



Cómo citar este artículo:

Franchi, T., Lopes, R., & Cavalvante, K. (2016). Ejes de Integración Nacional y Regional: El caso Amazónico. *Estudios en Seguridad y Defensa*, 11(21), 5-12.

**TÁSSIO FRANCHI<sup>2</sup>**  
**RUTE HOLANDA LOPES<sup>3</sup>**  
**KATIA VIANA**  
**CAVALCANTE<sup>4</sup>**

Recibido:  
22 de agosto de 2015

Aprobado:  
30 de noviembre de 2015

Palabras claves:  
integración; América del Sur;  
diferencias regionales IIRSA

Keywords:  
Integration; South America;  
Regional differences; IIRSA

Palavras Chaves:  
Integração; América do Sul;  
Diferenciações regionais; IIRSA

# Ejes de Integración Nacional y Regional: El caso Amazónico<sup>1</sup>

Axes of National and Regional Integration: the Amazonian Case  
 Eixos nacionais e Integração Regional: O Caso Amazónico

## Resumen

La integración sudamericana deberá ser compatible con la combinación de una logística exógena con modelos endógenos y las diferencias regionales. Este trabajo buscó contrastar el conjunto de interacciones entre las regiones y los mercados. La metodología se basó en la revisión bibliográfica de los principales ejes de integración nacional y regional, utilizando el enfoque socioeconómico y ambiental, de acuerdo con el modelo Sachs (2002). América del Sur padece de grandes deficiencias de infraestructura económica. El transporte es un problema grave cuando se considera su integración y su papel en las exportaciones. La creación de mecanismos de coordinación macroeconómica y la alineación del tipo de cambio (posteriormente moneda única), sólo favorecen la expansión de las asimetrías ya existentes. Los diferentes grupos socioculturales que conforman la región de América del Sur se encuentran en diferentes etapas de desarrollo, lo que dificulta la consolidación de bloques económicos. De hecho, la integración es liderada por mercados, siendo el Mercosur un ejemplo de este, puesto que se basó en la union aduanera. Se destaca la importancia estratégica de las obras de integración física para el aumento de los flujos de riquezas producidas y consumidas en América del Sur. Como riesgo potencial, puede ocurrir el aumento de conflictos sociales - migración- y -ambientales - presión antrópica, con aceleración de la deforestación.

## Abstract

The integration of the South American countries needs to be compatible with the combination of exogenous vs endogenous logistic models and regional differences. This research paper focuses on contrasting the set of interactions between markets and regions, using a bibliographical review methodology focused on the primary axes of national and regional integration, framing the socioeconomic and environmental model of Sachs (2002). South America suffers from great economic infrastructure deficiencies. Transportation is a big issue when considering its role in integrating the region and exports. Similarly, the creation of macroeconomic coordination mechanisms and a unique regio-

1. Artículo de reflexión está conectado a los intereses de pesquisa de los grupos de pós-graduação de UFAM e ECEME.
2. Doctor en Desarrollo Sostenible (UNB). Profesor del Programa de Posgrado en Ciencias Militares de la Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército de Brasil (PPGCM/ECEME). Contacto: tasfranchi@gmail.com
3. Doctora en Ciencias del Medio Ambiente y la Sostenibilidad em el Amazonas de la Universidade Federal do Amazonas. Profesora de la Universidade Federal do Amazonas –UFAM-. Contacto: rutehlopes@hotmail.com
4. Doctora en Desarrollo Sostenible (UNB). Profesora del programa de Posgrado em Ciências Ambientales de la Universidad Federal de Amazonas –UFAM-. Contacto: katiavc29@gmail.com

nal currency would only favor the expansion of existing asymmetries. The diverse number of existing sociocultural groups in South America are going through different development stages, hindering the consolidation of economic blocs. In fact, the markets are leading the regional integration, turning MERCOSUR the benchmark as the most sophisticated customs integration agency. It's worth to highlight the strategic value of building physical infrastructure to increase the wealth flow produced and consumed in South America. Finally, the increase of social conflicts, human migration, the risk produced by environmental factors, accelerated deforestation effects, and anthropic pressure may present a potential risk to generate regional integration.

