

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

**Integración de la Infraestructura Regional Suramericana como Acuerdo de Crecimiento de
Infraestructura en el territorio, Colombia**

Karol Lorena Muñoz Sacristán

Universidad ECCI

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa de Comercio Internacional

Bogotá, D.C.

Año 2021

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Tabla de Contenido

Resumen.....	4
1. Identificación del Problema	7
2. Objetivos	12
2.1. General.....	12
2.2. Específicos	12
3. Justificación.....	13
4. Marco Referencial.....	15
4.1. Marco Antecedentes.....	15
4.2. Marco Conceptual.....	17
4.3. Marco Teórico.....	19
5. Metodología	31
6. Proyecto IIRSA	7
7. El Proyecto IIRSA Como Factor Importante Para El Crecimiento Sustentable del Territorio	17
8. Ejes de Integración y Desarrollo del Proyecto IIRSA	22
9. Participación de Colombia en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana Exponiendo su Avance en los Ejes: Andino y Amazonas	57
10. Conclusiones	62
11. Referencias Bibliográficas	65

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Ejes de Integración y Desarrollo..... 23

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Resumen

La presente investigación tiene el objetivo diagnosticar el avance impacto de la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana como Acuerdo de Crecimiento de Infraestructura en el territorio, Colombia y exponer los avances del proyecto IIRSA, identificando el origen e importancia de la iniciativa y el despliegue en la región mediante los diez ejes de integración y desarrollo que busca mejorar las condiciones de movilidad y con esto, impulsar la economía nacional y generar un mercado competitivo en el exterior. Asimismo, se expone la estructura institucional de IIRSA y la responsabilidad de cada comité a nivel nacional y regional con el fin de tener control en los procesos diseñados.

Por consiguiente, la metodología implantada en el transcurso del análisis de esta investigación es de enfoque cualitativo con tipo descriptivo, el cual permitió extraer la información necesaria para desarrollar el proyecto, analizando e identificando la iniciativa IIRSA como un proceso de cooperación que buscan mejorar las condiciones en movilidad para el comercio y pasajeros, identificando avances significativos en estos proyectos, permitiendo un relacionamiento estrecho entre intereses nacionales y regionales, de lo cual, se espera avanzar a gran escala en los procesos planteados en Sur América, que buscan ampliar, modernizar y mejorar el transporte en el territorio.

Palabras claves: Comercio Internacional, Infraestructura, Proyecto IIRSA y Suramérica

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

1. Identificación del Problema

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es una entidad institucional que regulariza entidades intergubernamentales de los doce países suramericanos que lo conforman: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Con la finalidad de desarrollar un plan común para promocionar e impulsar proyectos de integración de infraestructura de Transportes, Energía y Comunicaciones (COSIPLAN, 2011). IIRSA visualizó desde sus inicios la cooperación entre naciones con el fin de mejorar los procesos comerciales y que con ello beneficiará la economía e intensificará la producción en la región suramericana.

El primer encuentro de presidentes suramericanos se dio entre el 31 de agosto y el 1 de septiembre del 2000 en la ciudad de Brasilia (Brasil) bajo la presidencia de Fernando Henrique Cardoso (1 de enero de 1995 – 1 de enero de 2003), donde el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) expone la propuesta «Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura de Sudamérica» como un ambicioso plan para la ejecución de proyectos físicos y cambios en las legislaciones, normas y reglamentos nacionales para facilitar el comercio regional y global (SERVINDI, 2016).

De acuerdo con la primera reunión establecida en el año 2000, los ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de los países miembros construyeron un Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, donde mencionaron los Ejes de Integración y

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Desarrollo (EIDs) con ideas geoeconómicas (económicas, sociales y ambientales). Los Procesos Sectoriales de Integración (PSIs) con espacios para identificar y solucionar inconvenientes con referencia legal e institucional con el propósito de aumentar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región (COSIPLAN, 2000). Hay que mencionar que en el Plan de Acción se implantó actividades basándose en los siguientes ámbitos diferenciadores: “la coordinación de planes e inversiones; la compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados; y la generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado” (COSIPLAN, 2000). Las medidas planteadas anteriormente buscan estructurar un conocimiento previo para el desarrollo del proyecto en la región suramericana y así relacionar la normatividad desde el año 2000 donde se estableció esta iniciativa.

Comunicación intercultural para un mundo más humano y diverso “SERVINDI” mencionó:

El proyecto IIRSA es un método multisectorial que espera ejecutar e integrar las infraestructuras de Transporte, Energía y Telecomunicaciones en diez años. Se trata de organizar el espacio geográfico en base al desarrollo de una infraestructura física de transporte terrestre, aéreo y fluvial: de oleoductos, gasoductos, hidrobías, puertos marítimos y fluviales y tendidos eléctricos y de fibra óptica, entre los más destacados. Esas obras se materializarán en doce ejes de integración y desarrollo, corredores que concentrarán las inversiones para incrementar el comercio y crear cadenas productivas conectadas con los mercados mundiales (SERVINDI, 2016).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Debido a que es un proyecto con límite de tiempo en cuanto estrategias planteadas a diez años, se ha mencionado principales avances en cuanto a las iniciativas desde el 2000 al 2010, estas están relacionadas con el desarrollo y aplicación de herramientas y metodologías de planeamiento, procesos sectoriales de integración (PSIs), Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs), agenda de implementación consensuada (AIC) del 2005 al 2010, donde se plasmó proyectos con impacto físico en el territorio. COSIPLAN explicó “IIRSA se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación de la infraestructura del territorio suramericano” (COSIPLAN, 2011).

En consecuencia, desde el año 2011, el proyecto IIRSA se incluye al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR como su foro técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana (COSIPLAN, 2011). Por otra parte, con el fin de continuar alcanzando los objetivos y solucionando obstáculos, COSIPLAN desarrolló el primer Plan de Acción Estratégico (PAE) correspondiente a los años 2012- 2022, gracias a la culminación de la sexta reunión del consejo de presidentes suramericanos y del Gobierno de la UNASUR (COSIPLAN, 2011).

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN menciona que: El plan de acción estratégico para el periodo de 2012-2022 cuenta con antecedente como el Tratado Consecutivo de la UNASUR , el Reglamento y el Estatuto de COSIPLAN, siendo esta última institución, una entidad que implementa procesos y herramientas con la finalidad de desarrollar proyectos, añadiendo opciones de participación social, concentrando la atención para la

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

financiación de procesos de alto nivel socioeconómico en el territorio, seguido del perfeccionamiento de herramientas, evaluación y diseño de marcos institucionales de diferentes naciones (COSIPLAN, 2011).

En consecuencia, surge la siguiente pregunta de investigación ¿Cuál es el impacto en la infraestructura para la integración regional suramericana como acuerdo de promoción del crecimiento sustentable del territorio?

Este proyecto tiene como finalidad identificar los avances en infraestructura del proyecto IIRSA durante los últimos veinte años, realizando un análisis en cuanto a su implementación y apoyo a los países miembros en aumentar su nivel de competitividad y eliminación de obstáculos normativos. Adicional, evidenciar la participación de Colombia en esta iniciativa.

Avanzando con el tema, se realiza este proyecto con el fin de exponer el desarrollo del plan IIRSA, debido a esto, se estudian temas de infraestructura mencionando los procesos que aún no han sido culminados y construcciones que fueron realizadas con el fin de mejorar la movilidad en los medios de transporte. El portafolio de proyectos IIRSA- COSIPLAN a 2014 calcula con 579 procesos de infraestructura, telecomunicaciones y energía en el plan de integración y desarrollo, del cual se espera invertir 163.324,5 millones de dólares, aproximadamente 3,9% del PIB de los doce países miembros a 2014 (Tomassian, 2015).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

La cartera de IIRSA cuenta con aproximadamente 579 proyectos estipulados, se encuentra en un avance significativo en 442 de ellos, 106 han culminado labores representando un 18,3%; 179 se encuentran en ejecución con una participación de 30,9% y 157 en la etapa de pre-ejecución con una intervención de 27,1% (Tomassian, 2015). Se contempla un seguimiento a los procesos estipulados, pero en esto, se evidencia una falta de información a 137 proyectos mencionados en el portafolio IIRSA y COSIPLAN, cabe resaltar que el progreso es importante para la región, pues demuestra un interés por la ejecución de actividades en mejora a los 3 pilares de la iniciativa IIRSA.

Una gran cantidad de proyectos de la cartera entre el año 2004 y 2014 son para el sector de transporte con cifras del 89,1% del total de los planes estipulados, seguido del sector de energía contemplando un 9,3%, cabe resaltar que las obras en carreteras en este portafolio cuentan con más del 50% de inversión del transporte, seguido por medios de traslado como ferroviario, marítimo y fluvial, catalogado por importancia en las construcciones (Tomassian, 2015). El plan de integración de IIRSA tiene como objetivo aumentar el nivel de competitividad de la región frente al mercado global apoyando el comercio internacional entre países, para esto es necesario la mejora continua de aeropuertos, puertos, carreteras y lugares que intervengan para el adecuado proceso de internacionalización.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

2. Objetivos

2.1. General

Diagnosticar el avance impacto de la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana como Acuerdo de Crecimiento de Infraestructura en el territorio, Colombia.

2.2. Específicos

- Describir la importancia del proyecto IIRSA como acuerdo de promoción del crecimiento en infraestructura sustentable del territorio.
- Comparar los diez ejes de integración y desarrollo desde la implantación del proyecto IIRSA como acuerdo de promoción del crecimiento sustentable del territorio.
- Definir la participación de Colombia en la iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana como alternativa de crecimiento en la región.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

3. Justificación

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana se estableció en la reunión de presidentes de América del Sur, desarrollada en el año 2000, en la cual se contemplaron los siguientes aspectos: “visión estratégica de la integración física suramericana, planificación territorial y desarrollo sostenible, proceso multilateral de coordinación de acciones y participación público y privada” (Carciofi, 2006). Este proyecto se planteó con la finalidad de tener conexión a nivel regional, exponiendo las bases operativas, las cuales son conformadas por ejes de integración y desarrollo, donde se incorpora la planificación territorial y proyectos a realizar, por otro lado, los procesos sectoriales de investigación instituciones y marco regulatorio de cada país (Carciofi, 2006). Esto con el propósito de tener un eje establecido en la operación del proyecto IIRSA y particularidades en los planes de acción como de participación de cada una de las naciones.

Por otro lado, las inversiones significativas del sector privado en el territorio buscan aumentar la competitividad, pero a su vez con la alta extracción de recursos y de mano de obra se verá afectado de manera directa a campesinos que día a día trabajan de la agricultura. El proyecto IIRSA tiene la falencia de relacionarse con poblaciones vulnerables que son impactadas por los proyectos establecidos, presentando carencias en la articulación de convenios que apoyen a este tipo de comunidades (Bicusa, 2005).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En consecuencia, la metodología a desarrollar en este trabajo se fundamenta en el tipo de investigación cualitativo con enfoque descriptivo, debido a que analizará el proyecto de la iniciativa IIRSA, describiendo su objetivo y estrategias en cuanto a infraestructura y su aporte en el desarrollo y crecimiento de las economías de los países miembros, resaltando sus ventajas y desventajas. Con el interés de analizar las bases del proyecto IIRSA y su implicación para la sociedad y aporte a través de los años, identificando las falencias de los países miembros al compromiso de unión suramericana con la finalidad de construir infraestructura que permita el incremento de oportunidades en el comercio.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

4. Marco Referencial

4.1. Marco Antecedentes

El trabajo de Serna Cardona (2013) denominado: “Ejes IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), los territorios de frontera en la gestión de proyectos transnacionales (Caso Colombia)”, es una investigación enfocada en identificar las instituciones y metodologías que permiten ejecutar procesos macro de infraestructura en el país, basándose en las bases del proyecto IIRSA y su relación con el sector vial nacional, exponiendo conceptos y situaciones similares a nivel nacional e internacionales en el diseño de procesos transnacionales con la finalidad de tener esto como antecedente. Asimismo, analiza la relación de sistemas urbanos, institucionales, recursos, política y fronteras. Ahora bien, este proyecto estudia antecedentes de procesos transnacionales y el origen de IIRSA, su importancia a nivel regional en Suramérica, la participación política y control en los ejes de integración y el desarrollo de proyectos fronterizos desde el enfoque del estado colombiano (Serna Cardona, 2013).

Continuando con el proyecto de Simmonds Pachón (2013), denominado como: “Colombia frente a la Integración Infraestructural Suramericana: Una aproximación a su papel en la IIRSA”. Es una investigación con el objetivo de analizar la participación de Colombia y el nivel de importancia de iniciativas regionales que busquen tener mayor posicionamiento y liderazgo en el territorio. Para esto, el autor expone algunos procesos de construcción que contribuyen al desarrollo social, asimismo, identifica las actividades ejecutadas de Colombia y Brasil para la

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

integración, estudia el enfoque de IIRSA y su relación con los gobiernos de la región y con esto, analiza el eje Andino como factor importante para el país (Simmonds Pachón, 2013).

Finalmente, el autor Lisio (2013) desarrolla un informe titulado: “La IIRSA o la integración física suramericana como dilema eco-sociopolítico” donde expone conceptos como la planificación estratégica de IIRSA, problemas ambientales, Suramérica, integración y cooperación, sistema político ecológico y manejo de gobiernos, mencionando proyectos planteados por IIRSA y su nivel de impacto en el ambiente, determinando factores como suelo, agua, aire. Asimismo, expone las características positivas y negativas del mismo (Lisio, 2013).

Estos tres proyectos investigativos permiten tener una visión en el desarrollo de análisis con los procesos que involucra IIRSA, desde diferentes puntos de vista que implican conceptos como el mejoramiento de infraestructura, nuevas construcciones, impacto ambiental, relaciones regionales, directrices gubernamentales mediante informes relevantes, en los cuales se evidencia la importancia y participación de macro proyectos en la región, esto, como un antecedente interesante para el desarrollo de esta investigación.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

4.2. Marco Conceptual

El medio ambiente es un factor relevante que genera cambios al tener intervenciones en territorios naturales, este concepto se puede definir en cuanto al sector natural como conjunto de componentes físicos, como son el agua, aire, suelos, relieves y cambios en temperatura. Asimismo, en los componentes vivos donde se encuentra plantas, microorganismos y animales. Cabe resaltar que también existe el medio ambiente construido que son todas las superficies elaboradas por el hombre (UNDP, 2021).

Continuando, la infraestructura es definida como estructuras organizativas y físicas, redes o sistemas correctos de desarrollo de sociedades y economías, para esto se logra evidenciar de categoría tangibles que son instalaciones y los intangibles que se enfocan en los beneficios que otorgan en sus servicios, estos pueden ser en hospitales y librerías (UNDP, 2021).

Asimismo, el concepto de comercio internacional se refiere al análisis de causas y leyes en el intercambio de bienes y servicios en diferentes países con la finalidad de satisfacer una necesidad; este se diferencia porque para su ejecución es necesario atravesar una frontera (Correa, 2014).

Finalmente, estas definiciones se ven relacionadas en la ejecución de proyectos, definiéndose este último como una herramienta que recopila, analiza y crea un conjunto de información y antecedentes con la finalidad de obtener el resultado esperado (Lapo, 2013). Siendo

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

estas definiciones relacionadas con el contenido de este proyecto enfocado a IIRSA y al sector de infraestructura para la movilidad regional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

4.3. Marco Teórico

El proyecto IIRSA es un plan ambicioso que busca la unificación física de Suramérica en tres grandes conceptos como son: Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía, el cual fue presentado en el año 2000 en la reunión de los presidentes de doce países sudamericanos. Por consiguiente, este plan es desarrollado con el fin de aumentar la competitividad frente a mercados internacionales, destacando la inversión en lugares significativos como son la cordillera de los Andes y la zona amazónica (Mego, 2007). Las obras que intervienen en estos lugares trascienden las fronteras de naciones que hacen parte de este propósito, logrando mejorar los medios de transporte esenciales para el desarrollo, pero a su vez la destrucción de ecosistemas naturales.

Este proyecto se propone el objetivo de exportar recursos naturales, agua, petróleo y biodiversidad a mercados como el americano y europeo. Adicional a esto, se establecen diez ejes de integración y desarrollo que componen los doce países miembros, los cuales son mencionados a continuación: Eje Andino, Eje del Amazonas, Eje Interoceánico Central, Eje Interoceánico Capricornio, Eje del Escudo de Guayanés, Eje Mercosur- Chile, Eje del Sur, Eje Amazónico del Sur y Ejes Marítimos del Atlántico y Pacífico (Zibechi, 2006). En los ejes indicados, se busca optimizar e invertir en infraestructura que beneficie los medios de transporte (fluvial, ferrocarril, marítimo, aéreo, terrestre), y que conecte de forma efectiva los puntos estratégicos del territorio, permitiendo un aumento en el comercio e integración social como fuente de progreso para la región.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

El marco normativo es un aspecto de relevancia para las naciones que hacen parte del proyecto IIRSA, puesto que se deben reestructurar procesos institucionales que promuevan el libre comercio y eliminen barreras relacionadas con el concepto legal, regulatorio y operativo para la total integración de la región (Mego, 2007). Es primordial este factor para que las relaciones gubernamentales no se vean vulneradas por reglamentos nacionales que perturben el proyecto a nivel regional y que, a su vez, obstaculicen los procesos diseñados previamente para su ejecución.

