

Oportunidades y desafíos para contribuir para la infraestructura sostenible, inclusiva y resiliente en América del Sur

Resumen de Taller sobre el Programa Conexión Sur del BID

Sede BID Brasilia | 1 de julio de 2026 | Formato híbrido

El 1 de julio de 2026 se realizó en la sede del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en Brasilia un taller organizado por el Bank Information Center (BIC), Conectas Direitos Humanos y el Grupo de Trabajo Infraestructura y Justicia Socioambiental (GT Infra), con la participación de representantes del BID, de organizaciones de pueblos indígenas y comunidades afrodescendientes, de la sociedad civil, de la academia e instituciones de investigación de América del Sur. El taller —facilitado por Carolina Juaneda, con interpretación simultánea del español al portugués— tuvo como propósito abrir un espacio de diálogo abierto y técnicamente fundamentado sobre el [Programa Conexión Sur del BID](#) (PCS). El mismo se propuso identificar oportunidades y desafíos para apoyar estrategias de infraestructura que contribuyan a la integración regional con sostenibilidad ambiental, inclusión social y resiliencia climática, considerando lecciones de iniciativas anteriores, así como construir una hoja de ruta para la participación continua de la sociedad civil en el PCS. La programación del evento se encuentra [aquí](#).

Este taller se propuso como una continuación de una serie de reuniones, diálogos y conversaciones que BIC, GT Infra, CAUCE, y otras organizaciones miembros del Grupo de Trabajo sobre BID o IDB Working Group¹ han mantenido desde 2024 con el BID, específicamente con Renata Vargas Amaral, Coordinadora del PCS, Morgan Doyle, Manager General del BID para el Cono Sur, Tatiana Schor en su función previa de Jefa del Programa Amazonía Siempre y ahora como Jefa del Grupo de Sociedad Civil en el BID, y otros funcionarios del BID. Muchas de las preocupaciones y recomendaciones realizadas por el Grupo de trabajo ya habían sido reflejadas en una [carta](#), enviada al Directorio del BID en septiembre de 2025, y un [documento](#) enviado al BID en febrero de 2026 que fueron discutidos también en la Reunión Anual del BID en Paraguay en marzo de este año.

Cómo leer este documento

Este documento sigue la estructura de la agenda del taller. Para cada sesión se presenta primero un resumen de las presentaciones a cargo de los presentadores y luego una síntesis de las discusiones e intervenciones de esa sección.

Al final del documento se incluye una tabla de compromisos y acciones para hacer seguimiento con los compromisos y próximos pasos que surgieron del taller.

Al cierre del documento también se encuentran los enlaces a la agenda del evento, las presentaciones de PowerPoint, las fotografías, el listado de participantes y la grabación del taller.

¹ El Grupo de Trabajo sobre BID o IDB Working Group es un grupo de organizaciones internacionales, regionales y de la región de América Latina que hacen incidencia hacia el Grupo BID para mejorar la participación de partes interesadas, los estándares sociales y ambientales, la transparencia y la rendición de cuentas en las inversiones que hace el BID.

Apertura y Contextualización

| El Programa Conexión Sur: ¿qué es?

El jefe de Gabinete de la Presidencia del Grupo BID, André Soares, y la Representante del BID en Brasil, Annette Killmer, pronunciaron las palabras de apertura. Ambos destacaron la importancia del para para la presidencia del BID y la relevancia de la participación de la Sociedad Civil en su desarrollo. Soares remarcó que Conexión Sur se propone mejorar la conectividad y el comercio entre los países de América del Sur. Destacó que en las reuniones anuales del BID en Paraguay este año, el BID buscó consolidar un vínculo con la sociedad civil y que se está desarrollando un Plan de Acción a nivel de Grupo BID para sistematizar su participación. Apuntó que desde el BID buscan mejorar los estándares sociales y ambientales y la calidad de los proyectos. Vargas Amaral (BID), en su papel de coordinadora, presentó el PCS, resaltando que Conexión Sur es definido por el banco como un **programa multidimensional de conectividad** —no de integración regional ni de infraestructura per se— articulado en tres pilares: (i) conectividad física y digital, (ii) logística y facilitación del comercio, y (iii) marcos regulatorios y fortalecimiento institucional. La sostenibilidad social y ambiental es un eje transversal.

El PCS surgió de una solicitud de once gobernadores del BID y de los gobiernos sudamericanos (marzo de 2025). Su implementación comenzó en septiembre de 2025. Se mencionó el programa "Rutas de Integración Sudamericana", propuesto por Brasil en 2023 y discutido inicialmente con los gobiernos de los países vecinos en 2024, como un insumo y un factor relevante, aunque no determinante en la configuración del programa. Se afirmó que los proyectos que se enmarquen en el PCS no se definirán con base en una lógica fija de rutas o corredores: el **Corredor Bioceánico Capricornio** es el único caso hasta ahora con ruta definida desde 2015; el resto de los proyectos que formen parte de la cartera del programa dependerá de la demanda de los gobiernos.