### Resumo

A integração sul-americana deverá compatibilizar a combinação de uma logística exógena com modelos endógenos e as diferenciações regionais. O trabalho buscou contrastar o conjunto de interações entre as regiões e os mercados. A metodologia pautou-se na revisão da literatura da literatura dos principais eixos de integração nacionais e regionais utilizando abordagem socioeconômica e ambiental segundo o modelo de Sachs (2002). A América do Sul padece de grandes deficiências de infraestrutura econômica, o transporte é especialmente grave quando se considera a sua integração e seu papel nas exportações. A criação de mecanismos de coordenação macroeconômica e alinhamento cambial (posteriormente, moeda única) só favorecem a expansão das assimetrias já existentes. Os diferentes grupos socioculturais que integram a região sul-americana encontram-se em diferentes fases de desenvolvimento, o que dificulta o fortalecimento em blocos econômicos. A integração de fato é liderada por mercados, sendo que a única integração que se afirmou na região foi a do Mercosul baseada em união aduaneira. Destaca-se a importância estratégica das obras de integração física para o aumento dos fluxos de riquezas produzidas e consumidas na América do Sul. Como risco potencial, poderá ocorrer aumento de conflitos sociais – migração– e ambientais - pressão antrópica, com aceleração do desmatamento.

### Introducción

La integración regional ocurre en todo el mundo, con el objetivo principal de mejorar las relaciones so-

ciales y económicas entre los países. Sin embargo, no siempre sucede de una forma sencilla y automática. Hay que tener en cuenta las diferencias intrarregionales, cada país posee una dinámica social y económica diferente y en un nivel de desarrollo económico y productivo distinto, estas realidades diferentes pueden convertirse en un factor de mejora o restricción a la optimización del proceso de integración. Otro desafío importante son las imposiciones logísticas impuestas por el entorno natural, que puede facilitar o dificultar la creación de infraestructuras de conexión entre las naciones. Al considerar la integración de América del Sur, centrándose en la región amazónica, se debe compatibilizar preliminarmente la combinación de una logística exógena con modelos endógenos de desarrollo y sus diferencias en los espacios regionales, examinando también, la integración interna de la región y la protección del medio ambiente.

En la última década del siglo XX, la proyección regional de un discurso latinoamericano de integración con un carácter exclusivamente suramericano, se firma con la iniciativa Amazónica, que propone un acuerdo de libre comercio entre los ocho países de la región transnacional Amazónica. Partiendo de lo anterior, nace en 1993, la propuesta integral de la formación de un Área de Libre Comercio de las Américas-ALCA, la cual, no llegó a materializarse. En el año 2000 surge por iniciativa la Integración Regional de Infraestructura en América del Sur-IIRSA, y, finalmente, en 2004, se da por la formación de la Comunidad Sudamericana de Naciones-CASA, la cual será denominada Unión Sudamericana –UNASUR, en 2008.

Los Planes Plurianual brasileños “Brasil en Acción” (PPA 1996-1999) (Brasil, 1996), y “Avanza Brasil” (PPA 2000-2003) (Brasil, 2000), eran parte de una estrategia de integración de la Amazonía al espacio productivo brasileño y de consolidación de la política de integración regional de América del Sur. Los mercados externos, a su vez, evidenciaron una particular relevancia al condicionar el desarrollo de los corredores de transporte, que implica diferentes infraestructuras logísticas.

En el momento en que se afirman los esfuerzos para la constitución de una área integrada, a través de un acuerdo de libre comercio entre el Mercosur y la CAN -Comunidad Andina de Naciones-, y la formación de

Ejes de Integración y Desarrollo en el contexto de la IIRSA, se deben considerar las dimensiones económicas, sociales y geopolíticas de este proceso.

La metodología para la elaboración del presente texto fue la revisión de la literatura existente sobre el tema en cuestión, enfocándose a las iniciativas del gobierno brasileño en dirección a la consolidación de los principales ejes de integración nacional y regional y sus áreas de influencia directa. También, buscó un abordaje socio-económico y ambiental de acuerdo con el modelo Sachs (2002). El objetivo principal fue contrastar el conjunto de las posibles interacciones entre las regiones y mercados.