La percepción sobre la infraestructura en el territorio es un tema a debatir, el impacto en el ecosistema ha generado controversia con comunidades como los cabildos indígenas, que hacen parte de la ejecución de los procesos diseñados. La Organización Indígena de la Chiquitanía – OICH, la Red de Defensa Jurídica de la Amazonía y la Coordinadora Andina de Organizaciones Indígenas – CAOI fueron escuchados en el mes de noviembre del 2010 por la institución de Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), la cual desarrolló una audiencia para evaluar los siguientes aspectos que se creen vulnerados por el macro proyecto IIRSA: El derecho a no ser desplazado, el derecho a la propiedad colectiva de tierra, el derecho a la consulta y el consentimiento libre, previo e informado, el derecho a la libre determinación y el autogobierno, el derecho a la integridad personal y a la salud (Territorio Indígena y gobernanza, 2009). Estas organizaciones civiles buscan que estas iniciativas de inversión no destruyan el ecosistema, no solo en el momento de la construcción, sino a acciones que a largo plazo afectarán la selva, bosques y ríos que no serán recuperados a corto plazo.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Asimismo, una de las personas influyentes en la nueva ola de teorías económicas es Paul Krugman, su contribución permitió revolucionar el mercado mundial destacando el concepto de Intraindustrial señalando su importancia y el efecto generado al intercambiar los mismos bienes entre naciones. Del mismo modo, este concepto es explicado de la siguiente forma por (Lucángeli, 2007); “es la exportación e importación simultanea de mercancías que se agrupan en una misma actividad industrial”. Es un método que permite identificar economías de escala significativas para el mercado regional generando mayor oportunidad comercial. También, se encuentra el denominado Interindustrial que se desarrolla en el intercambio de mercancías de diferentes sectores, practicando la ventaja competitiva pues cada nación se enfoca en la producción de bienes que tienen valor agregado para ellos (Asturias Corporación Universitaria, 2020).

La relación de estos tipos de comercio con el proyecto IIRSA se ve potencializada con el desarrollo de los planes de infraestructura que permiten la comercialización de bienes entre naciones, siendo una integración. En cuanto al tema intraindustrial no generaría competitividad, puesto que los países del sur son potencialmente fabricantes de minerales, petróleo y agricultura, de los cuales no se generaría mayor ganancia comercializar entre ellos. Ahora bien, si estos impulsan sus producciones, podrán incursionar en la exportación a mercados internacionales con valor agregado sobre sus bienes o servicios.

Las teorías tradicionales del comercio realizadas por Heckscher & Ohlin (1977) que destaca Krugman en su nueva hipótesis hace referencia a la dotación de los factores de producción,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

en la cual se menciona que la ventaja comparativa se define en la interrelación entre los recursos de una nación en cantidad de tierra, trabajo, capital y tecnología en la producción de bienes similares donde los países industrializados tienen mayor beneficio (Cabia, 2018). La ventaja mencionada por Heckscher y Ohlin, busca que la elaboración de productos que satisfacen las necesidades se destaca por su calidad y atención al cliente. Por consecuencia, Krugman señala que las economías industrializadas tienen ventajas en cuanto al intercambio de mercancías, mientras que los beneficios para las economías en vía de desarrollo son mínimos y con procesos más lentos (Cabia, 2018).

Por consiguiente, la infraestructura en medios de transporte es un factor importante para Krugman, ya que expone que el comercio se apoya en la globalización. Es evidente que bajos precios y condiciones óptimas para la movilización de mercancías pueden impulsar al crecimiento de la producción a gran escala y a su vez un incremento de sueldos y diversificación en la oferta de bienes, estimulando la migración humana a cascos industrializados (Castillo, 2008). Al ofrecer condiciones laborales optimas, se incentiva a la población a ser parte de los proyectos de infraestructura que buscan mejorar las condiciones de movilidad y un beneficio de calidad de vida para las partes involucradas y no para multinacionales e instituciones privadas y públicas que desarrollan los procesos.

Otro gran economista fue Karl Marx, en su obra en 1867 El Capital, expone pensamientos y conceptos que relacionan a los trabajadores con el sistema capitalista, allí menciona que el obrero

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

realiza sus obligaciones, las cuales serán remuneradas por medio de salarios, pero, asimismo, manifiesta que la diferencia entre el valor del trabajo y su recompensa es la plusvalía (Arbutina, 2017). Este autor se caracterizó por enfatizar que el capitalismo es un sistema que busca recopilar grandes cantidades de dinero, creando esto, que la sociedad tenga desigualdades económicas y es allí donde se sostiene que el rico se vuelve más rico y el pobre más pobre.

En los proyectos de investigación Marx se fundamenta en las teorías de Adam Smith y David Ricardo sobre temas económicos donde explicaron el trabajo y sus implicaciones, esto le permitió determinar que el valor de un bien se relaciona directamente con la cantidad de tiempo invertido en la producción del mismo (Lenin, 2010). En consecuencia, se logra relacionar con la transformación de materias primas a bienes finales a distribuir, ya que las empresas invierten en tecnología y personal capacitado para minimizar tiempo y estandarizar procesos que le permitan crecimiento para la compañía y expansión a nivel internacional. Es lo que el proyecto IIRSA quiso implementar desde sus inicios, un aumento de producción y crecimiento económico a empresas de los doce países miembros en temas de Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía; es así que se desea potencializar la economía regional, permitiéndole incursionar en el exterior.

Marx identifica aspectos importantes, como son las relaciones intrapersonales que permiten el intercambio de productos y servicios, realizando así una constante comunicación entre ejes diferentes. El capital, donde el trabajo elaborado se transforma en mercancía, es donde el obrero asalariado presta sus servicios a las industrias y propietarios de grandes territorios esperando una

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

remuneración que da sustento a su familia, esta persona trabaja durante un tiempo estipulado y en otra jornada es explotado sin ganancia alguna, generándole plusvalía a los capitalistas (Lenin, 2010). En este sistema económico donde la población es dependiente de dinero para subsistir, es normal que las personas sean oprimidas por grandes industrias que buscan producciones a escala con salarios bajos frente a la cantidad de tiempo elaborado.

Los economistas Berechman & Banister (2010) mencionan que el incremento financiero en la construcción de infraestructura para el transporte no garantiza que se presente un desarrollo económico, pero si apoyan a otros aspectos para el crecimiento del mercado. Los aspectos que menciona Berechman & Banister hacen referencia a calidad de fuerza laboral, que las inversiones van acorde con los planes estratégicos de cada nación mejorando el proceso de movilidad y que se estructuren políticas adecuadas para la ejecución de estas. El concepto antes expuesto tiene relevancia, puesto que el mejoramiento de infraestructura permite el crecimiento del comercio en cuanto a empresas nacionales o compañías extranjeras que están posicionadas en un mercado, pero buscan incursionar en otro, pero esta a su vez, aportando mayor empleo y estabilidad laboral en diferentes sectores económicos.

Avanzado con el tema del proyecto IIRSA, se logra tener una argumentación teórica antes mencionada con referencia a Paul Krugman y Karl Marx, es importante explicar la sostenibilidad, puesto que el ecosistema afectado por el desarrollo de construcciones y ampliación de corredores viales e infraestructuras que intervienen en la movilidad de mercancías, es claro que la

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

deforestación, contaminación y eliminación de junglas serán un tema de discusión, puesto que Suramérica cuenta con diversidad de fauna, flora y la cuenca amazónica más grande del mundo, teniendo en países páramos y entornos únicos que se verían afectados. En segundo lugar, entidades que participan en la financiación, asesoría y acompañamiento constante de esta iniciativa regional.

En consecuencia, los instrumentos de Gestión Ambiental permiten identificar políticas de ejecución y control de aspectos ambientales, el proyecto IIRSA determina instrumentos de prevención que eviten grandes impactos al ambiente, realizando planes de ordenamiento ambiental, manejo de recursos naturales y alianzas para desarrollar manufactura limpia (Pulgar, 2009). En este tipo de proyectos es fundamental que las entidades intervinientes en alteraciones al ecosistema planifiquen estrategias de corto, mediano y largo plazo que logren mitigar el impacto que están generando, previniendo situaciones irreparables.

Otro instrumento es el de control, que permite verificar el cumplimiento de políticas en prácticas que sean adecuadas para el medio ambiente, como son las auditorías de los organismos competentes, monitoreo constante y calificación de calidad del servicio (Pulgar, 2009). En este paso, es importante mencionar que el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe fue aprobado en el año 2018 para proteger y conservar como región temas medioambientales, representando un acuerdo de los más significativos para el territorio.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Además, el planeta se encuentra en una crisis con referencia al medio ambiente, debido a la continua explotación de recursos naturales generado por un mercado consumista, ocasionando así inundaciones, deforestación y deterioro en el territorio, esta iniciativa tiene un impacto en los doce países miembros, uno de ellos es en Perú en el área de Madre de Dios, donde se ha planeado construir cuatro hidroeléctricas, provocando una posible inundación de 46 mil hectáreas y aproximadamente un desplazamiento de 65 etnias indígenas (Aparicio, 2017). Son estos aspectos negativos los que señalan el proyecto IIRSA como un proceso de enfoque económico que a su vez implican de manera social y ambiental, como se mencionó anteriormente.

Consideremos ahora, el concepto del medio ambiente, en esta investigación se ve reflejado en el impacto que genera en el ecosistema de las diferentes naciones involucradas, su plan de acción es estructurado en la mejora continua de infraestructura en medios de transporte como son: fluvial, vial, ferroviario, terrestre, aéreo y portuario que permita crear ventaja competitiva en la región. Ahora bien, algunas de las ventajas de esta iniciativa se ven reflejadas en el desarrollo económico y crecimiento local de las poblaciones involucradas, pero a su vez, las desventajas evidenciadas se relacionan con la deforestación, tala de árboles, mal manejo de ecosistemas que afectan el medio ambiente, generando posibles enfermedades o alternaciones naturales provocando incendios o inundaciones no deseados.

A continuación, se exponen entidades que han estado involucradas con la iniciativa de integración, como es el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que es una entidad que brinda

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

a los países miembros soluciones financieras flexibles para incentivar el desarrollo social y económico por medio de préstamos y donaciones de entidades privadas y públicas en América Latina y el Caribe (BID, 2021). Esta organización apoya la integración física de naciones de Suramérica desde sus inicios en el año 1963, en áreas de Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía con aportes financieros y asistencia técnica (BID, 2000). Este es un medio de financiación estable para el desarrollo económico de Suramérica, permitiendo un avance en temas de movilidad. No solo cumple la función de banco, sino que además asesora de manera asertiva temas legales e institucionales, siendo un constante aliado para el proyecto IIRSA en su plan de ejecución.

La Corporación Andina de Fomento (CAF), es un banco fundado en el año 1970 constituido por 19 países, entre estos 17 de América Latina y el Caribe, Portugal y España (Comunidad Andina, 2021). Las principales funciones de ejecución de la CAF se desarrollan para incentivar la integración regional y desarrollo sostenible, prestando asesoría financiera y créditos a los clientes de las naciones accionistas, sin importar que sean entidades públicas y privadas, cabe mencionar que esta institución tiene sus propias políticas (Comunidad Andina, 2021). Como su nombre lo indica, es una organización que busca fomentar la cooperación de los países de América latina integrando las inversiones internacionales a proyectos de la región, comprometiendo recursos que permitan el crecimiento y la sostenibilidad de la población.

En consecuencia, con las entidades financieras que soportan el proyecto IIRSA, se encuentra FONPLATA, compañía que opera en el sector de infraestructura, este es integrado por

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Argentina, Paraguay, Bolivia, Brasil y Bolivia, países que intervienen en la cuenca de plata, se fundamenta en desarrollar pequeños y medianos proyectos de las naciones mencionadas, utilizando recursos públicos no reembolsables (bnamericas, 2019). Esta entidad es incorporada en el proyecto IIRSA por su alcance en importancia de las cinco naciones originarias y que a su vez son parte de las doce que ejecutan los procesos de integración regional suramericana.

El Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES), fundado en 1952 es la institución con mayor importancia en temas de desarrollo, crecimiento industrial e infraestructura del país (BNDES, 2021). Es una organización que apoya construcciones brasileñas en la cuenca amazónica en procesos hidráulicos, además de esto, ha sido parte elemental el proyecto IIRSA por préstamos desembolsados a constructoras brasileñas para ejecución de planes internacionales (Branford, 2016). Este país es el más grande de Sur América, que busca inversión y desarrollo en su economía para establecerse como la mayor potencia del sur, logrando tener relaciones estables con el mercado internacional.

Por tanto, el proyecto IIRSA se planteó en Brasilia como esperanza de crecimiento regional, grandes organizaciones aportan conocimiento, servicio y financiación para el desarrollo del plan establecido, sin embargo, al pasar 20 años desde su estructuración no se identifican avances en procesos, como son los Ejes Territoriales que buscan conectar de forma eficiente los países miembros. Se ejecutaron algunas construcciones que fueron identificadas como puntos estratégicos de movilidad, pero aún se espera un mayor compromiso por las instituciones y estados

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

involucrados para avanzar significativamente en la consolidación y mejora continua de esta iniciativa, conservando la madre naturaleza. También, se espera que el mercado nacional sea competitivo al nivel de organizaciones internacionales en cuanto a calidad y servicio y que esto a su vez permita el aumento de la calidad de vida de la población.

Por otra parte, las relaciones entre países de Suramérica buscan fortalecerse con la creación de diferentes tratados o acuerdo regionales de integración, desarrollo económico y cooperación, algunos de ellos se expondrán a continuación; Comunidad del Caribe (CARICOM) creada el 4 de julio de 1973 con el Tratado de Chaguaramas (Mincomercio, 2021), el Mercado Común del Sur (Mercosur) fundado en 1991 en Asunción Paraguay (Mercosur, 2021), Alianza del Pacífico, la cual nace el 28 de abril del 2011 (Alianza del Pacífico, 2021), Comunidad Andina suscrito el 26 de mayo de 1996 en el acuerdo de Cartagena (Comunidad Andina, 2021) y Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR) constituida el 23 de mayo del 2008 (Coalición Regional, 2021). Siendo estas entidades las más representativas en el crecimiento competitivo de la región.

El proyecto IIRSA busca la participación de los doce países miembros de economías emergentes con la intervención y asesoría de instituciones financieras creadas por medio de acuerdos o tratados comerciales que promuevan la economía nacional (Arbutina, 2017), la eliminación de barreras normativas (Mego, 2007) y el mayor movimiento de individuos entre naciones (Lucángeli, 2007), permitiendo crear alianzas que a futuro aporten a disminuir índices

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

como el desempleo, desigualdad y pobreza del territorio, buscando un aumento significativo del mercado nacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

5. Metodología

La metodología de investigación se desarrolla bajo el enfoque cualitativo que se sustenta en la recopilación y análisis de información, con la finalidad de afinar nuevas hipótesis frente al caso evaluado. Asimismo, de las preguntas generadas se desarrollan ideas que establecen variables a investigar, las cuales son analizadas mediante comportamientos evidenciados en datos, gráficos y tablas que relacionen la trazabilidad del proceso (Sampieri, Fernández y Baptista 2014, p. 7).

Esta investigación se fundamenta bajo este enfoque debido a que se estudian los avances del proyecto IIRSA y su implicación para Suramérica, analizando el proyecto de infraestructura planteado en las primeras reuniones de los cuales asistieron los doce presidentes de los países miembros y sus avances al pasar de los años, utilizando informes anuales con un planteamiento objetivo sobre el tema.

Respecto al alcance, este será de tipo descriptivo, el cual busca detallar las características importantes del fenómeno, destacando tendencias en la población y recolectando información de las variables analizadas de forma independiente. El estudio descriptivo permite mostrar los sucesos, escenarios y argumentos con precisión (Sampieri, 2014, p. 4). Lo antes mencionado se desarrolla en el proyecto, pues se investiga conceptos que, de forma general, conforman la ideología del plan IIRSA y así se logra argumentar la hipótesis planteada al inicio de esta investigación.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En la investigación se realizó el análisis y la observación del cumplimiento de los proyectos diseñados, planteados y ejecutados por IIRSA en cada uno de los ejes de integración y desarrollo en la región suramericana, identificando los procesos implantados en los puntos estratégicos para el comercio.

