



La Otra IIRSA

La carrera por el mercado brasileño: ¿cuándo comenzamos?

JOSÉ MOQUILLAZA

Ha sido miembro del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)



En la última década, la construcción de las carreteras interoceánicas entre Perú y Brasil ha concitado la atención de cancillerías, ministerios nacionales, gobiernos regionales, poblaciones aledañas y agentes económicos; ¿pero somos realmente conscientes de la gravitación de la obra, de sus costos e impactos en la microeconomía continental? ¿Cuál será el rol del Perú en el nuevo escenario?

¿Integración sudamericana o subimperialismo?

Para ubicarnos en contexto resulta interesante el artículo del profesor Mathias Liuce¹, quien formula una interrogante de fondo: ¿son los megaproyectos binacionales instrumentos de integración o de presencia subimperialista en América del Sur?

El autor define el subimperialismo como “la evolución del esquema de los años sesenta y setenta, marcado por la exportación de manufacturas, hacia la expansión de corporaciones

intensivas en recursos naturales que controlen el suministro de materias primas, fuentes de energía y mercados de destino final”.

En ese orden de ideas, Brasil, con el apoyo de su poderoso BNDES, sería ya una potencia subimperialista, pues bordearía el 50% de la inversión directa en América del Sur y sus “multinacionales, como Odebrecht, Camargo Correa, Gerdau, Vale, Votorantim, Elektrobras y Petrobras, ya controlan un alto porcentaje de reservas mineras, energéticas e hidrocarburos”, a través de adquisiciones e inversión directa, vías interoceánicas y fuentes de energía barata vía megaproyectos post Itaipu (3) en Cachuela Esperanza, en Bolivia, Garatí en Argentina e Inambari en Perú.

Las carreteras interoceánicas

En el marco de la Iniciativa por la Infraestructura de Integración Regional Sud Americana (IIRSA), durante cinco largos años el Estado peruano ha

realizado esfuerzos políticos y financieros de un nivel inédito en los anales de la ingeniería local. Años atrás, el Perú adquirió el compromiso de construir tres carreteras de conexión bioceánica: las IIRSA Norte, Centro y Sur.

En los próximos meses se culminará la IIRSA Norte, que en 965 km atraviesa seis departamentos del norte peruano, uniendo el puerto marítimo de Paita con el puerto fluvial de Yurimaguas. Se espera que el desarrollo de la conexión intermodal tenga impulso brasileño para materializar la conexión bioceánica.

La IIRSA Centro conectará en el futuro Lima, La Oroya, Huánuco, Tingo María y Pucallpa en 867 kilómetros de carretera. Ha sido el último proyecto adjudicado, y, más que conexión bioceánica, tendrá impacto en la integración local.

La IIRSA Sur es el proyecto más esperado. Este eje transversal tiene tres tramos, cuyos 1,406 km conectan

1 Liuce, Mathias. *Boletín del Servicio de Noticias Ambientales (SENA) del Fobomade*, n.º 83.



ocho departamentos del sur peruano con dos departamentos amazónicos de Bolivia (Pando y Beni) y cuatro estados de noroeste de Brasil (Acre, Rondonia, Amazonas y Mato Grosso). Una reciente *raid* terrestre en bus comercial unió en cuatro días el puerto de San Juan de Marcona con la urbe de São Paulo.

La otra IIRSA está más al sur

En Perú, curiosamente, en temas de infraestructura la prensa focaliza su atención en la marcha local de los proyectos, sin compararlos con proyectos internacionales que podrían servir de referentes técnicos y financieros. Para ubicarnos correctamente en el contexto geoeconómico, se debe precisar lo siguiente:

- a. No estamos solos, también se inaugurará la carretera que unirá el gran puerto atlántico de Santos y su vasta zona de influencia en el sur del Brasil con los puertos de Arica e Iquique (Chile) en el Pacífico.
- b. Estamos más lejos. La IIRSA chilena

atraviesa el territorio de Bolivia, y llegar a São Paulo, tras 3,724 km de viaje, toma dos días y una hora. Esto es sustancialmente menor que los cuatro días necesarios desde San Juan de Marcona (Perú).

- c. No llegamos a un puerto relevante. Nuestra IIRSA Sur conectará con vastos estados amazónicos; la IIRSA chilena se conectará con la región más industrializada del Brasil, su principal puerto y la red multimodal de soporte.
- d. Nuestro mercado es más estrecho. Por IIRSA Sur transitarán *commodities*; la otra IIRSA tendrá conectividad con la industria pesada del sur brasileño: São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul y Santa Catarina.

Los beneficios para el Perú y Chile se materializarán en el mediano-largo plazo, pero los ganadores en el plazo inmediato son: Brasil, que dispondrá de opciones múltiples para acceder fluidamente a los puertos del Pacífico

con una inversión moderada (en relación con sus beneficios), así como de grandes contratos para sus empresas y fuerte anclaje en el control de recursos naturales; y Bolivia, país mediterráneo, pasará de la desconexión entre Cochabamba y Santa Cruz a disponer de conexiones a ambos océanos para su carga, y servirá de núcleo vital para todo el tránsito que circule en ambos sentidos. Además, fortalecerá su posición negociadora con Chile en relación con su aspiración marítima. Sin paz garantizada, esta carretera bioceánica solo sería miles de toneladas de asfalto.

¿Cómo acceder a estos mercados?

Siendo conscientes de las desventajas comparativas de la IIRSA peruana, la única forma de revertirlas es desideologizar el tema: con subimperialismo o sin él, lo relevante es definir cómo acceder rápidamente a los mercados más apetecibles.

Una visión estrecha diría que las desventajas son irreversibles, pero el Perú ha cambiado mucho, y para bien. Hoy en día las empresas peruanas de todos los tamaños tienen el vigor y la capacidad de proyectarse frente a las condiciones más adversas.

Mientras la diplomacia chilena encuentra el ángulo favorable y el momento conveniente para zanjar la demanda marítima boliviana, nuestras empresas pueden investigar los mercados, adecuar sus ofertas, entender la cultura, vincularse y materializar negocios. Llegando a los dos océanos a través de ambas IIRSA del sur, la peruana y la chilena, el rol que jugaremos como país en el nuevo escenario continental dependerá de nosotros mismos.

Otra gran contribución de esta gran IIRSA del sur es servir como referente concreto para evaluar la racionalidad de costos de nuestras carreteras, un tema que merece especial atención, pues en el futuro será indispensable calcular el beneficio generado en relación con la inversión aplicada. ■