### **El escenario de la Integración Amazónica**

Los ríos siempre han sido el eje de integración natural de gran parte de la región amazónica con las distintas regiones del país y con los países de América del Sur, con los cuales, comparte la cuenca hidrográfica. La historia de este tipo de vías de integración, se tiende a confundir con historias de conquista y ocupación del territorio (Hemming, 2008). Uno de los factores que demandaba la construcción de ejes de integración era la baja densidad demográfica en la región amazónica. La llegada de las carreteras ha transformado profundamente la organización de la región, la cual había sido definida en torno a los ríos. La historia económica de la Amazonía hasta hoy, reveló que el espacio realmente aprovechado se resume a corredores que acompañan a la red hidroviaria, y en segundo lugar, a la red de carreteras (Sayago, Tourrand, Bursztyn, 2004).

A partir de la década de 1970, con la apertura de caminos, el movimiento comenzó a ser realizado a través de Cuiabá Porto Velho - Manaus, (BR-364 y BR-319) de forma transversal al país y paralela al río Amazonas, todavía distante, de la carretera Trans-Amazónica. El eje longitudinal Cuiabá - Porto Velho - Manaus se terminó de construir en la década de 1990, con la carretera BR-174 que une Manaus a Boa Vista y abriendo camino hacia el Mar Caribe, a través de Venezuela. Otra puerta al exterior, también concluida en la década de 1990, fue la BR-317, que une Brasil con Bolivia, por el municipio de Assis Brasil, en el estado de Acre (ver Figura 1).

La propuesta de los ejes de integración de los planes plurianuales - PPAs, de la década de los 90, surgió de la necesidad de corredores logísticos para que redujesen el costo de los transportes en Brasil, principalmente para el sector agro-industrial, y tenía como objetivo vencer los grandes problemas de infraestructura internos, aumentando la eficiencia de la integración del territorio nacional en la economía mundial.

Los PPA's Brasil en Acción (1996-1998) y Avanza Brasil (2000-2002), introdujeron la idea de los ejes de desarrollo, con proyectos de modernización antes postergados e igualmente, la implementación de programas dirigidos a la mejora de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones, destacando la posibilidad de composición multimodal más integrada entre carreteras, ferrovías y vías fluviales.

Con la pavimentación y señalización de la BR-174, en 1998, se materializa el enlace del eje del Caribe uniendo a Manaus, capital del Amazonas, a la ciudad de Caracas, capital de Venezuela, y los Puertos de Ordaz (en el río Orinoco) y Puerto De la Cruz (en la costa del Caribe), a través de Boa Vista (capital del estado de Roraima). Este eje ha permitido la unión de la capital venezolana con dos capitales de Brasil, siendo una de ellas un importante polo industrial en la región amazónica. Su objetivo consiste en establecer una salida terrestre hacia el Mar Caribe, y una nueva ruta de transporte de carga para las mercancías provenientes del mercado asiático. En el largo plazo, una bifurcación permitirá vincular Boa Vista a la ciudad de Georgetown (Guyana), confirmando, de esta manera, la creciente integración de la cuenca del Amazonas en su conjunto. La integración con Venezuela tuvo avances importantes con la construcción de la línea de transmisión que trae energía eléctrica a Boa Vista y con la reciente incorporación del país al Mercosur en 2012.

A su vez, el programa de recuperación de las carreteras federales BR-163 (Cuiabá-Santarém) y BR-364 (Brasilia-Acre), busca mantener la unión del centro oeste de Brasil con la región amazónica. La BR-163 conecta las áreas relacionadas con la agroindustria hasta el puerto de Santarém (Pará). La BR-364 conecta la capital federal de Brasil al territorio peruano, a través de Rio Branco, capital del estado de Acre. Este último proyecto expresa el creciente interés mostrado por las autoridades federales, así como por ciertos agentes eco-

nómicos del centro oeste y de la cuenca del Amazonas, para fortalecer la integración territorial entre Brasil y los países vecinos.