En el desarrollo de la investigación se han utilizado insumos como son: libros, artículos científicos, páginas oficiales de las entidades analizadas por medio de su plataforma electrónica, biblioteca virtual de la Universidad ECCI. Algunas fuentes secundarias que se mencionan a continuación:

- El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN, se estudia datos acerca del surgimiento de IIRSA, el plan estratégico y demás información relacionada con el proyecto.
- Servicios en comunicación Intercultural SERVINDI menciona el proceso de IIRSA y su implementación en el proceso de infraestructura.
- Libro de Metodología de la Investigación sexta edición, del cual se consideraron conceptos de enfoques y tipos de análisis.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

6. Proyecto IIRSA

El proyecto de iniciativa para la integración de la infraestructura regional Suramérica es un plan de desarrollo por medio de cooperación institucional que está compuesto por doce países del territorio con el fin de impulsar y construir una agenda de común interés para lograr programas de Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía (COSIPLAN, 2011). Este plan estratégico establecido desde el año 2000, busca promover procesos de participación y contribución en aspectos políticos, económicos y sociales para apoyar y modernizar las zonas aisladas (IIRSA, 2011). Con referencia a las subregiones con poca inversión, pero que cuentan con potencial de crecimiento en puntos comerciales y de transporte, de las cuales, se pueda generar empleo y bienestar social, es allí donde el proyecto IIRSA busca intervenir con sus objetivos de mejora en la región.

Se empieza por identificar la estructura operacional del proyecto IIRSA, la cual encabeza el comité de dirección ejecutiva (CDE) que es el encargado de establecer los puntos de partida y plan estratégico a desarrollar, teniendo en cuenta las propuestas y consideraciones establecidas en las reuniones nacionales de cada país. Este comité es incorporado por representantes de alto rango seleccionados por los gobiernos de Suramérica, cabe resaltar que en la mayoría de los casos son los ministros de Estado en áreas de infraestructura y planificación (COSIPLAN, 2016). Estos funcionarios diplomáticos deben comunicar las necesidades nacionales en cuanto a infraestructura de transporte para establecer qué lugares se deben intervenir, no únicamente zonas que ya cuentan

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

con puertos, aeropuertos o corredores viales, sino espacios potenciales de integración comercial en la región optimizando tiempos y recursos en su operación, sin dejar atrás el cuidado y la conservación a largo plazo del ecosistema a operar.

El CDE depende de un presidente y dos vicepresidentes por periodo, esto se determina con base al tiempo inmediatamente anterior y quién ejercerá el cargo en el siguiente. El comité de coordinación técnica (CCT) es el encargado de desarrollar las tareas de la secretaria de la iniciativa IIRSA, la cual es conformada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), esto determinado según la reunión presidencial realizada en Brasilia (Brasil). Ahora bien, estas entidades se reúnen anualmente para debatir los objetos establecidos, evaluar lo desarrollado y establecer el cronograma de trabajo para el siguiente año (COSIPLAN, 2016). Estas negociaciones permiten identificar las falencias o aspectos negativos que se están ocasionando con la intervención de sitios naturales y urbanos, y cómo establecer una conversación asertiva con esta población, asimismo, analizar los avances significativos de crecimiento y desarrollo en el territorio con el fin de hacer que Suramérica sea competitiva internacionalmente.

Respecto a las Coordinaciones Nacionales (CNs), son un área importante para la constante comunicación y coordinación de áreas de trabajo internas de cada una de las naciones y la intervención de entidades gubernamentales. De acuerdo con las características multinacionales, multidisciplinarias y multisectoriales del proyecto IIRSA, la participación de ministros de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Transporte, Energía y Telecomunicaciones, se espera que aspectos como relacionamiento internacional, planeamiento y economía sean incorporados al plan de trabajo del proyecto en general. Asimismo, estas coordinaciones permiten la intervención de sectores de civiles, subnacionales y entidades privadas en la ejecución de proyectos de cooperación suramericana (COSIPLAN, 2016). En el año 2002 con la II reunión de presidentes de América del Sur en Guayaquil, se crea la Coordinación Nacional con el fin de establecer áreas administrativas fundamentales para el desenvolvimiento adecuado del proyecto IIRSA, controlando y aceptando ideologías de diferentes sectores de la economía.

Cabe resaltar, que en la estructura institucional se contemplan los grupos de técnicos ejecutivos (GTEs), el cual tiene un enfoque en aspectos relacionados a la integración y desarrollo (EID) y proceso de integración sectorial (PSI). Se desarrollan los GTEs por cada grupo de trabajo de EID y PSI, pero a su vez, con los grandes avances del proyecto IIRSA estos grupos técnicos se inclinaron también a ser parte de procesos como exportación de pymes y acuerdo de roaming suramericano. Adicional a esto, la CNs se encargan de la distribución y asignación de tareas de la agenda de trabajo de la dirección ejecutiva, asimismo, el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y la secretaria de la CTT aportan significativamente en aspectos como financieros, logísticos y técnicos a los GTEs para lograr alcanzar los objetivos propuestos en cada reunión (COSIPLAN, 2016). Esto se ha puesto en práctica por años en el proyecto IIRSA y se ha logrado relacionar sus actividades con procesos de metodologías territoriales de planificación que permitan tener una

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

visión clara frente a los aspectos a desarrollar, no solo comerciales e infraestructura, sino, en todos los ámbitos, sean sociales, ambientales, políticos o económicos.

Se debe agregar que el Comité de Coordinación Técnica (CCT) mencionado anteriormente y que es integrado por el BID, CAF y FONPLATA, actúa como facilitador de la iniciativa del proyecto IIRSA en cuanto a asesoría técnica y económica con los países que hacen parte de esta, asimismo, actúa de coordinador y depositario de las actividades desarrolladas que finalmente van a ser integradas a los procesos que se llevan a cabo en la Dirección Ejecutiva y los Grupos Técnicos Ejecutivos, cabe resaltar que la CCT tiene sus instalaciones en Buenos Aires (Argentina) en la sede del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL) (COSIPLAN, 2016).

Avanzando con el tema, el Foro Técnico IIRSA es un espacio de integración y planificación de los doce países miembros en cuanto a desarrollo de infraestructura suramericana con un enfoque compartido y solución de diferencias de las naciones involucradas. Siendo esto, el primer foro en América del Sur en plantear objetivos y plan de trabajo en áreas de Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía, para esto, se establece una cartera de proyectos con la aplicación de metodologías de planificación territorial indicativa, esto nace del estudio de los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) (COSIPLAN, 2017). Con esto, se determinan espacios de comunicación y debate para identificar las áreas a intervenir y cuáles necesitan de control especial, sea por el impacto ambiental y social que genere.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

La estructura institucional del proyecto IIRSA continúa operando de la misma manera hasta el 2021, cabe resaltar que se apoya directamente con el grupo de trabajo establecido en COSIPLAN para el cumplimiento y ejecución de los objetivos planteados con el fin de establecer cooperación y desarrollo en la región suramericana e incentivar la competitividad en el mercado internacional, interviniendo en los diez ejes denominados en el territorio.

Del mismo modo, la Unión de Naciones Suramericana-UNASUR, es una institución constituida el 23 de mayo de 2008, la cual tiene como finalidad construir espacios de integración social, económica, política, educativa, energética, en infraestructura y medio ambiente con el propósito de mitigar la desigualdad socioeconómica, pobreza, democracia y soberanía e independencia de las naciones (Coalición Regional, 2008). Con referencia al proyecto IIRSA, entidades como la UNASUR establece objetivos específicos como los siguientes: Primero exponen que la integración energética permite el aprovechamiento integral y solidario de los recursos. Segundo, el desarrollo de la infraestructura para la interconexión de la región y tercero, la integración industrial y productiva con prioridad en pequeñas y medianas organizaciones, cooperativas, redes y demás formas de empresas productivas (Pinotti, 2017). El proyecto IIRSA es una iniciativa integrada al UNASUR que opera sus procesos bajo ideologías comunes, con la finalidad de apoyar y empoderar la región suramericana con el fin de volverse más competitiva.

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es una institución que contempla como misión planear y establecer comunicación asertiva en enfoques

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

políticos y estratégicos que buscan planificar la integración en infraestructura en Suramérica con enfoque social, económico, de desarrollo y ambiental, este consejo es estructurado e integrado por ministros de infraestructura y/o planeamientos designados por la UNASUR (COSIPLAN, 2021). Esta es una entidad reguladora del proyecto IIRSA, estableciendo objetivos comunes y plan de acción que es analizado y ejecutado por instituciones como UNASUR y COSIPLAN.

Esta entidad es fundada el 28 de enero del 2009 en Quito, Ecuador mediante la realización de la tercera reunión del Consejo de Representantes de Estados de las Naciones Unidas Suramericanas (COSIPLAN, 2021). En cuanto a los principios de esta institución se contempla la integridad y complementariedad de proyectos, políticas y programas de infraestructura en la región con la finalidad de establecer una igualdad y adhesión de las naciones alineado con el desarrollo sostenible, continuando con la intervención ciudadana y de pluralismo de la integración regional mediante las iniciativas de infraestructura, aceptando los derechos de diversidad multicultural, multiétnica y plurilingüe, el estudio de la gradualidad y flexibilidad en los procesos que permiten identificar diferentes realidades nacionales, asimismo, la solidaridad y cooperación en el control, evaluación y priorización de proyectos establecidos (Pinotti, 2017).

Para identificar la trazabilidad del comportamiento de COSIPLAN, UNASUR y su relación con el proyecto IIRSA, es necesario tener visibilidad de los antecedentes de la cooperación establecida en la región. Inicia el año 2000 con la creación de IIRSA y su enfoque a temas de transporte, energía y comunicaciones, esto plasmado en el plan de acción en ejes de integración y

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

desarrollo, analizado en la reunión de presidentes de América del Sur (Brasilia). En el año 2001 comienza la caracterización de los ejes mencionados anteriormente, en el año 2002 se crea la Coordinación Nacional IIRSA en la reunión II presidencial en Guayaquil, en el 2003 se aplica la metodología de planeación territorial establecida y se procede a lanzar el sitio web oficial de IIRSA (COSIPLAN, 2017). Siendo estos tres años fundamentales para estructurar el plan de acción y las áreas a intervenir en Suramérica.

En consecuencia, en el año 2004 se crea la cartera de proyectos de infraestructura e integración, se aprueba la agenda a implementar 2005-2010 y se desarrolla la tercera reunión presidencial en Cusco (Perú). Para el 2005 se evalúa y establecen los objetivos a realizar de 2006 al 2010 y se realiza la I reunión de jefes de estados de la comunidad suramericana en Brasilia, para el año 2006 se desarrollan las nuevas metodologías de planificación territorial EASE y IPrLg analizadas en el sistema de monitoreo para los proyectos de AIC (SIGE) y en este periodo se realiza la II reunión de jefes de estado de la comunidad suramericana de naciones en Cochabamba. Asimismo, en el año 2007 se estructura la base de datos del proyecto IIRSA ligado a la aprobación del tratado constitutivo de UNASUR y la I y II reunión de jefes de estado de la UNASUR en Brasilia y Santiago de Chile en el 2008 (COSIPLAN, 2017). Los encuentros establecidos por UNASUR y comités de representantes nacionales relacionados con el propósito del proyecto IIRSA se desarrollan periódicamente con el fin de tener una trazabilidad de avances en la intervención planeada de América del Sur.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Es en el 2009 donde se funda la entidad COSIPLAN en UNASUR, se lanza la base del proyecto IIRSA y el desarrollo de la III reunión del consejo de jefes de UNASUR en la ciudad de Quito, en el 2010 se aprueba el estatuto de COSIPLAN, la incorporación del foro técnico de IIRSA y la IV reunión de representantes de estado de UNASUR en Georgetown. En el siguiente año de crea el grupo sobre Telecomunicaciones y se establece la V reunión en Asunción de diplomados de la UNASUR. Asimismo, en el 2012 se aprueba el plan de acción estratégico del 2012 al 2022 (PAE), la agenda de proyectos prioritarios de integración (API), la creación del grupo de trabajo de integración ferroviaria, financiamiento y garantías y la VI reunión de jefes de estados en la ciudad de Lima (COSIPLAN, 2017). El Plan de Acción Estratégico (PAE) es una serie de actividades establecidas a 10 años con el fin de desarrollar todos los proyectos de integración en aspectos de Infraestructura, Telecomunicación y Energía y con esto, validar y controlar los procesos desarrollados e impacto ambiental, social y económico.

Asimismo, en el año 2013, se crea el sistema de información geográfica y sitio web, el lanzamiento del sistema de proyectos de COSIPLAN (SIP), el desarrollo de programas territoriales de integración (PTI) diseñados en reuniones de representantes de estado de la UNASUR en la ciudad de Paramaribo, siendo esta la VII edición. En el 2014 se incentiva la participación de la sociedad civil en las actividades propuestas de COSIPLAN- IIRSA, se pone en marcha el túnel binacional agua negra, se desarrolla la metodología de gestión sobre riesgos en desastres y se continua con la VIII reunión de jefes de estado de la UNASUR en la ciudad de Quito. Además, para el año 2015 se pone en marcha las capacitaciones de transporte de carga y logística, se lanza

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

el sistema informático geográfico de COSIPLAN (SIG) y el sitio web de ejes de integración y desarrollo (COSIPLAN, 2017). Para el comercio e integración de la región es importante establecer este tipo de espacios para temas logísticos que aportan conocimiento y ejecución a empresas de Suramérica a incursionar nuevos mercados y planear la logística internacional viendo beneficios tanto ellos como para el futuro cliente.

En consecuencia, en el año 2016 se establece la página oficial de COSIPLAN y el sitio web para la exportación, además, en el 2017 se revisa el PAE establecido en el 2012 con prioridad hasta el 2022, se analizan los proyectos prioritarios de integración (API), se establece la red de expertos de logística y carga, se lanza la infraestructura de datos especiales de COSIPLAN (IDE-SIG), lanzamiento de la plataforma de pasos suramericanos y el sistema de gestión del túnel binacional agua negra (COSIPLAN, 2017). En este año se lanzaron diferentes comités y plataformas con el fin de iniciar un espacio de comunicación asertiva en cuanto a temas de transporte en la región, siendo esto importante para la visibilidad y control de los avances en Suramérica, siendo plasmados en sus sitios web. Cabe resaltar que el último portafolio de actividades publicado es del año 2017.

Con referencia a la relación de COSIPLAN al proyecto IIRSA se evidencia la importancia que tiene este como entidad supervisora, que gestiona políticas de control y planeación de ejecución de infraestructura, permitiendo reuniones de ministros de planeación y desarrollo de los países miembros y la ejecución de diferentes estrategias de comunicación, capacitación e

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

integración de situaciones de las doce naciones que hacen parte de esta iniciativa, las cuales buscan el avance económico de Suramérica y la generación de competitividad en el mercado gracias a la diversificación de la industria alrededor de la región, con el fin de mejorar las condiciones de nuevos empresarios y calidad de los empleados. Todo esto relacionado con el impacto que genere el ecosistema, asegurando la sostenibilidad del proyecto y plan de acción ante riesgos o desastres eminentes.

Para el análisis del PAE es importante resaltar que la UNASUR estructura su agenda y se basa del estatuto de la UNASUR y el reglamento de COSIPLAN, siendo el proyecto IIRSA que reconoce los resultados obtenidos y los prioritarios a desarrollar. Cabe resaltar que todas las acciones del PAE son actividades establecidas en el plan de trabajo de ministros de COSIPLAN (COSIPLAN, 2020). El proyecto IIRSA es una iniciativa que se fundamenta en el ejercicio de integración en aspectos de Infraestructura que mejorar la calidad la calidad de transporte, inversión en Telecomunicaciones e incursión en Energía.

Es así, que principalmente las cinco instituciones creadas para el apoyo del proyecto IIRSA facultando la auditoria y financiamiento de planes de Infraestructura física permitiendo mejorar en puertos y aeropuertos, ampliación de vías y articulación terrestre para la distribución física de productos demandados por la región suramericana, con el fin de motivar y apoyar el crecimiento de la región, de una manera sostenible y amigable con el medio de ambiente.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

7. El Proyecto IIRSA Como Factor Importante Para El Crecimiento Sustentable del Territorio

La importancia del proyecto IIRSA se ve relacionada con la visión de un continente mejor conectado a través de la infraestructura y es allí donde los ministros del COSIPLAN intervienen para cooperar con la finalidad de buscar beneficios en el desarrollo social del territorio, esta entidad ha tenido dificultades en su estructuración pero ha logrado coordinar grupos a nivel nacional de los países miembros que participan activamente en reuniones, compartiendo ideas de mutuo interés, lo cual, permite ejecutar proyectos de Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía de Suramérica. Ahora bien, con la globalización se ha incentivado el comercio y es allí donde los países vecinos han decidido diseñar estrategias logísticas de conectividad, buscar soluciones innovadoras y crear una cooperación transnacional, es donde COSIPLAN interviene con el Comité de Coordinación Técnica (CCT) para tratar los problemas nacionales no de una forma aislada, se diseña un plan de acción común para los doce países miembros (Pinotti, 2017), siendo esto un trabajo regional de impacto positivo que aumente la competitividad de la industria suramericana frente al mundo.

