadas a la política cambiaria y de comercio exterior (provisión de liquidez en moneda extranjera, aumento de los aranceles o restricciones a las importaciones, disminución de los aranceles, financiamiento a los exportadores, gestión de créditos con organismos internacionales) y a las medidas de políticas sectoriales, tales como vivienda, PyMEs, sector agropecuario, turismo e industria.

Como puede apreciarse, las medidas referidas a la política fiscal han sido consideradas por casi todos los países de la región como una de las medidas a tener en cuenta para la superación de la crisis actual. En este punto advertimos, que las mismas pueden consistir en un aumento del gasto orientado al incremento de la demanda o una disminución de los impuestos destinadas a generar un aumento de los ingresos disponibles por parte del sector privado, que ante la crisis actual, es altamente probable que el mismo se convierta en ahorro del sector y no en un aumento de la demanda, tal como se persigue



disminución de los impuestos destinadas a generar un aumento de los ingresos disponibles por parte del sector privado, que ante la crisis actual, es altamente probable que el mismo se convierta en ahorro del sector y no en un aumento de la demanda, tal como se persigue.

Asimismo, es dable tener en consideración que las medidas orientadas al aumento del gasto deben instrumentarse a través de programas certeros de inversión en infraestructura, considerando aquellos proyectos que tengan un impacto directo en el empleo y la demanda de productos.

Para la aplicación de este tipo de medidas se torna necesario poseer una cartera de proyectos que permitan su ejecución a corto plazo, dadas las circunstancias recesivas imperantes.

Con el objetivo de aumentar el gasto podríamos citar varios ejemplos de medidas adoptadas por los diferentes países de la región a saber: **Argentina**, ha desarrollado un plan de obras públicas que asciende a 33.210 millones de dólares; **Brasil** ha adoptado medidas tendientes a la reducción del superávit primario del 2009 como forma de liberar recursos y aumentar gastos agregados. Asimismo invertirá en infraestructura 2.500 millones de dólares¹⁰. Por su parte **Bolivia** prevé una inversión en infraestructura de 870 millones de dólares, donde el 37% de esta suma se destinará a la construcción de caminos¹¹; **Chile** proyecta un crecimiento del gasto en infraestructura de un 8,8%¹²; **Colombia** ha creado un Fondo de Infraestructura por un monto de 550 millones de dólares destinados principalmente a corredores arteriales, vivienda, riego, entre otros. **Paraguay** planifica una inversión en infraestructura vial por 194 millones de dólares y en viviendas sociales por 37 millones de dólares; en **Perú**, entre las medidas adoptadas se encuentra la financiación de un plan de obras públicas por 1.700 millones de dólares, a través de concesiones o asociaciones público-privadas y en **Uruguay** se estableció una bonificación impositiva para las empresas que realicen inversiones, privilegiando aquellas que generen la creación de empleo.

Advertimos la existencia en estos días de un consenso regional en torno a la necesidad de la inversión en infraestructura como una de las herramientas posibles para afrontar el impacto de la crisis internacional, procurando de esta forma la generación de una demanda agregada.

Sería entonces este un escenario interesante para que los Estados de la región, que en muchos casos comparten procesos de integración regional, recurran a la cartera de proyectos de obras de infraestructura, muchos de los cuales se encuentran técnicamente evaluados, discutidos y aprobados y los implementen en forma conjunta, lo cual podría implicar según el caso, la maximización

Advertimos la existencia en estos días de un consenso regional en torno a la necesidad de la inversión en infraestructura como una de las herramientas posibles para afrontar el impacto de la crisis internacional, procurando de esta forma la generación de una demanda agregada



10 Entre las medidas adoptadas en este contexto se encuentran el fuerte incremento del presupuesto al Plan de Aceleración del crecimiento (PAC), y en proyectos tendientes a mantener la demanda agregada.

11 Asimismo se proyectan medidas tendientes a la construcción de viviendas y proyectos de urbanismo, y un incremento de las inversiones en el sector energético.