Proyectos del PPA Brasil en Acción (Brasil, 1996) tuvieron como objetivo una revalorización del transporte fluvial y la integración multimodal. El proyecto de la hidrovía Araguaia-Tocantins buscaba facilitar el transporte de la producción agrícola de la región del medio Río Araguaia, al integrar este eje fluvial con la línea férrea de Carajás (EFC), que conecta Carajás, en Pará hasta el puerto de San Luis en el Marañón, en el litoral brasileño .

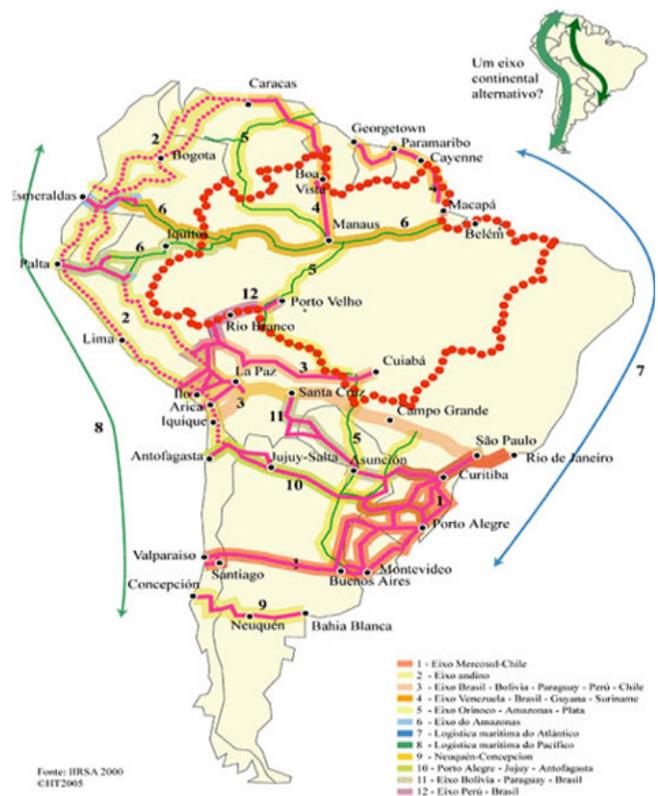
La hidrovía del Río Madeira está ligada al Río Amazonas. El complejo de puertos se asocia directamente con las estrategias de exportación de la agroindustria (vinculado a la producción de bienes agrícolas como la soya), las cuales buscan alternativas para el transporte de su producción hacia los puertos europeos. Pero esta vía fluvial, también puede utilizar para el transporte de la producción peruana y boliviana, ya que la ciudad de Porto Velho, donde comienza la vía fluvial puede ser accedida por las BR-364 y BR-425, conectadas, respectivamente, con la ruta Interoceánica Brasil-Perú, en el Perú, pasando por Arequipa alcanzando el Océano Pacífico; y la Ruta 8 en Bolivia, pasando por la ciudad de Ribeira Alta hasta llegar a la capital, La Paz.

Otras infraestructuras planificadas y financiadas por Brasil en el Programa Brasil en Acción, se centran en gran medida en torno a dos ejes: de norte a sur, o Araguaia-Tocantins, que conecta la región centro oeste y Amazonia; y otro que une São Paulo (y, por lo tanto, el Mercosur) con el Caribe, a través de Cuiabá, Manaus y Boa Vista. Las inversiones están destinadas a configurar un nuevo eje que ofrece una alternativa continental - pasando por el territorio brasileño – al principal eje de integración Norte-Sur del continente sudamericano que es la Carretera Panamericana que conecta la Patagonia hasta Panamá, pasando por todos los países bañados por el Océano Pacífico.