El proyecto IIRSA ha operado desde dos décadas permitiendo el intercambio de conocimiento y experiencias de naciones de la UNASUR con el fin de realizar procesos de modernización y mejoramiento de infraestructura plasmados en la delimitación de 10 ejes de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

cooperación e integración, el diseño de metodologías de planificación productiva y logística, el control ambiental y social del enfoque del proyecto permitiendo una integración global de las entidades subregionales. Además, aparte de lo antes mencionado, es importante establecer una política de gestión de desastres para tener una oportuna acción frente a catástrofes en procesos en infraestructura o lugares determinados para operar (Pinotti, 2017). Para proyectos es esencial que los comités regionales cuenten con un plan de trabajo diseñado para mitigar el impacto ambiental y que no se vulnere las condiciones de vida de la población intervenida, es aquí donde los indígenas tienen voz y voto para defender la Madre Naturaleza de industrias destructoras.

En consecuencia, la intervención de COSIPLAN en los proyectos les ha permitido a las naciones tener espacios de diálogo para debatir temas de interés común, estructurar, analizar y evaluar los objetivos propuestos en el plan de actividades que no solo ha estado a cargo de la junta directiva sino de grupos técnicos específicos en comercio, logística, desarrollo, telecomunicaciones y fronteras (Pinotti, 2017).

Las metodologías de planificación territorial implantadas y evaluadas en el proyecto IIRSA y en los procesos de COSIPLAN tienen el objetivo de modernizar y ampliar la infraestructura de integración con el propósito de reducir los impactos negativos en la sociedad y en el ambiente, consolidando información de empresas con experiencia en el sector en 4 grupos de medición, iniciando con los programas territoriales de integración que consideran aspectos económicos, sociales y ambientales, continuando con la metodología de evaluación ambiental y social de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

enfoque estratégico, buscando identificar los aspectos positivos y negativos del grupo de proyecto desde la visión social y cultural de la comunidad (Pinotti, 2017). Esto siendo de gran importancia, puesto que se considera el punto de vista de la sociedad civil y se toman en cuenta ideas creativas para poner en marcha.

Continuando con la metodología de integración productiva y logística que controla y evalúa la influencia del grupo de procesos diseñados para este concepto y relaciona actividades interdependientes para potencializar el impacto de lo desarrollado, asimismo, la metodología para incorporar la gestión de altos riesgos mencionada en párrafos anteriores para prevenir o saber sobrellevar eventos catastróficos inminentes que afecten los proyectos y la infraestructura existente de los medios de transporte (Pinotti, 2017). Con estas metodologías, COSIPLAN busca tener una trazabilidad de los proyectos e intervenciones en cada una de las áreas determinadas en los objetivos que complementan la visión y misión de este y del proyecto IIRSA.

Ahora bien, la iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana y COSIPLAN ejecutan sus actividades mediante el diseño de procesos sectoriales de integración que tienen como objetivo identificar los obstáculos normativos e institucionales de los países para su cooperación eficiente, iniciando con el transporte de carga y logística que se fundamentan mediante políticas públicas encaminadas a fortalecer la infraestructura existente e invertir en nuevos proyectos, continuando con la integración aérea de pasajeros y carga, telecomunicaciones y TICs que promueve alternativas de integración en redes suramericanas y proyectos que

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

relacionen la tecnología de la información y las comunicaciones (Pinotti, 2017). Estos métodos buscan un avance significativo en comercio de la región y en la generación de empleo y aumento positivo de índices económicos.

La integración ferroviaria en cuanto a políticas que promuevan el desarrollo ferroviario del sector que conlleve a un acuerdo con empresas del sector y las entidades regulatorias con el fin de mejorar las condiciones de uso, continuando con la integración a través de puertos e hidrovías, promoviendo las líneas de cooperación marítima y fluvial en los puertos y embarcadoras suramericanas para el transporte efectivo entre las naciones, basándose en el sistema de información geográfica, el cual, permite identificar la información con fácil acceso a nivel continental del territorio (Pinotti, 2017). Al ser un proyecto común los países miembros deben operar y respetar las políticas diseñadas en los comités de representantes y ministros para que no se generen contratiempos ni diferenciación en lo planeado.

Por consiguiente, los mecanismos de integración y garantías que analizan la financiación y el control de cada presupuesto aceptado, la integración comercial por envíos postales para pymes para que las empresas nacionales tengan participación en el mercado internacional como con las importaciones y exportaciones postales. Por último, la planificación para la integración y desarrollo de fronteras que permita la movilidad fronteriza sin ningún contratiempo en que interviene aspectos económicos, sociales y ambientales (Pinotti, 2017). La cooperación regional quiere esto, que se incentive y apoyen a nuevos empresarios para que conozcan mercados y tengan

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

la oportunidad de exportar sus bienes y servicios a otros sectores necesitados, sin dejar atrás las multinacionales que con la mejora en infraestructura se beneficiarían de la movilidad nacional e internacional.

En consecuencia, al estructurar la operatividad administrativa dividiendo responsabilidades, permite tener control global de la operación, desde la junta directiva hasta las personas de los comités con el fin de culminar cada uno de los proyectos diseñados y que estos sean culminados en los tiempos estipulados sin ningún contratiempo, pero al transcurso de estas dos décadas se ha evidenciado un importante avance en los objetivos estipulados, pero que aún debe continuar con la culminación de todos los procesos que por años se encuentran estancados, sea por ineficiencia humana, contras institucionales o problemas sociales con las comunidades involucradas, y es allí donde al evidenciar tantos proyectos inconclusos se comienza a cuestionar la eficiencia de las personas a nivel nacional y regional encargadas de controlar estos procesos y los objetivos planteados de cooperación e integración en la región mencionados en la reunión de representantes en Brasilia en el 2000.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

8. Ejes de Integración y Desarrollo del Proyecto IIRSA

La iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana IIRSA, es un proyecto que marcó un hito importante en el proceso de integración y cooperación de diferentes ejes por los doce países independientes de Suramérica (COSIPLAN, 2021). Con estas naciones se estipulan conversaciones de Infraestructura, Telecomunicaciones y Energía para mejorar las condiciones nacionales y aumentar positivamente la economía de cada país.

Con referencia a los ejes de integración y desarrollo, es importante deducir que es un eje, el cual es una franja multinacional del territorio que incluye recursos naturales, comunidades, áreas productivas y servicios logísticos con la finalidad de incentivar y facilitar el flujo de bienes y servicios e información a nivel nacional con el resto del mundo (COSIPLAN, 2017). El proyecto IIRSA al incursionar en diferentes ejes del territorio, se enfoca en delimitar espacios estratégicos de movilidad en la región que generen oportunidades eficientes para optimizar procesos.

Los ejes permiten una integración en Infraestructura bajo la visión planteada por los doce países miembros, es importante mencionar que al caracterizar aspectos económicos, sociales y ambientales se espera una actuación directa y eficiente en los proyectos (COSIPLAN, 2017).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Ilustración 1. Ejes de Integración y Desarrollo



Fuente: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (2017)

Según la ilustración 1, Suramérica es un territorio con potencial comercial y desarrollo industrial que beneficia a los países que hacen parte. Los ejes de integración del proyecto IIRSA se dividen en 10 factores de intervención. Iniciando con el eje Andino del Sur integrado por Argentina, Bolivia y Chile del cual no se encuentra proyectos diseñados (Página web IIRSA).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Eje Del Sur

Es integrado por Argentina y Chile, con una participación del territorio del 3,8% de América del Sur, este se extiende por la Costa del Pacífico en Araucanía la nación chilena, Bío y Bío, y lagos que atraviesan el macizo andino que conectan con provincias del Río Negro, Neuquén y Chubut junto al sur de la provincia de Buenos Aires conformada por municipios del Villarino, Patagones, Bahía Blanca y Coronel de Marina Leonardo Rosales, todos ellos en la costa atlántica, contando con una área de influencia de 686.527 km². Con referencia al porcentaje de totalidad del eje Chile aporta un 67% y Argentina 33%. Cabe resaltar que este eje frente a los demás ocupa el penúltimo lugar de participación al Producto Interno Bruto con un 1,59% con un valor de US\$71.888 (COSIPLAN, 2021).

Para el proyecto IIRSA en temas de infraestructura, este eje se enfoca en mejorar los estándares de movilidad y conectividad interna terrestre de la meseta patagónica, los valles irrigados de Argentina y el cruce de la cordillera de los Andes. Es así que el factor transporte se divide en cuatro aspectos importantes, iniciando con la red vial la cual cuenta con 323.009 km siendo el 28,6%, es decir 92.257 km de vías pavimentadas y el 71,4% en condiciones deplorables. Asimismo, con la red ferroviaria que alcanza los 34.857 km, de los cuales, los proyectos planteados se enfocan en la cordillera y la costa del Océano Atlántico, para el acceso de puertos con 899,6 km, siguiendo con el proyecto Ramal Ferroviario Bahía Blanca-Cipolletti- Añelo con una distancia de 1.135,3 km en Argentina en la etapa de pre-ejecución, denominado como tipo de obra de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

rehabilitación a ferroviarias con una inversión de US\$400.000.000, siendo la última actualización del ministerio de transporte argentino en el 2018, asimismo en proceso del Ferrocarril de Zapala a las Lajas – Limite con Chile, proyecto situado en Argentina con etapa de pre-ejecución con una inversión total de US\$ 70.000.000 de financiación pública con una distancia de 114,8 km de ámbito nacional (COSIPLAN, 2021).

El sistema portuario de este cuenta con 14 puertos principales y fluviales, situados 7 en la Costa Atlántica Argentina y los otro 4 en el Pacífico chileno, además, se diseñó un proyecto marítimo de modernización del Puerto de Talcahuano en Chile con una inversión de US\$ 53.000.000 financiado del tesoro nacional, el cual está en etapa en ejecución, esperando que se realicen cambios de equipos y ampliación de la infraestructura que optimice los procesos y mejore la movilidad portuaria. Continuando, con el proyecto de optimización en el puerto de Madryn en Argentina con un valor de inversión de US\$ 35.000.000 con el que se estimaba una fecha de finalización en el 2019 y que al 2021 aún se encuentra en ejecución con el objetivo de cambiar y ampliar las áreas administrativas y de operación e igualmente se estructuró cuatro proyectos de ampliación del Puerto de Bahía Blanca, Puerto Rawson, Muelle del Puerto Luis Piedra Buena y Puerto de Comodoro Rivadavia, siendo este último elaborado en Argentina con una inversión de US\$ 154.000.000 incluido en el presupuesto nacional con una fecha estimada en el 2017 y que a 2021 se encuentra en ejecución (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Por consiguiente, en cuarto lugar, el sistema aeroportuario consta de 18 aeropuertos, siendo 6 de carácter internacional y 6 de cabotajes situados alrededor del eje con el fin de mejoras en sus instalaciones y servicios mall (COSIPLAN, 2021). Sin duda en este eje se diseñó un plan de trabajo para mejorar la infraestructura de los diferentes modos de transporte interviniendo en puntos estratégicos de movilidad.

Eje Amazonas

Se compone por Brasil con un 62% de participación, Perú con el 17%, Ecuador con el 12% y Colombia con el 9%, ocupando el 32% de la población total de Sur América con un valor de 132.687.257 habitantes al 2021. Ahora bien, en aspectos económicos es importante mencionar que genera el 19% del PIB sudamericano, posicionándose como el quinto eje con mayor PIB del territorio con un valor de US\$ 844.689 en el 2013 aportado por sectores mediante la prestación de servicios, minas y carteras, industrias y agricultura (COSIPLAN, 2021). La región latinoamericana es destacada por su variedad de productos agropecuarios, asimismo los gobiernos apoyan e incentivan la exportación de servicios con el fin de tener mayor dominio en este sector, cabe resaltar la explotación minera es un producto de alta demanda, siendo actividad base de la economía nacional.

El eje Amazonas es destacado por la presencia de la cordillera de los Andes donde el servicio carretero domina el transporte, seguido de un sistema ferroviario con poca participación en este territorio que permiten la conectividad con la Costa Pacífica y la Cuenca Amazónica. El

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

transporte del eje es determinado por el desarrollo de cuatro factores de conectividad, iniciando con la red vial que cuenta con una distancia de 2.012.551 km, siendo el 11.8%, es decir 236.968 km de vías pavimentadas y el 88,2% en condiciones deplorables (COSIPLAN, 2021).

En esta red se estructuró 14 proyectos, iniciando con el corredor vial de Tumaco, Pasto, Mocoa, Puerto Asís, la rehabilitación y pavimentación del tramo San Lorenzo-El Carmen, rehabilitación y mejoramiento de la carretera Lima, Canta, Unish, rehabilitación de la carretera BR-222 Açailândia (MA)-Porto de Itaqui (MA), rehabilitación de la carretera BR-230 Balsas (MA)-Marabá (PA), la carretera Tarapoto-Yurimaguas, carretera Paita-Tarapoto, carretera Cuiabá-Santarém (BR-163 / MT / PA), construcción y mejoramiento de la carretera El Reposo - Saramiriza (ruta nacional N° 4C), mejoramiento de la carretera Tingo María-Pucallpa, mejoramiento de la vía Guayaquil-El Triunfo-La Troncal-ZHUD-El Tambo-Cañar- Azogues-Paute-Amaluza-Méndez, mejoramiento y ampliación del tramo Méndez-Puerto Morona, mejoramiento de la vía Puerto Bolívar-Santa Rosa-Balsas-Chaguarpamba-Loja-Zamora-Yantzaza -El Pangui-Gualaquiza-Gral. Leónidas Plaza-Méndez (COSIPLAN, 2021).

En consecuencia, con el mejoramiento de la vía Puerto Bolívar-Pasaje-Santa Isabel-Girón-Cuenca-Paute-Amaluza-Méndez-Puerto Morona, interconexión terrestre Pucallpa-Cruzeiro Do Sul, autopista Lima-Ricardo Palma, programa de manejo ambiental y territorial (ruta Cuiabá - Santarém) (BR-163 / MT / PA), conexión vial rio Branco-Cruzeiro Do Sul (BR-364 / AC), IIRSA centro, tramo 2: Ricardo Palma-La Oroya-desvío cerro de Pasco / la Oroya-Huancayo, IIRSA

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

centro, tramo 3: desvío cerro de Pasco-Tingo María, ampliación de la capacidad de la carretera BR-242 São Roque de Paraguaçu (BA)-Sorriso (MT) y pavimentación de la carretera BR-230 Marabá (PA) Itaituba (PA), siendo este último un proyecto desarrollado en Brasil con una inversión estimada de US\$ 1.000.000.000, incluido en el presupuesto nacional con fecha estimada en el 2016 pero al 2021 este proceso está en la etapa de ejecución (COSIPLAN, 2021). Estos proyectos buscan mejorar las condiciones viales terrestres de los países miembros y movilidad nacional.

Continuando con la red ferroviaria, esta tiene una extensión de 36.984 km con 10 proyectos de intervención en el territorio, catalogados de la siguiente manera: Ferrovía de integración centro-oeste fase III (Porto Velho - Rio Branco-Cruzeiro Do Sul), ferrovía Nova Transnordestina fase I (Suape - Salgueiro/Pecém-Eliseu Martins), ferrovía Nova Transnordestina fase II (Eliseu Martins-Porto Franco), ferrovía norte-sur fase I (Vila Do Conde-Açailândia), ferrovía norte-sur fase II (Açailândia - Palmas), ferrovía de integración oeste - leste fase II (Barreiras-Figueirópolis), ferrovía de integración oeste-leste fase I (Ilhéus - Barreiras), ferrovía de integración centro-oeste fase I (Campinorte-Lucas Do Rio Verde), ferrovía de integración centro-oeste fase II (Lucas Do Rio Verde-Porto Velho) y ferrovía norte - sur fase III (Palmas - Campinorte), siendo esta última un proceso desarrollado en Brasil con una inversión de US\$ 600.000.000, incluido al presupuesto nacional del 2009, siendo una obra de construcción ferroviaria concluida, este dado con referencia a la última actualización del ministerio de transporte de Brasil en el 2017 (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En el tercer lugar, el sistema portuario contando con 40 puertos principales y fluviales ubicados en la costa del Océano Pacífico y Atlántico en Brasil. Ahora bien, se estructuró 8 proyectos portuarios mencionados a continuación: Puerto de Manta, Puerto de Bayóvar, Puerto de Paita, modernización del Puerto del Callao (Nuevo Muelle de Contenedores), mejoramiento del canal de acceso al Puerto de Tumaco, terminal Norte Multipropósito del Callao, nuevo Puerto en el área de Ilhéus y terminal de embarque de Minerales del Callao, siendo este último un proceso desarrollado en Perú con el fin de ampliar la infraestructura del puerto, con una inversión de US\$ 113.205.000 del sector privado/corporativo, iniciando el 1 de agosto del 2012 y entregada el 28 de febrero del 2014 (COSIPLAN, 2021). Al potencializar el sector marítimo se incentiva a una mayor movilidad internacional asegurando a empresas nacionales y extranjeras un servicio de calidad en la importación y exportación de bienes.