12 Se prevé destinar 7.000 millones de dólares a la inversión en obra pública (vivienda y urbanismo, salud, conectividad, transporte entre otros).

de las inversiones en proyectos y la profundización de las vías de interconexión (vial, férrea y marítima) necesarias para incentivar el comercio intrarregional en el futuro. Es preciso advertir que estos proyectos, entre los cuales se encuentran los Proyectos IIRSA, prevén los mecanismos de financiación de los mismos a través del CAF y del FONPLATA. Dentro del ámbito del MERCOSUR nos encontramos con el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), el cual prevé entre sus líneas de acción la financiación de proyectos de infraestructura.

La implementación regional de los proyectos de infraestructura podría significar ventajas comparativas mayores para el conjunto de los países socios, las cuales difícilmente se obtendrían si los proyectos fueran exclusivamente nacionales, ya sea desde el punto de vista de la complementación financiera como del aprovechamiento de los recursos existentes.



Estructuralmente, la implementación regional de los proyectos de infraestructura podría significar ventajas comparativas mayores para el conjunto de los países socios, los cuales difícilmente se obtendrían si los proyectos fueran exclusivamente nacionales, ya sea desde el punto de vista de la complementación financiera como del aprovechamiento de los recursos existentes. También es importante evaluar en un proceso de integración, el "valor social" del desarrollo de la infraestructura, que incrementa no sólo el crecimiento comercial y el intercambio de bienes, como ha ocurrido entre

los países del MERCOSUR desde sus inicios, sino además la profundización de la vinculación entre las sociedades, cuestión más difícil de lograr en estos procesos.

VI. El caso del MERCOSUR: FOCEM

En este punto es importante recordar que dentro del marco del MERCOSUR, se ha instituido a través de las Decisiones del Consejo del Mercado Común N° 45/05 y 18/05 (reglamentada por su similar N° 24/05¹³), la creación del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), cuyo objetivo principal es propiciar la convergencia estructural (Programa I), el desarrollo de la compe-

13 El Reglamento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR regula los aspectos relativos al FOCEM en lo que se refiere a la presentación, ejecución y seguimiento de los proyectos a ser financiados; los aspectos institucionales y la administración y uso de los recursos financieros aportados, de conformidad con lo establecido en la Decisión. CMC N° 18/05 de creación.

titividad (Programa II), profundizar la cohesión social (Programa III) y fortalecer la estructura institucional del MERCOSUR y el proceso de integración regional (Programa IV)¹⁴.

Su fin es lograr, en base al principio de la solidaridad, la disminución de las condiciones de asimetrías existentes entre las diferentes regiones del MERCOSUR, garantizando que los beneficios resultantes de la ampliación de los mercados sean plenamente aprovechados por todos los Estados.

En lo referente al financiamiento de las obras de infraestructura, la misma se centra en los objetivos de convergencia estructural y desarrollo de la competitividad, donde la citada Decisión N° 18/05 expresó en su art. 3° que *“Los proyectos de Programa I deberán contribuir al desarrollo y ajuste estructural de las economías menores y regiones menos desarrolladas, incluyendo el mejoramiento de los sistemas de integración fronteriza y de los sistemas de comunicación en general”*. Este Programa incluye los siguientes componentes establecidos en el Reglamento (Dec. No. 24/05):

- i. Construcción, modernización y recuperación de vías de transporte modal y multimodal que optimicen el movimiento de la producción y promuevan la integración física entre los estados Parte y entre sus Sub-regiones.
- ii. Exploración, transporte y distribución de combustibles fósiles y biocombustibles.
- iii. Generación, transporte y distribución de energía eléctrica.
- iv. Implementación de obras de infraestructura hídrica para contención y conducción de agua bruta, de saneamiento ambiental y de macrodrenaje.

En este marco, durante los primeros cuatro años desde su aprobación, los recursos financieros del FOCEM asignados al Programa I deberán emplearse para el aumento de la dotación de la infraestructura física en la región, en pos de facilitar el proceso de integración regional (artículo 13), asignándole de esta manera, prioridad absoluta a los proyectos de infraestructura.

Los recursos financieros del FOCEM asignados al Programa I deberán emplearse para el aumento de la dotación de la infraestructura física en la región, en pos de facilitar el proceso de integración regional



Hoy los proyectos FOCEM en ejecución son los siguientes:

14 Los antecedentes del FOCEM proviene de los reclamos efectuados por llamados socios menores del MERCOSUR (Uruguay y Paraguay) que demandaban el urgente tratamiento de las asimetrías existentes en el bloque.