En el proceso de integración de la Amazonia y de América Latina (Figura 1), existe la necesidad de consolidación de las estructuras económicas nacionales, de las estrategias de integración formales

y de los alineamientos económicos regionales, tales como, los que ya se encuentran en desarrollo en los últimos años. Como puede observarse en la Figura 1, los países del Cono Sur, más Bolivia y el sur de Chile, disfrutaban de diferentes ejes de integración ya consolidados. No ocurre así con la región más al norte de América del Sur, para donde han sido orientados parte de los esfuerzos del Estado brasileño en la última década. La madurez del discurso sudamericano evolucionó con la propuesta de una mayor integración comercial. La inclusión de Venezuela en el Mercosur en 2012 puede ser considerado como una muestra de este movimiento interregional. La estabilización de los esquemas subcontinentales de integración del Mercosur con la Comunidad Andina y, de manera más amplia a través de iniciativas como la IIRSA y otras iniciativas bilaterales también siguen en la dirección de la creación de esquemas de integración regional independientes de intervenciones de los países del norte del continente Americano.

**Figura 1:** Corredores de integración en América del Sur.



**Fuente:** IIRSA (2000)

## Desafíos para la integración regional

La conciencia ambiental global ha puesto en relieve la interdependencia entre el comercio internacional y el medio ambiente. En los países de América Latina y del Caribe el lento crecimiento económico y los problemas de pobreza jerarquizaron las prioridades a corto plazo, históricamente agrupadas en torno al argumento de derecho al desarrollo, en detrimento de las consideraciones ambientales o los esfuerzos productivos de maduración más lenta que toman en cuenta la calidad ambiental (Veiga, 2010). Todavía, en la medida en que los países de la región optaran por una estrategia de apertura y de crecimiento basado en las exportaciones, no disponen de grandes márgenes de maniobra para ajustar sus sistemas productivos a las exigencias ambientales de sus principales mercados de exportación.

El crecimiento y la modernización de la economía regional, así como la mejora de los indicadores sociales, son necesarios para adaptar el desarrollo debido al dinamismo diferenciado en los países de la región. Además, de la divergencia en el ritmo de crecimiento entre los países, todavía hay discrepancias internas en la economía de las unidades de cada federación, que son reflejados en los indicadores sociales, como el Índice de Desarrollo Humano (IDH).

América del Sur, sufre de grandes deficiencias de infraestructura económica, el transporte es especialmente grave cuando se considera su integración y su papel en las exportaciones. Estos cuellos de botella ponen en peligro la competitividad de las economías regionales en el mercado global, y aumentan las diferencias de productividad entre los países, tanto en el sector primario, secundario o terciario.

Las transformaciones experimentadas por las economías de América Latina y el Caribe en las últimas décadas, han dado lugar a una recuperación de la industria en la que los servicios han ganado peso relativo, mientras que el valor de la producción primaria e industrial ha reducido su participación en la estructura económica (Berrettoni & Cicowicz, 2005). Tales tendencias deben considerarse en términos de su impacto en la sustentabilidad del desarrollo.

En el sector primario, las reformas económicas llevaron a la intensificación y modernización de la agricultura regional, cuyo efecto positivo es una menor

presión sobre las áreas naturales. Sin embargo, esto implica un mayor uso de fertilizantes y pesticidas, lo que también, genera problemas ambientales locales y transfronterizos de los contaminantes o sustancias tóxicas. Por otro lado, el desarrollo y difusión de las nuevas tecnologías, en particular la biotecnología, pueden producir cambios ambientales significativos. Es decir, a pesar de tener procesos más eficientes en el sector agrícola, los riesgos ambientales no se subsanan.

Aunque hay diferencias internas en la legislación ambiental en América Latina, según el PNUD, el potencial técnico para una gestión sustentable de los ecosistemas, para el control, monitoreo y reducción de la contaminación ambiental para el desarrollo ecológicamente sustentable en el largo plazo está avanzando en los últimos años (Pnud, 1995).