En consecuencia, el sistema portuario diseñó 4 proyectos de adecuación de puertos fluviales existentes, los cuales son: El acceso y adecuación del puerto de Puerto Asís (Muelle la Esmeralda), adecuación del Puerto de El Carmen, Puerto de Santarém, modernización del Puerto de Iquitos y puerto de Providencia-primera etapa, este último plan de acción fue ejecutado en Ecuador con el fin de adecuar y ampliar los puertos fluviales existentes con una inversión de US\$ 25.000.000 financiado por el tesoro nacional y culminado el 31 de agosto de 2015. Asimismo, se planteó la construcción de nuevos puertos fluviales denominados: Puerto de Saramiriza, red de terminales fluviales en la Amazonía, Muelle de Leticia, construcción del nuevo Puerto de Yurimaguas y construcción del nuevo Puerto de Pucallpa, este último proceso fue diseñado en el

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Perú con una inversión de US\$ 54.959.720 financiado por el sector público privado en estado de pre-ejecución aunque se estimaba que finalizaría en el 2019 (COSIPLAN, 2021).

En la cuarta posición el sistema aeroportuario con 61 aeropuertos principales, siendo 23 de carácter internacional ubicados en Costa Pacífica de las naciones andinas y Costa Atlántico brasileño y 38 de cabotaje, en este sector se ejecuta en el eje Amazonas 4 proyectos, los cuales son: La rehabilitación del aeropuerto de Piura, aeropuerto de Pucallpa, implementación del nuevo aeropuerto del Coca y Construcción del nuevo aeropuerto de Tena, siendo en este último un proceso desarrollado en Ecuador con una inversión de US\$ 54.599.943 iniciado en el 2008 y culminado en el 2013 con el objetivo de potencializar la exportación de flores y frutas exóticas, apoyo a la industria petrolera y minera y estandarización logística en la cuenca amazónica del Rio Napo (COSIPLAN, 2021).

Eje Andino

Está conformado por Venezuela con 26,2% de participación, Colombia con un 25,7%, Perú con el 25,6%, Bolivia con el 13,9% y Ecuador con el 8,6%, se extiende desde la costa del Mar Caribe de Venezuela y Colombia, abarca la Cordillera de los Andes hasta la frontera de Bolivia con Argentina, este espacio no abarca la Cuenca Amazónica venezolana ni la Costa Pacífica de Colombia, Ecuador y Perú. Este eje cuenta con un flujo de influencia de 2.845.658 Km², representando el 27,5% de la población del territorio Sur Americano con 111.195.797 habitantes (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Prosiguiendo con el tema, el eje representa un índice significativo con el 20,7% en el PIB suramericano, siendo Venezuela con el 35% y Colombia con un 33% los países que tienen mayor aporte, continuando con Perú con un 21%, Ecuador y Bolivia con 9% y 2% respectivamente. Ahora bien, en cuanto a infraestructura se evidencia que en el sector de red vial tiene una longitud de 443.588 km con un 15,8% de vías pavimentadas, es decir el 69.986 km, siendo el 84,2% vías de condiciones inadecuadas. Aquí, se estableció 33 proyectos viales en el eje Andino los cuales se mencionarán a continuación: Corredor vial Santa Marta-Paraguachón, conexión Ureña-Maracaibo corredor vial Bogotá-Cúcuta, corredor vial Bogotá-Buenaventura, rehabilitación Rumichaca-Pasto –Chachagüí, culminación de la pavimentación Tame-villavicencio, mejoramiento del Puente José Antonio Páez, culminación de la pavimentación Tame-Arauca, proyecto vial el Piñal-Saravena, tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López, proyecto La Espriella-río Mataje incluye puente sobre río Mataje, rehabilitación del tramo Borbón-San Lorenzo-Mataje, carretera Puerto Inca-Huaquillas y puente internacional en Huaquillas-Aguas verdes, paso lateral en Huaquillas, autopista del sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Ancón-Pativilca (COSIPLAN, 2017).

En consecuencia, la autopista del sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Pativilca-Trujillo, autopista del sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Trujillo-Sullana, mejoramiento y rehabilitación del tramo Bella Unión-Gualaquiza, mejoramiento y rehabilitación del tramo Narupa-Guamaniyacu, pavimentación Vilcabamba-puente de integración-Jaén, culminación de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

pavimentación Potosí-Tarija, ampliación y rehabilitación de la carretera Juliaca-Desaguadero, construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul-Ica, mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa- Santa Ana- San Miguel, construcción del Puente Tienditas, rehabilitación y mejoramiento del tramo Cúcuta- Ocaña-Aguaclara, panamericana sur: Ica- desvío Quirca, carretera Sullana-Macara-Loja, pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán- San José de Fragua-El Porvenir, construcción del nuevo puente internacional de Rumichaca y mejoramiento del puente existente, construcción de la segunda calzada en la carretera Sullana-Tumbes-dv. variante internacional, rehabilitación y construcción de puentes en la carretera Sullana-Tumbes- dv. variante internacional, construcción de la vía de evitamiento de Tumbes, corredor vial Paraguachón-Maracaibo- Barquisimeto-Acarigua, desvío Quilca-frontera con Chile y carretera Sullana-El Alamor, siendo este último un proyecto ejecutado en Perú con una inversión de US\$ 29.517.944 financiado con el BID y tesoro nacional, con la finalidad de ampliar la capacidad vial, iniciado el 19 de diciembre de 2009 y culminado el 26 de agosto 2011 (COSIPLAN, 2021).

En consecuencia, la red ferroviaria con 11.217 km, de las cuales solo el 75%, es decir el 8.412 km están en condiciones de operar y el 25% no están en condiciones favorables, contando con 2 proyectos, los cuales son: El tren eléctrico de carga del Ecuador y la construcción de la interconexión ferroviaria Bolivia-Perú, siendo este último un proceso de ámbito binacional con inversión de US\$ 390.000.000, que se encuentra en la etapa de perfilamiento (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

La movilidad ferroviaria es un componente importante para el desarrollo del comercio internacional que con este tipo de proyectos se espera potencializar.

El sistema portuario es integrado por 30 puertos principales marítimos y fluviales acentuados en su mayoría en el océano pacífico, con excepción de los puertos colombianos y venezolanos que se encuentran en el caribe, donde se espera implementar una mejora continua en sus procesos y modernización de sus instalaciones. Por último, el sistema aeroportuario cuenta con 84 aeropuertos principales a lo largo del territorio, siendo 36 de carácter internacional y 48 de cabotaje y con un proyecto concluido en Ecuador denominado el nuevo aeropuerto regional de Santa Rosa con una inversión de US\$ 47.127.637, el cual había iniciado operación el 1 de abril de 2008 y finalizó el 20 de diciembre de 2010 (COSIPLAN, 2021). El proyecto IIRSA interviene en cada uno de los diez ejes, por lo que se ha evidenciado, este cuenta con una infraestructura base para lograr poner en marcha los procesos de conectividad en la región e impulsando el comercio a otras partes del mundo.

Eje Capricornio

Es integrado por Argentina con un 36% de participación, Brasil con 34%, Paraguay con 15%, Chile 9% y Bolivia 6%, con un índice general de 15,3% de todo el territorio suramericano, este eje tiene un alcance desde la Costa del Pacífico en las regiones de Atacama, Antofagasta y Tarapacá en Chile, atraviesa en Bolivia por la región Andina exactamente en el lugar de Potosí y Tarija, avanzando en Argentina por el Noroeste y Noreste, abarcando todo el territorio de Paraguay

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

e indicando un recorrido por Brasil en el sector del Océano Pacífico, exactamente a Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul. Este eje cuenta con una superficie total de 2.680.308 Km² representando el 13,2% de población suramericana, con 53.509.280 habitantes. Asimismo, en cuanto a aspectos económicos se evidencia un valor de US\$ 575.422 en el año 2013 siendo el sector de servicios el que mayor aporta, seguido por las industrias, agricultura, minas y canteras respectivamente (COSIPLAN, 2021).

La infraestructura para la movilidad del territorio está dividida por cuatro modalidades de transporte, iniciando con la red vial, la cual tiene 2.117.549 km de longitud con un 15% de vías pavimentadas, es decir 324.775 km y el 85% de vías con falta de adecuaciones, contando con 41 proyectos en el eje Capricornio, los cuales se exponen a continuación: El acceso al paso de Jama (ruta nacional N° 52-empalme ruta nacional N° 9-límite con Chile), ruta nacional N° 81: pavimentación Las Lomitas- empalme ruta Nacional N° 34, pavimentación Tartagal-Misión La Paz-Pozo Hondo, nuevo puente Puerto Presidente Franco-Porto Meira, con área de control integrado Paraguay – Brasil, conclusión del anillo vial de Curitiba, concesión mejoramiento de las rutas N° 2 y 7 (Asunción-ciudad del este), estudio de optimización del nodo Ñeembucú.-Río Bermejo, construcción del complejo multimodal resistencia-corrientes, mejoramiento del Puente Posadas-Encarnación de Puente San Roque González de la Santa Cruz (COSIPLAN, 2021).

En consecuencia, la construcción de la ruta nacional N° 8, tramo Caazapá-Coronel Bogado, mejoramiento y concesión de la ruta nacional N° 6 (ciudad del este-encarnación), pavimentación

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Potosí-Tupiza-Villazón, rehabilitación de la ruta nacional N° 16: empalme ruta nacional N° 11 a empalme ruta nacional N° 34, pavimentación de la ruta nacional N° 86: Gral. Güemes-Pozo Hondo, Pavimentación de la ruta nacional N° 95: empalme ruta nacional N° 81 - Villa Ángela, concesión autopista Antofagasta, concesión ruta del Loa, duplicación y rehabilitación de la ruta N° 50: tramo Pichanal-Orán, construcción de variante ruta nacional N° 12-paso por ciudad de Posadas (provincia de Misiones), puente vial Reconquista-Goya, pavimentación de la ruta nacional N° 95: Villa Ángela-empalme ruta provincial N° 286 Santa Fe, duplicación de calzada de la ruta nacional N° 34 límite con Salta-San Pedro de Jujuy, pavimentación de la ruta nacional N° 38: Río Marapa-principio de autopista-campo de Herrera (Tucuman), pavimentación de la ruta nacional N° 40: San Carlos-Cachi (COSIPLAN, 2021).

Asimismo, pavimentación de la ruta nacional N° 89: empalme ruta nacional N° 16 Chaco-empalme ruta nacional N° 34 Taboada, pavimentación del tramo cruce Centinela-Mariscal Estibarribia-Pozo Hondo-Misión la Paz, conexión complejo Maricunga (San Francisco-límite internacional) ruta nacional CH-31, pavimentación Sico-Cass-San Pedro de Atacama (ruta nacional CH-23), mejoramiento de la ruta nacional CH-33: Copiapó-Pircas Negras, pavimentación de la ruta nacional N° 51: campo Quijano-paso de Sico, pavimentación ruta B-243, conexión CH27 San Pedro-Tocopilla-Antofagasta. construcción del puente El Dorado-Mayor Otaño con centro de frontera, duplicación de la ruta nacional N° 16: resistencia-Sáenz Peña, duplicación de la ruta nacional N° 12: Riachuelo-Paso de la patria (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Además, la duplicación de la ruta nacional N°12: Garupá-San Ignacio, duplicación de la ruta nacional N°9: Santiago del Estero-termas de Río Hondo-San Martín, pavimentación de la ruta Curuguaty- Villa Ygatimí-Ypejhú, pavimentación de la ruta cruce Guaraní-Corpus Christi-Pindoty Porá, interconexión de las rutas nacionales N° 6 y 8 tramo San Juan Nepomuceno-empalme ruta N°6 pavimentación paso Ollagüe-Calama, pavimentación paso San Francisco-Diego de Almagro-Chañaral y pavimentación paso Sico-Peine-Baquadano. Este último ejecutado en Chile del subsector carretero de distancia de 1.667,7 km con una inversión de US\$ 90.000.000, con financiamiento del sector público y estado de pre-ejecución al 2017, siendo este la última actualización (COSIPLAN, 2021). Este eje tiene una importante participación en la red vial de los países miembros estableciendo proyectos con el fin de mejorar las condiciones de infraestructura terrestre del sector.

Se continua con la red ferroviaria con una longitud de 65.355 km de la cual solo se opera en un 87%, es decir 56.859 km y con estructuración en el eje de Capricornio de 14 proyectos, siendo en la mayoría de rehabilitación del espacio, a continuación, se menciona cada uno: Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano cargas-material rodante y equipamiento, rehabilitación del ferrocarril Jujuy-La Quiaca, construcción del anillo ferroviario de Curitiba, construcción de la ferrovía Asunción-Ciudad del este, construcción de la ferrovía ciudad del este-Ñeembucú, rehabilitación ramal ferroviario C3: Avia Terai-Pinedo, rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Terai-Metán, rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta-Socompa, rehabilitación del ramal ferroviario C18: Joaquín v. González-Pichanal (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Continuando con la rehabilitación y mejoramiento del Belgrano cargas ramal C15: Perico-Pocitos, rehabilitación del ramal ferrovSCEDFario C6: Pinedo-Tostado, corredor ferroviario bioceánico, tramo Chile (Antofagasta-Socompa), construcción de la ferrovía Cascavel-Guairá-Dourados-Maracajú y rehabilitación ramal ferroviario C3: resistencia-Avia Terai, siendo este último un proyecto ejecutado en Argentina con una inversión de US\$ 225.600.000 en estado de perfilación con una distancia de 192.37 km (actualizado al 2018 por el ministerio de transporte de Argentina) (COSIPLAN, 2021). El sistema ferroviario implantado en este eje le permite a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay a tener un medio de transporte eficiente que reduce tiempos en el transporte de bienes y personas facilitando el comercio exterior u la economía nacional.

El sistema portuario cuenta con 27 puertos marítimos y fluviales ubicados en los ríos del Paraná, Paraguay Océano Pacífico, contando en el sistema portuario 4 proyectos mencionados a continuación: Ampliación del complejo Portuario Mejillones (fase I), obras de adecuación del Puerto de Antofagasta, dragado en el puerto de Paranaguá y complejo Portuario Mejillones, siendo este último un proceso desarrollado en Chile con el objetivo de ampliar la infraestructura del puerto con una inversión de US\$ 80.000.000 financiado por el sector privado e iniciando operaciones en el 2011 (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En consecuencia, los proyectos de los puertos fluviales existentes para este eje son 2 denominados relocalización del Puerto de Asunción y ampliación del Puerto Villeta, este último ejecutado en Paraguay con una inversión estimada de US\$ 30.000.000 financiado del tesoro nacional del sector público en estado de perfilamiento sin iniciar operaciones y la construcción de Nuevos Puertos Fluviales como el puerto multimodal sur (Río Paraguay) desarrollado en Paraguay con una inversión estimada de US\$ 120.000.000 con tipo de financiación público en estado de perfilamiento a 2015, siendo la última actualización de la ficha técnica de COSIPLAN y UNASUR (COSIPLAN, 2021). La intervención en la mejora y adecuación de los puertos de países de la región es un factor esencial en el desarrollo de la economía nacional y esto se ve reflejando en los indicadores micro y macroeconómicos que permiten identificar el crecimiento de la región.

En consecuencia, el sistema aeroportuario del eje Capricornio cuenta con 39 sitios principales de los cuales 17 son de carácter internacional y 22 de cabotaje, contando con un proyecto ejecutado en Chile denominado Aeropuerto de Antofagasta con una inversión de US\$ 28.000.000 de fuente privado y/o corporativo culminado (COSIPLAN, 2021). Es un espacio con oportunidad de desarrollo e inversión para fortalecer las modalidades establecidas e invertir en la creación de nuevos lugares de interconectividad para todos los sectores de la económica.