Descripción	País	Programa	Monto total Proyecto	Monto/Total FOCEM	Aprobación DEC N°	Aprobación CMC Fecha
MERCOSUR - Hábitat	PARAGUAY	III	12.914.680	7.500.000	8/07	18/01/2007
MERCOSUR - Roga	PARAGUAY	III	9.705.882	7.500.000	8/07	18/01/2007
Acceso y circunvalación Asunción	PARAGUAY	I	14.860.000	12.631.000	8/07	18/01/2007
Apoyo integral microempresas	PARAGUAY	II	5.000.000	4.250.000	8/07	18/01/2007
Laboratorio Bioseguridad	PARAGUAY	II	4.800.000	4.080.000	8/07	18/01/2007
Corredores Viales	PARAGUAY	I	16.990.294	14.441.758	11/07	22/05/2007
PAMA	Regional	II	16.339.470	13.888.550	8/07	18/01/2007
Ruta 26 Melo - Arroyo Sarandí	URUGUAY	I	7.929.000	5.310.000	8/07	18/01/2007
Internalización Productiva - software, biotecnología	URUGUAY	II	1.500.000	1.275.000	8/07	18/01/2007
Economía Social de Frontera	URUGUAY	III	1.646.820	1.399.799	8/07	18/01/2007
Clasificadores	URUGUAY	III	1.882.000	1.600.000	11/07	22/05/2007
Intervenciones Múltiples en Asentamientos	URUGUAY	III	1.411.765	1.200.000	11/07	22/05/2007
Ruta 12 Empalme Ruta 54 - Ruta 55	URUGUAY	I	4.371.000	2.928.000	23/07	28/06/2007
Arancel Externo Común	Secretaría de MERCOSUR	IV	50.000	50.000	8/07	18/01/2007
Base de datos Jurisprudencial	Secretaría del MERCOSUR	IV	50.000	50.000	8/07	18/01/2007
Identificación de necesidades de convergencia estructural en el MERCOSUR	Secretaría del MERCOSUR	IV	70.900	70.900	39/07	25/10/2007
Sist. de Agua Potable y Saneamiento rurales, indígenas	PARAGUAY	I	39.470.702	28.516.221	47/07	17/12/2007
Ruta 8, San Salvador - Ramal Rojas Potrero	PARAGUAY	I	6.344.800	4.902.900	48/07	17/12/2007
Desarrollo de productos Turísticos Iguazú Misiones	PARAGUAY	II	1.302.730	992.300	7/08	30/06/2008
Pavimentación Rutas 6 y 7 - Franco Cedrales	PARAGUAY	I	5.846.500	4.517.000	8/08	30/06/2008
Pavimentación Ruta 2 - Bernardino Caballero	PARAGUAY	I	5.186.500	4.008.000	9/08	30/06/2008
Recapado Ruta 1 y 6 - Graneros del Sur	PARAGUAY	I	4.004.000	3.092.750	10/08	30/06/2008
MERCOSUR YPORÁ	PARAGUAY	III	7.588.848	5.835.321	11/08	30/06/2008
			169.265.891	130.039.499		

Programa I: Programa de la Convergencia Estructural

Programa II: Programa de Desarrollo de la Competitividad

Programa III: Programa de Cohesión Social

Programa IV: Programa de Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración

Fuente: Unidad Técnica Focem. Secretaría del MERCOSUR.

Según los datos oficiales obtenidos, hasta la fecha en total son 23 los proyectos aprobados para su financiamiento con fondos del FOCEM, de los cuales 13 fueron presentados por Paraguay, 6 por Uruguay, 3 por la Secretaría del MERCOSUR y uno de ellos de ejecución regional¹⁵.