En el sector secundario, se ha producido un cambio estructural con implicaciones ambientales positivas, mejorando la calidad productiva. La mejora de los procesos, las exigencias de calidad, los mecanismos de certificación, la capacitación del personal, la creciente conciencia ambiental y la mayor exigencia social, están actuando a favor de un menor impacto ambiental en la industria. Este movimiento, se debe al crecimiento económico con tendencia de integración mundial, acompañado por una intensa diversificación de la estructura y de las cadenas productivas internacionales, y exigencias de reducción de la degradación por los mercados consumidores ambientales y el aumento de la recuperación de áreas degradadas por las organizaciones internacionales.

El sector terciario, presenta actividades dinámicas y de gran relevancia, sobre todo para algunas subregiones que están contribuyendo, no solo al dinamismo económico, sino también, para generar mayores presiones ambientales. Este es el caso del turismo masivo de playa, sobre todo en el Caribe. Por otra parte, la reorientación actual de ciertos servicios, tales como ecoturismo, surge como una oportunidad para obtener una fuente de aprovechamiento más sustentable de esos recursos.

En general, en la intensificación de la integración regional varias son las ventajas y desventajas comparativas que puedan surgir, con diversas consecuencias ambientales y económicas. Las principales ventajas, son el acceso a fuentes de energías baratas, asociadas

a la reducción de los costos de transporte por la oferta de los ejes de integración, el mejor uso de las condiciones y componentes ecológicos o climáticos locales. Por otro lado, las leyes medioambientales o de salud permisivas pueden ser consideradas como desventajas marcadas. Así como, la inestabilidad política regional que puede influir en la consolidación de los ejes de integración, resultando en un retraso en el desarrollo de América Latina. También, hay restricciones y diferencias legales ambientales que han retardado algunos proyectos de transporte, de generación y transmisión de energía, por su ubicación en áreas de protección ambiental, fronterizas y de reservas indígenas, por lo tanto el principal determinante de la ahogo es financiera. Las grandes infraestructuras requieren de un alto volumen de inversión y son responsabilidad de las asociaciones entre los gobiernos.

Los ejes de la IIRSA en la Amazonia y el Pacífico, tienen por objetivo mejorar la interdependencia de los países Amazónico-andinos, con los países latinos. Brasil, que limita con casi todos los países de la región de América del Sur se puede constituir en un puente entre los países que no tienen acceso al Pacífico, al Caribe o al Atlántico. Los intereses compartidos dentro de la infraestructura física generadora de los beneficios mutuos pueden significar la solución, o mitigación a los problemas energéticos y logísticos de estos países, racionalizando un espacio de desarrollo regional.

Los cuatro pilares de la IIRSA cortan la Amazonia, tres tienen su expansión hacia el Pacífico, y sólo una ruta hacia el Caribe, lo que demuestra que las integraciones continentales de América del Sur son las que atraviesan el territorio brasileño.

Entre los ejes de integración de América del Sur que ya se han implementado en alguna medida son: el gasoducto Brasil-Bolivia, conexión vial y energética entre la amazonia brasileña y Venezuela, la integración de los sistemas eléctricos de Brasil y Argentina, y avances realizados en la navegación fluvial.

En el eje del Escudo Guyanés el objetivo económico de las obras se divide entre: comercialización de productos derivados de la Zona Franca de Manaus (ZFM), con destino a los mercados consumidores en América del Norte y los mercados europeos, y el aprovechamiento integrado del potencial hidroeléctrico de

las cuencas de los ríos Orinoco y Esequibo, en la región sur de Venezuela (Estados de Bolívar, Amazonas y Delta Amacuro) y parte de la República Cooperativa de Guyana.

La centralidad de la Amazonía en el discurso geopolítico en América del Sur, se puso en camino inicialmente por la puesta en marcha del Tratado de Cooperación Amazónica (1978) y más tarde la Iniciativa Amazónica (1992), en el período en que al interior Brasil, se retoman las inversiones en infraestructuras de transporte. Internamente, el transporte pasó a ser visto como un costo adicional de producción, factor limitante de la competitividad de los productos nacionales en el mercado global y no como un factor de desarrollo. En un primer momento la necesidad de competitividad entró en el discurso sobre el desarrollo de la infraestructura, dando justificativas para la tercerización y la privatización de la red vial, que culminó en 1993 con la implantación, del Programa de Concesiones de Carreteras Federales.