Eje Escudo Guayanés

Cubre el 9% del espacio de Sur América, del cual Guayana y Surinam hacen parte en su totalidad. Este grupo cuenta con 1.603.643 Km² del área de superficie, siendo Brasil el país con

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

mayor participación con 49,1%, Venezuela 27,3%, Guyana 13,4% y Surinam con 12,2%. Cabe resaltar que abarca la cuenca del Orinoco junto al Distrito Capital de Caracas y los estados de la costa norte del país y por parte de Brasil la totalidad de Roraima y Amapá y una porción menor de los estados de Amazonas y Pará. Ahora bien, la población en este eje es del 17.101.205 habitante, siendo el 4,2% del segmento total de Sur América, asimismo, aporta el 7,4% al PIB (COSIPLAN, 2021). Es un espacio de poca operatividad comercial pero potencialmente para incentivar la economía nacional e impulsar la movilidad es este sector de Sur América.

La infraestructura debe garantizar el avance progresivo del sector desde el interior de las naciones hasta otros espacios de la región, sea de norte a sur o de costa a costa, asegurando la conectividad necesaria para el comercio y desarrollo territorial. El transporte en el eje de Escudo Guayanés interviene en cuatro modos, iniciando con la red vial que cuanta con 1.705.747 km, siendo únicamente el 24,5% las vías pavimentadas, es decir 239.298 km y el 75,5% de carreteras sin intervención alguna, en este sector el eje tiene 13 proyectos los cuales son: Rehabilitación de la carretera Caracas-Manaos, segundo puente bimodal sobre el Orinoco, ruta Lethem-Linden, puente sobre el río Arraya, puente sobre el río Takutu, rutas de conexión entre Venezuela (ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Apura-Zanderij-Paramaribo) (COSIPLAN, 2021).

Continuando con la construcción del puente sobre el río Corentine, mejoramiento de la carretera Georgetown-Albina; carretera de Macapá a Oyapock: tramo Ferreira Gomes-Oyapock, mejoramiento del cruce internacional sobre el río Marowijne, carretera Apura-Nieuw Nickerie,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

puente internacional sobre el río Oyapock, ruta linden-Georgetown y ruta Boa Vista-Bonfim, siendo este último situado en Brasil con el objetivo de pavimentar la vía de una distancia de 125,0 km con una inversión de US\$ 15.000.000, este proceso ha fue concluido a la fecha de actualización por el ministerio de transporte de Brasil en el 2017 (COSIPLAN, 2021).

En consecuencia, la red ferroviaria tiene una distancia de 30.608 km, cabe mencionar que no funciona en su totalidad, en este sector se cuenta con un proyecto denominado vía férrea conectado el Puerto de Aguas Profundas o el Puerto de Guanta con ciudad Guayana situado en Venezuela que aún se encuentra en el periodo de perfilamiento con una distancia de 385,9 km, asimismo, el sistema portuario es integrado por 28 puertos principales marítimos y fluviales en las costas venezolanas, el Océano Atlántico y el río Amazonas de los cuales se tiene una intervención en 3 puertos denominados: Puerto de Aguas Profundas en el noreste de la costa caribeña de Venezuela o mejoramiento del actual Puerto de Guanta, Puerto de Aguas Profundas en Guyana y plan maestro integrado de protección costera Albina-Nickerie, siendo este último un proyecto que se espera desarrollar en Surinam en estado de pre-ejecución con una inversión de US\$ 3.020.000.000 con la finalidad de ampliar la infraestructura terrestre del puerto. Finalmente, el sistema aeroportuario cuenta con 32 aeropuertos principales, 11 de carácter internacional y 21 cabotaje con el objetivo de intervenir en procesos de mejoramiento de sus instalaciones y sistemas (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Eje Hidrovía Paraná – Paraguay

Está integrado por Brasil con un porcentaje de participación del 51,66%, seguido de Argentina con 23,98%, Bolivia con el 11,39%, Paraguay con 10,08% y Uruguay con el 2,89%, es un eje que hace presencia en el 23% de la superficie suramericana, interviniendo en las cuencas de los ríos de Paraguay, Paraná, Uruguay y la Cuenca del Rio Plata, contando con un área de influencia de 4.201.862 Km². Ahora bien, en aspectos sociales se evidencia que este eje tiene una intervención del 29,3% de la población con un valor de 119.035.634 habitantes, siendo Brasil con 66,28% el país con mayor participación ciudadana y Uruguay con el 1,28% la mejor interacción. Asimismo, su económica tiene un constante movimiento que se ve reflejado en el PIB de países que conforman el eje y que suman al valor suramericano con 34% en el 2013 (COSIPLAN, 2021).

En consecuencia, la movilidad nacional e internacional es un medio de comunicación constante de las empresas con sus consumidores y es allí donde interviene el desarrollo y la estabilidad de los cuatro medios de factores controlados y evaluados por las naciones involucradas, iniciando con la red vial, la cual tiene una longitud de 2.108.784 km con solo el 14% de vías pavimentadas, es decir 303.467 km contando en este sector 21 proyectos que mencionan a continuación: Pavimentación del tramo Puerto Suárez-Mutún, pavimentación del tramo carretero San Estanislao-Puerto Rosario (rutas B11 y B09), pavimentación del tramo carretero Santa Rosa-Puerto Antequera (ruta nacional N.º 11), pavimentación de la ruta Concepción-Vallemí (rutas A06 y PY14), BR-277: Santa Terezinha de Itaipú-Cascavel, pavimentación troncal II, circunvalación

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

de la ciudad de Formosa, circunvalación de la ciudad de Santa Fe, circunvalación de la ciudad de Rosario (COSIPLAN, 2021).

Asimismo, la pavimentación de la ruta nacional N° 11, tramo empalme ruta provincial N° 13, pavimentación de la ruta nacional N° 11: tramo Santa Fe-San Justo, pavimentación de la ruta provincial N° 13, empalme ruta nacional N° 11-Villa Ángela, pavimentación de la ruta provincial N° 9: Colonia Cano-El Colorado, pavimentación del tramo Villeta-Alberdi, accesos viales a Encarnación, pavimentación del tramo carretero presidente Franco-m. Otaño-Natalio y accesos a 9 puertos sobre el río Paraná, circunvalación de nueva Palmira, adecuación de la red vial de influencia directa y sistema de accesos terrestres al puerto, duplicación de la ruta nacional N°11: Rosario-Oliveros, duplicación de la ruta nacional N°11: resistencia-Formosa-Clorinda, pavimentación del tramo carretero Santa Rosa-capitán Bado (ruta nacional N.º 11-frontera con Brasil) y pavimentación del tramo Alberdi-Pilar, siendo este último proyecto en estado de pre-ejecución en Paraguay con un valor de inversión de US\$ 100.000.000 con el objetivo de Pavimentación asfáltica de 101 km, con una calzada de 7 metros de ancho y banquetas de 2,5 metros a ambos lados (COSIPLAN, 2021).

La red ferroviaria cuenta con una distancia de 62.359 km de las cuales solo el 87% se encuentra en condiciones estables para operar, es decir 54.253 km y el 13% restante no ha tenido intervención alguna, en esta red el eje cuenta con 11 proyectos los cuales se mencionan a continuación: Recuperación del ramal Tucumán-Rosario, reordenamiento de los accesos

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

ferroviarios a la ciudad de Rosario, reordenamiento de los accesos ferroviarios a la ciudad de Santa Fe, rehabilitación y mejora del tramo ferroviario Piedra Sola-Salto grande, construcción y rehabilitación de la ferrovía Artigas-Posadas, recuperación del ramal ferroviario Zárate-Posadas, recuperación del ramal ferroviario Zárate-Rosario, construcción del ramal ferroviario Mercedes-Puerto de nueva Palmira, reconstrucción de la ferrovía Garupá-Posadas, construcción y rehabilitación de la ferrovía Asunción-Artigas y rehabilitación del ramal ferroviario Algorta-Fray Bentos, siendo este último proyecto situado en Uruguay con una inversión de US\$ 100.000.000 en etapa de ejecución, con una distancia de 141 km con fecha estimada de finalización en el 2020, aun así, al 2021 se encuentra en proceso (COSIPLAN, 2021).

En el sistema portuario del eje Hidrovía Paraná-Paraguay cuenta con 46 puertos marítimos y fluviales ubicados en los ríos de Paraná, Paraguay, el final del tramo del río Uruguay que complementan con el Litoral Atlántico brasileño, en el sector se desarrolla 18 proyectos iniciando con la ampliación de Puerto Indio, rehabilitación del Puerto de Salto del Guairá, ampliación del Puerto de Baradero, ampliación del Puerto de Ibicuy, ampliación del Puerto de San Pedro, ampliación del Puerto de Diamante, ampliación y modernización del Puerto de Corrientes, plan maestro del Puerto de Rosario, sistema de defensa del Puerto de Barranqueras, optimización del Puerto de el Dorado, ampliación del Puerto de Ituzaingó, ampliación del Puerto de Itá-Ibaté, reconversión de los Puertos de Posadas y Santa Ana, modernización del Puerto de Iguazú, mejoras en el puerto de concepción del Uruguay, mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

de Nueva Palmira, reactivación del Puerto de Paysandú-accesos y área de almacenaje y reactivación del puerto de salto-accesos y área de almacenaje (COSIPLAN, 2021).

Siendo este último un proyecto ejecutado en Uruguay con un valor de US\$ 4.000.000 con el objetivo de ampliar y adecuar los puertos existentes, con una fecha de finalización estimada al 2016 pero que al 2021 aún se encuentra en proceso. Cabe resaltar que se maneja 2 proyectos de puertos fluviales los cuales son: construcción del puerto de Kaarendy sobre el río Paraná, Puerto de Encarnación y la construcción de Puerto Busch (COSIPLAN, 2021). Este eje tiene una participación importante en el fortalecimiento fluvial de los países miembros con el fin de modernizar la infraestructura existente.

En consecuencia, el sistema aeroportuario cuenta con 53 aeropuertos principales, 30 de carácter internacional y 23 de cabotaje con un proyecto de ampliación y rehabilitación del aeropuerto de Concordia en Argentina, el cual está en la etapa de perfilamiento (COSIPLAN, 2021). El comercio internacional está basado en la movilidad y es por esto que es esencial que proyectos como el IIRSA permitan una cooperación regional que incentive intereses en común para el beneficio del territorio y que genere ganancias a las economías nacionales

Eje Interoceánico

Es un espacio con participación de países como Bolivia con un índice de participación de 39%, Brasil 32%, Paraguay 16%, Chile 7% y Perú con el 6% con un valor total de cooperación

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

en Sur América del 14,8% con intervención en estados de la Costa Pacífica en Antofagasta, Tarapacá y Arica y Parinacota en el extremo norte de Chile, los departamentos de Arequipa, Puno, Moquegua y Tacna en el Sur de Perú, cabe resaltar que interviene en la totalidad del estado Plurinacional de Bolivia, sin participación en el departamento de Pando, el eje tiene intervención en Paraguay en la totalidad de su territorio, ahora bien, en Brasil participa en los estados de Rio de Janeiro, Mato Grosso con un área de influencia 2.881.860 Km². Continuando con el eje Interoceánico cuenta con una población de 103.310.620 habitantes y un aporte al PIB Suramericano de 29,8% (COSIPLAN, 2021).

Continuando con el eje Interoceánico, en cuanto al transporte es importante mencionar que se tiene como objetivo aumentar y potencializar la conectividad desde la Costa Pacifico de Chile y Perú, puertos del Rio Paraguay y Costa Atlántica de Brasil y es por esto que es esencial controlar los cuatro modos de movilidad, iniciando con la red vial de 1.854.372 km que cuenta con solo el 13% de vías pavimentadas, es decir 239.638 km y el restante el 87% son vías sin intervención de mejora, asimismo, se diseñó 32 proyectos mencionados a continuación: Pavimentación Carmelo Peralta-Loma Plata, construcción de la carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa, pavimentación Potosí-Tupiza –Villazón, construcción de la carretera Ollagüe-Collahuasi, circunvalación vial de Campo Grande, circunvalación vial de Corumbá, arco vial de rio de janeiro y acceso vial al Puerto de Itaguáí, construcción de la carretera Pailón San José-Puerto Suárez (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En consecuencia, la carretera concepción-frontera con Brasil (San Matías), Puente Banegas, pavimentación del puente Banegas-Okinawa, pavimentación Porto Limão-frontera con Bolivia (San Matías), rehabilitación del tramo el Sillar, carretera Toledo-Pisiga, pavimentación y mejoramiento de la carretera Iquique-Colchane, rehabilitación de la antigua carretera Santa Cruz-Cochabamba, rehabilitación del puente de la amistad (Puente Eisenhower), ampliación y mejoramiento de la carretera Arica-Tambo Quemado, rehabilitación y mejoramiento de la carretera Camaná-Matarani-Ilo, mejoramiento de la carretera Santa Cruz-Yacuiba, construcción de doble vía concesionada: aeropuerto Diego Aracena-Iquique, mejoramiento de la ruta 9 Transchaco (infante Rivarola-Asunción) (COSIPLAN, 2021).

Por consiguiente, la rehabilitación del tramo Pozo Colorado-Concepción, mejoramiento del tramo Concepción-Pedro Juan Caballero, construcción del tramo vial ruta 5 Bella Vista-conexión a Puente sobre el río Apa, construcción del puente internacional y paso de frontera Carmelo Peralta (Paraguay)-Porto Murtinho (Brasil) integración vial Tacna-La Paz, tramo Tacna-Collpa, doble vía la Paz-Santa Cruz, carretera Trinidad-Puerto Ustarez, carretera Tacna-La Paz, tramo Viacha-hito iv, ruta Cancosa-Iquique pavimentación camino Visviri-Parinacota, siendo este último proyecto desarrollado en Chile con una inversión de US\$ 16.200.000 con el objetivo de realizar una obra nueva de pavimentación en el sector (COSIPLAN, 2021). La red vial es el sector con mayor intervención de entidades públicas y privadas a nivel nacional e internacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

La red ferroviaria cuenta con 40.146 km desde el centro de Bolivia hacia el este de la Costa Atlántica de Brasil y los puertos de la Costa Pacífico de Chile y Perú, siendo desarrollados en 6 proyectos denominados: Anillo ferroviario de San Pablo, contorno ferroviario de Campo Grande mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá-Santos (SP), mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá-campo grande (ferrovía del Pantanal), rehabilitación y concesión del ferrocarril Arica-La Paz (tramo chileno) y el corredor ferroviario bioceánico de integración (tramo boliviano), este último proyecto se desarrolla en Bolivia con una inversión de US\$ 7.000.000.000, el cual se encuentra en el estado de pre-ejecución con una fecha estimada de finalización en el 2024. (COSIPLAN, 2021). El proyecto IIRSA con la intervención en cada uno de los ejes delimitados busca que el sistema ferroviario crezca y retome su operación sin ningún contratiempo.

Asimismo, el sistema portuario cuenta con 29 puertos principales marítimos y fluviales ubicados en el Océano Pacífico y Océano Atlántico, este eje cuenta con 5 proyectos diseñados para perfeccionar la infraestructura marítima, los cuales se mencionan a continuación: construcción de las avenidas perimetrales del Puerto de Santos y Dragado, mejoramiento del Puerto de Arica, ampliación, mejoramiento y modernización del Puerto de Ilo, mejoramiento del Puerto de Matarani y mejoramiento del Puerto de Iquique, siendo este último un proyecto desarrollado en Chile con el objetivo de ampliar la infraestructura terrestre del puerto con una inversión de US\$ 180.000.000 financiado del sector privado (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

El sistema aeroportuario de este eje cuenta con 30 aeropuertos principales, siendo 15 de carácter internacional y 15 de cabotaje, asimismo, se tiene 6 proyectos, los cuales son: mejoramiento del aeropuerto de Tacna, mejoramiento del aeropuerto Mariscal Estigarribia, mejoramiento del aeropuerto de Arica, ampliación del aeropuerto de Iquique, aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (hub aeropuerto internacional Viru, Santa Cruz) y la ampliación del aeropuerto de Iquique, cuarta etapa, siendo este último un proyecto desarrollado en Chile con el objetivo de adecuar y modernizar la infraestructura existente con una inversión de US\$ 65.000.000 financiado del sector privado en etapa de pre-ejecución (COSIPLAN, 2021). Este eje tiene una participación importante, debido a que cuenta con el contacto directo al Océano Atlántico y Océano Pacífico como punto estratégico de movilidad marítima e interacción en el comercio internacional.