De los 23 proyectos aprobados, 9 de ellos (el 40 %) se enmarcan en el Programa I de Convergencia Estructural, el cual prevé el financiamiento de proyectos de infraestructura, y dentro de este programa se relacionan fundamentalmente con la "construcción, modernización y recuperación de vías de transporte" (rutas). Cabe mencionar que si bien el proyecto piloto aprobado sobre "Identificación de Necesidades de Convergencia Estructural en el MERCOSUR", pertenece al Programa IV sobre fortalecimiento de la estructura institucional del MERCOSUR y el proceso de integración regional, su objetivo ha sido el de elaborar un relevamiento y diagnóstico de las necesidades básicas de los Estados Partes en cuanto al desarrollo y convergencia estructural de las regiones menos desarrolladas del MERCOSUR, en especial lo concerniente con la **infraestructura** vial, construcción, modernización y recuperación de vías de transporte modal y multimodal que optimicen el movimiento de la producción y promuevan la integración física entre los Estados Partes y sus subregiones, la integración fronteriza y los sistemas de comunicación en general, lo que demuestra la importancia que el Bloque le otorga a la infraestructura dentro del proceso de integración.

V. Conclusiones

De acuerdo a las ideas expuestas en el presente trabajo, entendemos que ante situaciones de crisis como las que actualmente se presentan, América Latina y en especial los países del MERCOSUR poseen las herramientas necesarias para afrontar la misma, siendo una de ellas la implementación de los programas de infraestructura vigentes que cuentan con los mecanismos adecuados de financiamiento. Se requiere entonces poner en marcha proyectos de infraestructura que hayan sido adecuadamente evaluados y que impliquen un alto impacto en términos de empleo y demanda de bienes producidos localmente.

Asimismo consideramos que dichos proyectos no solo ayudarán a los Estados a poner un freno a la recesión, sino que también contribuirán a mejorar y profundizar los vínculos existentes entre los mismos. Desde el punto de vista del comercio intrarregional, el mismo se verá beneficiado con la adecuación de las vías de

15 Este de ejecución regional se refiere al Proyecto «MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa», presentado por el Comité MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa.

comunicación y desde el punto de vista social, la integración de localidades de fronteras vecinas de los países, podrán estrechar sus vínculos y relaciones, entre las mismas profundizando de esta forma los lazos de la integración.

Entendemos que ante situaciones de crisis como las que actualmente se presentan, América Latina y en especial los países del MERCOSUR poseen las herramientas necesarias para afrontar la misma, siendo una de ellas la implementación de los programas de infraestructura vigentes que cuentan con los mecanismos adecuados de financiamiento



los objetivos necesarios para hacer frente a la crisis financiera internacional y a la profundización del proceso de integración regional en el ámbito sudamericano.



Por último es preciso señalar que, juntamente con el diseño, la implementación y financiación de los proyectos, se encuentra la decisión política regional plasmada y declarada en las últimas cumbres y reuniones que se llevaron a cabo en la región, a las cuales nos hemos referido en la primera parte del presente trabajo.

Queda pues poner en marcha dicho compromiso político, y escoger de todos los proyectos existentes aquellos que contribuyan en forma eficiente y eficaz a la consecución de

Bibliografía citada y consultada:

- HEIDRICH, Pablo (compilador), FLACSO, Argentina. Energía e Infraestructura en América del Sur. "Economía política de la integración". Editorial Nuevo Sur Buenos Aires 2008.
- SACHS – LARRAIN. *Macroeconomía en la Economía Mundial*. Prentice Hall Hispanoamericana S.A. México 1994.
- RAPOPORT, Mario. La Crisis de 1929, la teoría económica y el New Deal. Pagina/12 del 17 de septiembre de 2008.
- LUCIONI, Luis. CEPAL. "La provisión de infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento". Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile. 2009.
- CEPAL, Organización de Naciones Unidas. "La Reacción de los gobiernos de las Américas frente a la crisis internacional: una presentación sintética de las medidas de política anunciadas hasta el 31 de marzo de 2009". Quinta Cumbre de las Américas 17 – 19 de abril de 2009.

- BONO, Laura y BOGADO BORDAZAR, Laura. "Los nuevos proyectos de infraestructura física en el ámbito sudamericano" Caderno de artigos do Seminário "América do Sul em debate: perspectivas da integração". Laboratório de Estudos do Tempo Presente. Programa de pós-graduação em História comparada. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Diciembre, 2008. Pág. 41 a 64.