Las medidas adoptadas por los PPA's Brasil en Acción y Avanza Brasil, dio prioridad a la recuperación de las rutas ya existentes y adoptó la multimodalidad, la cual, vario adaptándose al discurso ambiental de la Eco 92. Las ventajas ambientales de la preferencia por esta multimodalidad en los transportes, están conectadas con el principio del eco eficiencia aplicada a la planificación territorial. Las ventajas ecológicas en el hecho de diseñar una estrategia de desarrollo territorial que favorezca más a una adecuación y modernización del complejo territorial existente, es mayor de que la simple extensión de la misma a los efectos de la ocupación por meras razones de soberanía de los países involucrados.

## Consideraciones

El espacio suramericano está conformado por la superposición de múltiples territorios históricamente concebidos, diseñados por los accidentes naturales y experimentados por la diversidad de proyectos y actores que conforman el tejido social. La implantación de los proyectos previstos por la IIRSA, el subcontinente sudamericano puede promover una fuerte integración físico-territorial y logística, lo que aumentará el comercio regional con los costos más competitivos. Posibilitando, aún la ampliación del acceso a los mer-

cados de Estados Unidos, Europa y Asia, mediante la consolidación de corredores que unen el Atlántico hasta el Pacífico. El eje interoceánico contempla cinco grupos de proyectos: Conexión Chile / Bolivia / Paraguay/ Brasil; Optimización del corredor Corumbá/Sao Paulo/Santos / Río de Janeiro; Conexión Santa Cruz / Puerto Suarez / Corumbá; Conexión Santa Cruz/Cuiabá y la conexión del Eje del Pacífico.

A pesar de la importancia de la infraestructura física, el apalancamiento del desarrollo económico, ella, al reducir los costos de transporte, refuerza los polos de desarrollo regional. Para pensar las políticas de articulación territorial desde la perspectiva de la democracia y la sustentabilidad, tenemos que reconocer que los recursos territoriales están, permanentemente, siendo disputados por los proyectos nacionales e internacionales, bajo la salvaguarda de la soberanía nacional.

Paralelo a esto, históricamente los países de América del Sur atraviesan por fases de inestabilidad y los cambios políticos que impactan, en mayor o menor medida, a unos y a otros debido a las fronteras comunes y las relaciones culturales y comerciales, hecho que será acentuado a medida que sea ampliada la integración de las infraestructuras en el subcontinente. Por eso es necesario reforzar los esfuerzos hacia la consolidación de foros intrarregionales de desarrollo y seguridad como la UNASUR.

Los diferentes grupos socioculturales que conforman la región de América del Sur se encuentran en diferentes etapas de desarrollo, lo que dificulta el desarrollo interno de algunas naciones y en ocasiones, el fortalecimiento de los bloques económicos. Aunque las infraestructuras logísticas sean una parte importante en la integración, los mercados son la fuerza motriz, siendo que los ejemplos de integración que se afirmaran, fueron los basados en acuerdos aduaneros, como el Mercosur y la CAN. Por supuesto, en este tipo de integración, los verdaderos beneficiarios son las empresas en sectores con economías de escala. Es necesaria la atención a las proposiciones destinadas a la creación de procedimientos de coordinación macroeconómica y alineación de aduana que favorezcan una integración que tome en cuenta las asimetrías existentes.

La propuesta de integración de la IIRSA, podría servir como un primer paso hacia la integración de las economías regionales, si lograrse intensificar las rela-

ciones comerciales y promover la equiparación de la calidad de los productos finales. Como fuente de financiación la IIRSA cuenta con importantes recursos asignados por el gobierno brasileño a través del BNDES y de los demás gobiernos de América del Sur, con los recursos de la Coordinación Andina de Fomento (CAF), del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata (FONPLATA), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM).