Eje MERCOSUR-Chile

Se encuentra situado en el territorio suramericano con una participación global de 18%, extendiéndose desde el centro oeste de Brasil, la Costa Atlántica en Brasil, Uruguay y Argentina, provincia de Buenos Aires, zona central de Argentina y Chile hasta el Pacífico con un área de influencia de 3.216.623 Km². En cuanto a la población del eje, este representa el 34,9% con un valor de 141.453.273 habitantes, siendo Brasil con el 63% y Uruguay con el 2% los países con mayor y menor participación respectivamente. En cuanto a aspecto económicos este eje tiene un aporte al PIB del 47,7% con un valor de US\$ 1.973.410 en el 2012 (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En consecuencia, Sur América cuenta con variantes estratégicas de comercio internacional en cuanto a movilidad marítima, por lo que se espera que en los cuatro modos de transporte se realice una gestión que potencialice más su operación, iniciando con la red vial de 1.973.802 km, de los cuales 6,2% de vías pavimentados, es decir 306.142 km, de los cuales 55 proyectos fueron diseñados para mejorar las condiciones viales del sector, estos son lo que a continuación se mencionan: Duplicación de la ruta nacional N° 14 entre paso de los Libres y Gualeguaychú, conclusión de la duplicación del tramo vial Belo horizonte-San Pablo (BR-381 /SP /MG), adecuación del tramo navegantes-Río Do Sul (BR-470 /SC), conclusión de la duplicación del tramo San pablo-Curitiba (BR-116 /SP), construcción del anillo vial San Pablo (tramo sur), construcción y pavimentación de la ruta BR-282 /SC Florianópolis-frontera con Argentina (COSIPLAN, 2021).

Continuando, la construcción del tramo Santa María-Rosario Do Sul (BR-158 / RS), duplicación del tramo Palhoça-Osorio (BR-101/SC/RS), recuperación de Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/ RS), adecuación del corredor Río Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira: rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 y 26, rutas 23 y 12, adecuación del tramo Río Grande-Pelotas (BR-392 /RS), construcción del puente internacional Jaguarão-Río Branco, reacondicionamiento de la ruta Montevideo-Rivera, ruta N° 26: reacondicionamiento del tramo Río Branco-Paysandú, reacondicionamiento de la ruta Montevideo-Fray Bentos, rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2, pavimentación de la ruta nacional N° 145: empalme ruta nacional N° 40 sur-acceso al paso Pehuenche, pavimentación de la ruta nacional N° 40 sur, tramo Malargüe-límite con Neuquén,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

repavimentación de la ruta nacional N° 7 Potrerillos-límite con Chile, ruta nacional N° 7: construcción de variante vial laguna La Picasa, ruta nacional N° 7: construcción de variante Palmira-empalme ruta nacional N.º 40 S, ruta nacional N° 7: duplicación del tramo Luján-empalme ruta nacional N° 188 (Junín) (COSIPLAN, 2021).

Por consecuencia, la ruta internacional CH-60 (sector Valparaíso-Los Andes), mejoras al acceso vial puerto de Valparaíso, pavimentación del tramo puente Armerillo-paso Pehuenche (ruta CH-115), ruta de la fruta: San Antonio-San Fernando, reconstrucción y ampliación de la ruta nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe, ampliación de la ruta provincial N° 26: tramo Victoria-Nogoyá, duplicación y repavimentación de la ruta nacional N° 158: tramo San Francisco-río cuarto, duplicación de la ruta nacional N° 18: empalme ruta nacional N° 12-ruta nacional N° 14, puente Bella Unión- Montecaseros, corredor vial San Nicolás/Zárate-paso Pehuenche, pavimentación de la ruta nacional N° 150: tramo Ischigualasto-límite con Chile (paso agua negra), pavimentación de la ruta nacional N° 76: Vinchina-paso de pircas negras, provincia de la Rioja, mejoramiento de la conexión Córdoba-Patquía (ruta nacional N° 38) y by-pass al norte de las Sierras de Córdoba, duplicación de la ruta nacional N° 19: tramo ruta nacional N° 11-Córdoba (COSIPLAN, 2021).

Además, el túnel binacional agua negra, mejoramiento de la ruta nacional N° CH-41-paso del Agua Negra, corredor vial Bahía Blanca-paso Pehuenche, nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe, mejoramiento y duplicación de la ruta nacional N° 127 entre paso de los libres y Paraná,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

construcción del anillo vial de San Pablo (tramo norte), pavimentación camino Rancagua-Coya, paso las leñas, túnel binacional Las Leñas, duplicación de la ruta nacional N°7: Junín-límite San Luis, duplicación de la ruta nacional N° 8: río cuarto-Villa Mercedes, duplicación de la ruta nacional N°33: Rufino-Rosario, duplicación de la ruta nacional N° 34: Rosario-Sunchales, pavimentación de la ruta nacional N° 40: acceso al aeropuerto de Mendoza-límite San Juan, repavimentación de la ruta nacional N° 3: San Miguel del Monte-Las Flores-Azul, repavimentación de la ruta nacional N° 5: Luján-Acceso Bragado (COSIPLAN, 2021).

Continuando con la repavimentación de la ruta nacional N° 33: Pigüé-Bahía Blanca, repavimentación de la ruta nacional N° 205: empalme con ruta nacional N° 3-Saladillo, readecuación túnel cristo redentor y caracoles (optimización sistema cristo redentor), ruta 43 La Serena-Ovalle y la doble calzada ruta 5 La Serena-Vallenar, siendo este último un proyecto desarrollado en Chile con el fin de ampliar la capacidad de la carretera con una inversión de U\$S 388.000.000 con una distancia de 196,1 km fue concluido el 31 de mayo de 2016 (COSIPLAN, 2021).

Asimismo, la red ferroviaria se tiene una distancia de 66.424 km con el 87% en condición para operar, siendo 53.439 km y el 13% restante no ha tenido intervención de mejora para su operación, en este modo de transporte se cuenta con 6 proyectos mencionados a continuación: Reacondicionamiento de la ferrovía entre Montevideo y Rivera, ruta nacional n° 7: construcción de variante ferroviaria laguna La Picasa, rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo-río

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Branco, reacondicionamiento de la ferrovía Rivera-Santana Do Livramento-Cacequi, conexión ferroviaria la charqueada al ramal río Branco- mejoramiento y reconstrucción del ferrocarril San Martín (Mendoza-Buenos Aires), siendo este último un proceso desarrollado en Argentina con el objetivo de rehabilitar las vías férreas con una inversión de US\$ 2.800.000.000 con una distancia de 1.626 km, del cual se encuentra en etapa de perfilamiento (COSIPLAN, 2021). La oportunidad comercial de las naciones al invertir adecuadamente las vías potenciales de conectividad en el territorio les permite un crecimiento económico y desarrollo industrial al exportar sus productos y servicios.

El sistema portuario cuenta con 46 puertos marítimos y fluviales situados en su mayoría en las costas del Océano Atlántico en el río de la Plata y los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, contando con 9 proyectos portuarios los cuales son: Ampliación de la infraestructura del Puerto de São Francisco Do Sul (construcción del muelle 401a, recuperación de los muelles 101,102, 103 y 201 y Dragado del Puerto), mejoramiento de la infraestructura del Puerto de Itajaí, SC (recuperación del Muelle Norte y Dragado), ampliación de los Muelles del Puerto de Río Grande, mejoras en el Puerto de San Antonio, modernización del Puerto de Montevideo y obras complementarias, mejoramiento del Puerto de Mar del Plata, mejoramiento del Puerto de Quequén, ampliación del Puerto Valparaiso y el Puerto de Aguas Profundas Rocha, siendo este último un proyecto desarrollado en Uruguay con una inversión de US\$ 1.000.000.000 con la finalidad de crear un nuevo puerto, este proceso se encuentra en etapa de pre-ejecución al 2017 en la última actualización del ministerio de transporte y obras públicas de Uruguay (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Ahora bien, es importante mencionar que para puertos fluviales existentes se cuenta con dos proyectos denominados: Expansión del Puerto de Colonia (muelles, dragado e incorporación de áreas) y la ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraque, y de su recinto portuario para el desarrollo de actividades logísticas, asimismo, dos proyectos de nuevos puertos fluviales como la terminal portuaria en la Charqueada-Dragado del río Cebollati y la terminal portuaria y Dragado en el río Tacuari. Continuando con el sistema aeroportuario, este eje cuenta con 65 aeropuertos principales, 31 internacionales y 34 cabotaje y con 8 proyectos con finalidad de mejorar las condiciones de los aeropuertos en su operación y prestación de servicios, estos son: Modernización del aeropuerto de Asunción, ampliación del aeropuerto de Campinas, ampliación del aeropuerto de Guarulhos, aeropuerto Pedro Juan Caballero, aeropuerto Guaraní-hub de carga regional (COSIPLAN, 2021).

Continuando con el aeropuerto de Encarnación, la ampliación del aeropuerto Arturo Merino Benitez (Santiago) y la construcción del nuevo aeropuerto de la cuarta región (la florida-la serena), siendo este último proceso un proyecto elaborado en Chile con una inversión de US\$ 120.000.000 de nivel nacional, situado aproximadamente a 30 km del sur de La Serena (COSIPLAN, 2021). Es relevante mencionar que este eje cuenta con amplia infraestructura para la conectividad aérea y marítima, siendo potencialmente atractivo para la movilidad nacional e internacional por las costas.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Eje Perú-Bolivia-Brasil

Es un espacio territorial que ocupa el 6,5% de superficie de Sur América, en la cual participa los tres países que son nombrados, Bolivia y Brasil cuentan con una participación del 35% y Perú con el 30% con un área de influencia de 1.159.504 Km² que se extiende inicialmente en la Costa Pacifico, por las Serranías Andinos, Cordillera de los Andes en el Perú y Bolivia para avanzar los departamentos amazónicos de Madre de Dios en Perú, Pando y El Beni del Bolivia y en la Cuenca Amazónica en el Acre y Rondonia en Brasil. En aspectos sociales este eje tiene una participación 3,1% de América Latina con un número de población 12.730.732 habitantes, en aspectos económicos aporta al PIB 1,57% sudamericano (COSIPLAN, 2021).

En consecuencia, la red vial es relevante en el transporte, este tiene una longitud de 1.742.580 km con un 11,2% de vías pavimentadas, siendo 217.862 km y el 88,2% de vías sin intervención alguna, asimismo, este sector maneja 10 proyectos denominados: Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco, puente sobre el río Acre, carretera Guayaramerín-Riberalta / Yucumo-La Paz, carretera Cobija-El Choro-Riberalta, carretera Yucumo-Trinidad, carretera Cobija-Extrema, puente internacional sobre el río Mamoré entre Guayaramerín (Bolivia) y Guajará-Mirim (Brasil), tramo 1 de la carretera interoceánica Iirsa sur: San Juan de Marcona-Abancay-Cusco-Urcos, puente sobre el río Madeira en Abuna (BR-364/RO) y el puente internacional sobre Igarapé Rapiran entre plácido de Castro (Brasil) y Montevideo (Bolivia), siendo este último un proyecto diseñado para Bolivia y Brasil de ámbito binacional con el objetivo de crear nuevos y rehabilitar puentes, aun no se ha establecido el

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

presupuesto de inversión y se encuentra en etapa de perfilamiento, siendo la última actualización del ministerio de transporte de Brasil en 2017 (COSIPLAN, 2021).

La red ferroviaria cuenta con una distancia 36.155 km de la cual se espera una mejora y ampliación de infraestructura con un aumento de longitud para favorecer la movilidad entre las naciones, asimismo, el sistema portuario cuenta con 8 puertos principales marítimos y fluviales situados sobre la costa del Océano Pacífico. Finalmente, el sistema aeroportuario maneja 19 aeropuertos principales, siendo 8 de estos de carácter internacional y 11 de cabotaje con 3 proyectos de, mejoramiento del aeropuerto de Arequipa, mejoramiento del aeropuerto de puerto Maldonado y la construcción del aeropuerto internacional de Chinchero-Cusco, siendo este último planteado para Perú con el objetivo de diseñar un nuevo aeropuerto de nivel internacional que sea moderno y adecuado para las operaciones comerciales y movilidad de pasajeros en la nación que aún se encuentra en pre-ejecución (dato de 2017) con una inversión estimada de US\$ 658.000.000 (COSIPLAN, 2021). El proyecto IIRSA busca intervenir en cada uno de estos diez ejes con el fin de establecer cooperación regional e inversión en la infraestructura en los modos de transporte establecer una movilidad eficiente para la economía, con el fin de aumentar la competitividad nacional en el mercado internacional.

De acuerdo al informe de actividades del 2017 publicado por COSIPLAN y que establece en la agenda de proyectos prioritarios de integración para el 2022, se menciona 14 proyectos estructurados conformados por 42 proyectos individuales en Sur América con una inversión

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

estimada de US\$ 11.088 millones de dólares en 20 proyectos nacionales, 19 Binacionales y 3 multinacionales discriminados de la siguiente manera: Argentina 6 proyectos, Bolivia 3, Brasil 8, Chile 5, Colombia 6, Ecuador 6, Paraguay 3, Perú 21, Uruguay 6 y Venezuela 3. Asimismo, se delimita por sector, iniciando con el de transporte con 39 procesos con un valor de US\$8.871, 3 de Energía con un valor de 2.722, financiados del sector público con 23 proyectos por un valor de 7.855, sector privado con 13 procesos con un valor de 2.531 y de los dos sectores con una cantidad de 6 proyectos de total evaluados en 1.207. Asimismo, se cuenta con 15 proyectos en etapa de pre-ejecución equivalente a US\$ 3.324, en ejecución 16 procesos evaluados en US\$ 6.468. Finalmente, 11 proyectos concluidos con un valor de US\$ 1.802 (Pinotti, 2017). Estos índices exponen una proyección de inversión al 2022 en toda la región mediante cooperación gubernamental y privada con el fin de continuar y cumplir con los objetivos propuestos en el proyecto IIRSA y COSIPLAN.

En cuanto al transporte se espera que en el sistema ferroviario se intervenga en 4 proyectos por un valor de US\$ 367, 6 de fluvial por un valor de US\$ 208, 17 de Carretero por un valor de US\$6.529, 4 de marítimo por un valor de US\$ 1.385 e intervención en los pasos fronterizos en 8 lugares por un valor de US\$383. Por último, en interconexión energética 3 proyectos por un valor de 2.722 (Pinotti, 2017). Siendo una inversión global en todos los medios de transporte e interviniendo en los diez países miembros del proyecto IIRSA.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

9. Participación de Colombia en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana Exponiendo su Avance en los Ejes: Andino y Amazonas

Colombia hizo parte del proyecto IIRSA desde el 2000 desde la fecha de reunión de los presidentes de América del Sur en Brasilia con el fin de establecer una cooperación y desarrollo con los países vecinos de la región con el fin de modernizar la infraestructura e impulsar el proceso de integración política, social y económica (Rodríguez, 2007). Con el fin de establecer el desarrollo en cada uno de los ejes en los cuales hace parte la nación, a continuación se mencionará aspectos importantes en el transcurso del proyecto IIRSA con la cooperación de COSIPLAN en cada uno de ellos: El eje Amazonas, Colombia cuenta con una superficie de 533.516 Km² con una población de 11.283.137 habitantes, en cuanto al sector de transporte en la red vial se expone una distancia de 128.000 km, siendo 7.936 km vías pavimentadas, aquí es importante mencionar el corredor vial Tumaco, Pasto, Mocoa y Puerto Asís con una distancia de 487,2 km de ámbito nacional que aún se encuentra en ejecución con el fin de ampliar la capacidad carretera del sector por un valor total de inversión en el proyecto de US\$: 291.423.977 financiados del BID-Público (COSIPLAN, 2021).

En este eje en la red ferroviaria, Colombia cuenta con una distancia 3.304 km con la finalidad de mejorar las condiciones, modernizar y diseñar conexiones estratégicas en el territorio para el transporte comercial y de pasajeros, además, en el sistema portuario se maneja dos puertos principales y marítimos con 3 proyectos, iniciando con el mejoramiento del canal de acceso al puerto de Tumaco en la etapa de pre-ejecución en el sector marítimo con el tipo de ampliación de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

infraestructura de puertos marítimos por una inversión total de US\$ 5.000.000 financiados del tesoro nacional, este proceso fue analizado en el año 2015 (COSIPLAN, 2021). Siendo una oportunidad comercial el mejoramiento de este puerto en el Océano Pacífico, buscando beneficios al comercio y movilidad internacional.

Continuando con el acceso y adecuación del puerto de Puerto Asís (muelle la Esmeralda) concluido el 31 julio de 2015 en el subsector fluvial como tipo de obra de ampliación de puertos existentes fluviales por un valor de US\$ 3.000.000, Asimismo, se evidencia el proyecto del muelle de Leticia del subsector fluvial anclado a la construcción de nuevos puertos fluviales con una inversión final de US\$ 3.340.981 concluido el 31 julio de 2015 (COSIPLAN, 2021). Estos procesos ayudan a aumentar la movilidad marítima en estos espacios de constante transporte en la región.

Finalmente, para este eje de Amazonas se cuenta con el sistema aeroportuario con 3 aeropuertos principales, 1 internacional y 3 de cabotaje con el objetivo de mejorar y optimizar los procesos desarrollados en estos sitios, modernizándolos a la vanguardia internacional (COSIPLAN, 2021). Continuando con la participación de Colombia, se expone que en el eje Andino es uno de los fragmentos con mayor colaboración, iniciando que este cuenta con una superficie de 730.221 Km², aportando un total de población de 33.153.031 habitantes situados principalmente en La Guajira, Cauca, Nariño y Córdoba (COSIPLAN, 2021).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En consecuencia, en el sistema de infraestructura se evidencia que en la red vial la nación cuenta con 165.000 km siendo solamente 11.673 km vías pavimentadas, es decir el 153.327 km que aún no ha tenido intervención alguna, además este cuenta con 14 proyectos diseñados para el mejoramiento del sector, como son: corredor vial Santa Marta-Paraguachón, corredor vial Bogotá-Cúcuta, rehabilitación Rumichaca-Pasto-Chachagüí, culminación de la pavimentación Tame-Villavicencio, mejoramiento del puente José Antonio Páez, culminación de la pavimentación Tame-Arauca, tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López, proyecto la Espriella-río Mataje incluye puente sobre río Mataje, mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa-Santa Ana-San Miguel, construcción del puente Tienditas, rehabilitación y mejoramiento del tramo Cúcuta-Ocaña-Aguaclara, pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán-San José de Fragua-El Porvenir, construcción del nuevo puente internacional de Rumichaca y mejoramiento del puente existente, siendo el corredor vial Bogotá-Buenaventura del subsector carretero anclado al proyecto de corredor vial Caracas, Bogotá, Buenaventura y Quito con una inversión de US\$: 1.949.974.343 con el estudio de diseños completos, financiado del tesoro nacional, en la etapa de ejecución, es un proyecto atrasado puesto que se planteó en el 2010 con una fecha de limite al 31 agosto 2018 y que aún se encuentra en operación, actualizado en el 2017 por el departamento nacional de planeación de Colombia (COSIPLAN, 2021).

En el sistema de red ferroviaria, Colombia cuenta con 3.900 km de los cuales solo 1.600 km son operables, es decir 2.300 km en condiciones deplorables, asimismo, el sistema portuario maneja 5 puertos principales marítimos y fluviales en los cuales se espera la intervención del sector

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

público y privado para mejorar y ampliar las condiciones de operación. Finalmente, el sistema aeroportuario nacional tiene 21 aeropuertos principales, 9 de carácter internacional y 12 de cabotaje que permiten la constante transacción comercial y de pasajeros a nivel nacional e internacional (COSIPLAN, 2021).

En total en el eje Andino se establecen 27 proyectos con una inversión de US\$ 4.323,97 y 8 individuales con un valor de US\$ 3.159, siendo 20 en el sector de transporte con un valor de US\$ 3.803,64 (COSIPLAN, 2021).

Siendo esto un análisis interesante para un proyecto de gran impacto en la región suramericana y su aporte al comercio internacional con el objetivo de cooperar e integrar los doce países miembros para generar un territorio sustentable, competitivo, industrial que le permita incursionar diferentes mercados beneficiando la economía nacional, siendo esto de gran importancia para mejorar las condiciones en movilidad e identificar las falencias en cuanto a infraestructura y condiciones viales que afectan el comercio. Todo esto controlado y analizado por la junta directiva y comités designados por cada gobierno para el seguimiento constante de cada proceso, verificando que los recursos designados sean efectivamente consignados al proyecto y que favorezca la integración en el territorio.

Ahora bien, la participación de Colombia en este proyecto es positivo, debido que se ha diseñado diferentes metodologías para mejorar y ampliar la infraestructura existente de medios de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

transporte como el marítimo, fluvial, vial, ferroviario y aéreo en diferentes regiones del país, financiado esto de entidades públicas, privadas, nacionales y extranjeras. Asimismo, es importante mencionar que el proyecto IIRSA también presenta inconvenientes en su ejecución en el territorio nacional, debido al impacto en el ecosistema en cada uno de sus procesos, este tiene intervención en el eje Andino y Amazonas en los cuales busca mejorar las condiciones en movilidad, siendo un factor de algo riesgo para la población situada en espacios naturales como indígenas y protectores del medio ambiente quienes defienden su territorio de procesos industriales que genera negativamente un impacto en los ríos, humedales y selva. Para esto, UNASUR como organización parte cuenta con el comité de responsabilidad social y ambiental en su plan de acción, estableciendo espacios de comunicación asertiva entre las entidades y la población involucrada, cabe resaltar que los comités de trabajo nacionales también tienen que identificar y controlar el impacto ambiental en sus territorios.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

10. Conclusiones

En conclusión, el proyecto de investigación identifico las características de IIRSA en el desarrollo de infraestructura en la región suramericana, potencializando las oportunidades de mercado con la distribución física de bienes del comercio internacional, asimismo, en colaboración con los gobiernos que representan las naciones partes y los planes de desarrollo desde el 2000, logrando el 31% de proyectos ejecutados de 87 presentados a COSIPLAN.

En el desarrollo de la investigación se ha enfatizado en los objetivos y criterios del proyecto IIRSA, donde se logró reconocer la estructura institucional y la forma de operación de cada uno de los comités, siendo un trabajo con intereses de común acuerdo. Asimismo, la participación de COSIPLAN como entidad supervisora que gestiona actividades acordes a la ideología de desarrollo e integración regional para su operación logrando la supervisión y ejecución de las iniciativas en infraestructura que viene adelantando cada uno de los países integrantes.

Cabe resaltar, que la cooperación entre los países mejora, amplia y diseñar infraestructuras que permiten la movilidad nacional e internacional de carga por los diferentes modos de transporte, priorizando las vías principales de cada territorio, ampliando carriles, construyendo puentes, mejorando aeropuertos, puertos marítimos y ampliando la cobertura férrea, aumentando a el 70% la eficiencia en cada uno.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Asimismo, dentro del análisis realizado en los diez ejes de integración y desarrollo se concluye que el proyecto IIRSA estructura procesos a nivel regional en el ámbito vial, ferroviario, marítimo y aéreo de los cuales, se identifica un avance significativo pero es necesario tener una trazabilidad constante en la operación, verificar que se cumpla con los objetivos y presupuestos del mismo, siendo esto un punto importante para la continuidad y eficiencia de entidades líderes y que esto se evidencie en el comercio y las economías nacionales.

De este modo, Colombia es parte de dos ejes de mayor relevancia para el proyecto IIRSA, los cuales son el eje Andino y Amazonas, en los que se ha diseñado procesos de mejoras viales y acceso a puertos y aeropuertos con la finalidad de modernizar y ampliar la infraestructura, aumentando su participación como punto estratégico de movilidad internacional, se cuenta con una cantidad de proyectos importantes que requieren seguimiento constante a su operación que permitan concluir lo planteado.

En virtud de lo estudiado, es posible mencionar que el proyecto IIRSA se planteó como una propuesta que beneficiaría en diferentes aspectos a Suramérica, pero que, al transcurrir dos décadas desde su primera reunión presidencial en el 2000, se han detectado falencias operativas al evidenciar proyectos que no se han concluido en el tiempo establecido. Es así, que los elementos analizados en esta investigación determinaron la importancia cultural de la región, generando estamentos de control y política por medio de intervención de instituciones creadas en IIRSA para

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

lograr que los nuevos espacios infraestructura se desarrolle adecuadamente, cumpliendo con el fin con el que fueron diseñados.

Sin embargo, una de las limitaciones evidenciadas en desarrollo del proyecto, que la información solo se encuentra gestionada por la fuente oficial del proyecto IIRSA, restringiendo el debate objetivo sobre la percepción y alcance del cumplimiento de los proyectos de infraestructura en los medios masivos de los países beneficiados con esta iniciativa. Posteriormente, aun se registran el incumplimiento de algunas mejoras de infraestructura que cuestiona las decisiones políticas y financieras que están compuestas por la intervención burocrática de terceros que no permiten el desarrollo de los mismos.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

11. Referencias Bibliográficas

- Alianza del Pacífico. (2021). *Alianza del Pacífico, el poder de la integración*. Obtenido de ¿Qué es la Alianza del Pacífico?: <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Aparicio, A. L. (6 de Diciembre de 2017). *Revista Bello Público*. Obtenido de IIRSA: Depredación ambiental a cambio de integración regional: <http://www.revistabellopublico.cl/index.php/reportajes-2/mota-verde/96-iirsa-depredacion-ambiental-a-cambio-de-integracion-regional>
- Arbutina, Z. (14 de Septiembre de 2017). *DW made for minds*. Obtenido de "El Capital", un libro que quiso cambiar el mundo: <https://www.dw.com/es/el-capital-un-libro-que-quiso-cambiar-el-mundo/a-40514673#:~:text=Marx%20intenta%20analizar%20el%20mecanismo,su%20recompensa%20es%20la%20plusval%C3%ADa>.
- Asturias Corporación Universitaria. (2020). *La Nueva Teoría del Comercio. Comercio Inter e Intraindustrial. Ventaja Competitiva Nacional*. España: Asturias Corporación Universitaria.
- Berechman, B. &. (2001). *Transport Investment and the promotion of economic growth*. Journal of transport geography.
- Bicusa. (25 de Agosto de 2005). *BIODIVERSIDADLA*. Obtenido de Dramáticos resultados de la iniciativa IIRSA: http://www.biodiversidadla.org/Noticias/Dramaticos_resultados_de_la_iniciativa_IIRSA
- BID. (2000). *La contribución del Banco Interamericano de Desarrollo a la Integración Física de América del Sur*.
- BID. (2021). *Banco interamericano de desarrollo*. Obtenido de Financiamiento y donaciones: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/financiamiento-del-bid/financiamiento-del-bid%2C6028.html>
- bnamericas. (2019). *bnamericas*. Obtenido de Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata): <https://www.bnamericas.com/es/perfil-empresa/fondo-financiero-para-el-desarrollo-de-la-cuenca-del-plata>
- BNDES. (2021). *BNDES*. Obtenido de BNDES: https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES/#:~:text=El%20Banco%20Nacional%20de%20Desarrollo,y%20la%20infraestructura%20del%20pa%C3%ADs.
- Branford, S. (14 de Junio de 2016). *Mongabay Latam*. Obtenido de BNDES: banco presta miles de millones para domar las aguas salvajes de América del Sur: <https://es.mongabay.com/2016/06/bndes-banco-presta-miles-millones-domar-las-aguas-salvajes-america-del-sur/>
- Cabia, D. L. (2018). *Economipedia.com*. Obtenido de Paul Krugman: <https://economipedia.com/definiciones/paul-krugman.html>

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Carciofi, R. (2006). *Aspectos conceptuales e institucionales*. Rosario: Universidad Nacional del Rosario.
- Castillo, M. (13 de Octubre de 2008). *Expansión.com*. Obtenido de La teoría de la globalización de Krugman gana el Nobel de Economía:
<https://www.expansion.com/2008/10/13/portada/1223896415.html>
- Ceceña, A. E., Aguilar, P., & Motto, C. (2007). *Salva la Selva*. Obtenido de El IIRSA o las “venas abiertas” de América Latina:
<https://www.salvalaselva.org/temas/infraestructuras#start>
- Coalición Regional. (2008). *Unasur*. Obtenido de Coalición Regional:
<https://www.coalicionregional.net/unasur/>
- Coalición Regional. (2021). *Coalición Regional*. Obtenido de ¿Quiénes somos?:
<https://www.coalicionregional.net/unasur/>
- Comunidad Andina. (2021). *Comunidad Andina*. Obtenido de CAF, banco de desarrollo de América Latina:
<http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=50&tipo=SA&title=caf-banco-de-desarrollo-de-america-latina>
- Comunidad Andina. (2021). *Comunidad Andina*. Obtenido de Somos Comunidad Andina:
<http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos-comunidad-andina>
- Correa, A. P. (2014). *Generalidades de Comercio Internacional*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- COSIPLAN. (Diciembre de 2000). *Plan de Acción*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=53>
- COSIPLAN. (Agosto de 2011). *IIRSA 2000-2010*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=28>
- COSIPLAN. (Agosto de 2011). *IIRSA 2000-2010*. Obtenido de Cosiplan:
<https://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=28>
- COSIPLAN. (Noviembre de 2011). *Plan de Acción Estratégico*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=122>
- COSIPLAN. (19 de Diciembre de 2016). *Estructura Institucional*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=55>
- COSIPLAN. (19 de Diciembre de 2016). *Estructura Institucional*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=55>
- COSIPLAN. (Noviembre de 2017). *Actividades 2017*. Argentina: Imprenta Dorrego SRL.
- COSIPLAN. (2017). *Foro Técnico IIRSA*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=44>
- COSIPLAN. (27 de Noviembre de 2020). *Plan de Acción Estratégico*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=122>
- COSIPLAN. (2021). *EIDs*. Obtenido de COSIPLAN: <https://www.iirsa.org/infographic#des>
- COSIPLAN. (2021). *EIDs*. Obtenido de COSIPLAN: <https://www.iirsa.org/infographic#ama>
- COSIPLAN. (24 de Abril de 2021). *Historia*. Obtenido de COSIPLAN:
<https://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=121>

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- COSIPLAN. (24 de Abril de 2021). *Misión*. Obtenido de COSIPLAN:
<http://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=119&menuItemId=134>
- Gil, S. (2015). *Economipedia.com*. Obtenido de Karl Marx:
<https://economipedia.com/definiciones/karl-marx.html>
- IIRSA. (2011). *NICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA IIRSA*. Buenos Aires: IIRSA.
- Lapo, J. M. (2013). *2“Proyecto para la creación de un Centro de Interpretación Cultural para la Asociación de Mujeres “Visión Futura” de la comunidad Santa Lucía de Chuquipogio, Cantón Guano, Provincia de Chimborazo”*. Riobamba: Universidad Nacional de Chimborazo.
- Lenin, V. (2010). *Tres fuentes y tres partes integrantes del marxismo*. Buenos Aires: Marca de radio ar.
- Lisio, A. D. (2013). *La IIRSA o la integración física suramericana como dilema eco-sociopolítico*. Buenos Aires: CLACSO.
- Lucángeli. (2007). *La especialización intraindustrial en el MERCOSUR*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Mego, A. (2007). *IIRSA: Un reto para Sudamérica*. Perú: Sonimágenes del Perú.
- Mercosur. (2021). *Mercosur*. Obtenido de Objetivos del MERCOSUR:
<https://www.mercosur.int/quienes-somos/objetivos-del-mercosur/>
- Mincomercio. (2021). *Mincomercio*. Obtenido de CARICOM:
<http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/acuerdo-de-alcance-parcial-sobre-comercio-y-cooper>
- Pinotti, A. (2017). *PAE- Plan de Acción Estratégico 2012-2022 Ajustado 2017*. Argentina: Estudiomartini07.
- Pulgar, M. (2009). *Medio Ambiente e Infraestructura Sostenible*. Buenos Aires, Argentina.
- Rodríguez, C. R. (2007). *IIRSA en Colombia - Rutas para el libre comercio. IIRSA en Colombia - Rutas para el libre comercio*, (pág. 1). Montevideo .
- Sampieri, R. H. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta edición ed.). Mexico: Interamericana editores S.A de C.V.
- Serna Cardona, J. (2013). *Ejes IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), los territorios de frontera en la gestión de proyectos transnacionales (Caso Colombia)*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- SERVINDI. (24 de Octubre de 2016). *SERVINDI*. Obtenido de Sudamérica: IIRSA: La integración a la medida de los mercados, por Raúl Zibechi:
<https://www.servindi.org/actualidad/opinion/740>
- Simmonds Pachón, O. (2013). *Colombia frente a la Integración Infraestructural Suramericana: Una aproximación a su papel en la IIRSA*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Territorio Indígena y gobernanza. (2009). *Territorio Indígena y gobernanza*. Obtenido de Proyectos de Infraestructura – IIRSA:
<https://www.territorioindigenaygobernanza.com/web/proyectos-de-infraestructura-iirsa/>
- Tomassian, G. C. (2015). *Financiamiento de la infraestructura para la integración regional* . Santiago de Chile: Naciones Unidas.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

UNDP. (2021). *Documento de Apoyo: Infraestructura*. Japan: International Recovery Platform Secretariat .

UNDP. (2021). *Documento de Apoyo: Medio Ambiente*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Japan: International Recovery Platform Secretariat.

Unrau, Grinnell y Williams. (2005). *Metodología de investigación*. Mexico: Interamericana editores S.A de C.V.

Zibechi, R. (2006). *IIRSA: La integración a la medida de los mercados*. Uruguay.