Teniendo en cuenta los posibles resultados de la consolidación de los ejes de integración, tenemos la importancia estratégica de las obras de integración física para el aumento de los flujos de riqueza producidos y consumidos en América del Sur. Como un riesgo potencial, puede aumentarse los conflictos sociales - causados por la migración, por el acaparamiento, los conflictos de tierra y la concentración de tierras a lo largo de las redes logísticas de transporte y de la ampliación de los conflictos ambientales - la presión antrópica sobre las Unidades de Conservación y Tierras Indígenas - y/o con la aceleración de la deforestación directa o inducida por la expansión de la frontera y la agricultura en la Amazonia.

Por último, es importante señalar que muchos gobiernos de América Latina se han referido a la integración como una forma de consolidar la democracia en la región. La cuestión substantiva común a un proceso de integración regional, centrándose en la Amazonia, no tiene que ver con la convergencia de las formas de gobierno, mas con la definición de una carta socio-económica y ambiental conectada con las realidades regionales.

## Referencias

- Achselrad, H. (2001). *Eixos de Articulação Territorial e Sustentabilidade do Desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Projeto Brasil Sustentável e Democrático.
- Berrettoni, D; Cicowiez. (2005). *El acuerdo de libre comercio Mercosur-Comunidad Andina de Naciones: una evaluación cuantitativa*. División de Estadísticas y Proyecciones Económicas. Estudios Estadísticos y Prospectivos. CEPAL.
- Becker, Bertha K. (1999). *Os Eixos de Integração e o Desenvolvimento da Amazônia*. Revista Território, IV(6), jan/jun. 29-42.

- Becker, Bertha K. (2005). Geopolítica da Amazônia. In: BOSI, Alfredo Bosi (Ed.). Estudos Avançados: Dossiê Amazônia Brasileira. São Paulo (53). Janeiro/Abril.
- Benchimol, Samuel. (1992). Amazônia: A Guerra na Floresta. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira.
- Benchimol, Samuel. (1995). Navegação e transporte na Amazônia. Manaus: Edição reprográfica.
- Brasil. (1996). LEI Nº 9.276, DE 9 DE MAIO DE 1996. Dispõe sobre o Plano Plurianual para o período de 1996/1999 e dá outras providências. Brasília.
- Brasil (2000). LEI No 9.989, DE 21 DE JULHO DE 2000. Dispõe sobre o Plano Plurianual para o período de 2000/2003. Brasília.
- Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname, Venezuela. (1978). Tratado de Cooperação Amazônica. Brasília.
- Diacon, Todd A. (2006). Rondon: o marechal da floresta. São Paulo: Companhia das Letras.
- Espinosa, A. (2006). De la agenda 'no comercial' en los últimos 15 años. Seminário 15 anos do Mercosul: Avaliação e Perspectivas. São Paulo: Memorial da América Latina, 2006. Disponível em: [www.memorial.sp.gov.br](http://www.memorial.sp.gov.br).
- European Environment Agency. (2005). Sustainable use and management of natural resources. Luxembourg: (9).
- Furtado, C. (1969). Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico. São Paulo: Cia. Editora Nacional.
- Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes (1992). Diretrizes Ambientais prioritárias para o setor transportes. Brasília.
- Hemming, John. (2008). Tree of rivers: the story of the Amazon. London: Thames & Hudson.
- Mma. (2008). Plano Amazônia Sustentável: diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Amazônia brasileira. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- Mattos, Carlos Meira. (1980). Uma Geopolítica Pan-amazônica. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.
- Pnud (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento). (1995). Projeto PNUD BRA/94/016: infraestrutura e integração regional. Brasília: PNUD.
- Sachs, Ignacy. (2002). Caminhos para o desenvolvimento sustentável. Coleção Ideias Sustentáveis. STROH, Paula Yone (Org.). Rio de Janeiro: Garamond. 96 p.
- Sayago, Doris; Tourrand, Jean-François; Bursztyn, Marcel (Orgs.) (2004). Amazônia: cenas e cenários. Brasília: Universidade de Brasília.
- Théry, Hervé. (2005). Situações da Amazônia no Brasil e no Continente. Estudos Avançados. São Paulo. 19 (53), 27-49.
- Veiga, José Eli da. (2010) Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI. Rio de Janeiro: Garamond.