- El BID aclaró explícitamente durante la apertura que **PCS es un programa vivo**: puede utilizarse como impulsor de buenas prácticas y de servicios. En su implementación, el BID evaluará la viabilidad de los proyectos en función de criterios sociales, ambientales y económicos —no solo técnico-financieros.
- Fue enfatizado que los proyectos derivados de Conexión Sur deberán cumplir con el [Marco de Políticas Ambientales y Sociales](#) (MPAS) del BID y demostrar su [alineación](#) con el Acuerdo de París.
- Se mencionó el [Observatorio de Infraestructuras de América del Sur](#), como una plataforma creada a partir del [Consenso de Brasilia](#) y a petición de Brasil; financiada por los gobiernos. Fue desarrollada conjuntamente por el BID, la [CAF](#) y [FONPLATA](#) en el marco de la Alianza para la Integración y el Desarrollo de América Latina y el Caribe ([ILAT](#)). El Observatorio se alimenta de datos enviados por los países y busca ofrecer una visión integrada de las redes de conectividad en América del Sur, así como apoyar la identificación de carteras de proyectos estratégicos para la integración regional. La plataforma reúne información sobre infraestructura de transporte, energía y conectividad, y pretende servir como herramienta para gobiernos, instituciones y la sociedad civil interesados en la agenda de integración regional.

| Reacciones y más información de contexto agregada por el BID

- A nivel del Grupo BID, se contrató a American University para elaborar un borrador de Plan de Acción de Relacionamento BID/Sociedad Civil, construido a partir de un estudio y comentarios recogidos en un taller en Paraguay con la sociedad civil, que será puesto a consulta pública próximamente.
- En el marco de Conexión Sur, se publicará próximamente la primera versión pública de un "*Plan de Relacionamento con las Partes Interesadas*" (en inglés: Stakeholder Engagement Plan - SEP) específicamente para el programa. Ambos documentos deberán dialogar y estar articulados, pero es importante avanzar con una idea clara de cómo será el relacionamiento con las partes interesadas en el ámbito específico de Conexión Sur.

- Se destacó la necesidad de que el Banco cree y mantenga canales efectivos de interlocución con la sociedad civil en el diseño e implementación de Conexión Sur, recordando que dos documentos sobre el programa fueron enviados al Banco por el Grupo de Trabajo sobre BID o IDB Working Group — una [carta](#) enviada al Directorio Ejecutivo en septiembre de 2025, y un [documento](#) analítico más extenso, enviado al Directorio Ejecutivo y al equipo de coordinación del programa en febrero de 2026, que no recibieron respuestas por escrito.
- Se prevé la creación de un Panel Asesor para el Grupo BID (que incluya o integre a la sociedad civil, a los pueblos indígenas, a los afrodescendientes, al sector privado y a la academia), así como de grupos de trabajo específicos por temática. La idea es que ese Panel Asesor a nivel de Banco pueda ir conformando grupos de trabajo según los temas en los que sea necesario trabajar y, desde ahí, dar seguimiento a los temas de Conexión Sur. De todas maneras, todavía está por definirse si esto ocurrirá y cómo. Los participantes del taller insistieron que eso debe ser un tema de discusión en la consulta pública sobre el Stakeholder Engagement Plan del PCS.
- Para el Corredor Bio-Oceánico Capricornio (CBC) se realizará una Evaluación Estratégica Ambiental, Social y Climática (SESCA); el BID presta servicios de asesoría y ha actuado como secretario ejecutivo de las entidades subnacionales de los ocho territorios. La estructura de gobernanza incluye ocho comités operativos de trabajo: Comercio y procedimientos fronterizos; Salud y sostenibilidad; Participación ciudadana y pueblos indígenas; Seguridad; Obras, transporte y logística; Municipios, turismo y cultura. También se prevé la creación de cuatro comités (Infraestructura, logística y energía; Pueblos indígenas, comunidades afrodescendientes y tradicionales, y organizaciones de la sociedad civil y organizaciones de mujeres) en el marco de un plan de participación de las partes interesadas del SESCO, que estará disponible próximamente para consulta pública.
- La SESCO incluirá el análisis de los impactos acumulativos a lo largo del corredor, la dinámica de la expansión agrícola y minera, los escenarios de emisiones de carbono, una plataforma geoespacial pública y la coordinación con el comité de salud y sostenibilidad. Se compartieron los términos de referencia con las organizaciones de la sociedad del Grupo de Trabajo sobre BID para que realicen recomendaciones y aporten sugerencias. Ya han recibido comentarios y se está en proceso de abrir el llamado a la consultoría. Los miembros del Grupo de Trabajo sobre BID destacaron la importancia de recibir una respuesta del Banco a los [comentarios](#) formulados por sus integrantes.
- Frente a algunas indefiniciones sobre respecto de la gobernanza del PCS mencionadas arriba, las organizaciones de pueblos amazónicos señalaron que preferían anticipar reivindicaciones como un mecanismo más seguro para la defensa de los derechos. El banco reconoció que subsiste una tensión en los tiempos y espacios existentes para canalizar sus preocupaciones. Se señaló que es importante, e incluso relevante, iniciar estas discusiones prontamente.

Ejes temáticos recurrentes de esta sección

- ◆ **Gobernanza del PCS y participación temprana:** El BID anticipó el Plan de Relacionamiento con las Partes Interesadas (SEP) del PCS y el Panel Asesor (todavía queda pendiente que se defina si será un Panel Asesor a nivel de programa o uno a nivel de Grupo BID con distintos Grupos de Trabajo). La pregunta abierta por parte de los participantes presentes es si estos mecanismos servirán para garantizar que la participación sea genuina y previa a la definición de proyectos o a una consulta sobre decisiones ya tomadas.
- ◆ **Transparencia y acceso a la información antes de la aprobación de proyectos:** Surgió la idea de trabajar con el BID para crear criterios para la selección de proyectos y que estos criterios se apliquen antes de que las decisiones estén tomadas. Esto tiene que ver también con la cuestión de si PCS va contribuir para mejorar los instrumentos y procesos decisorios de 'upstream planning' (planificación aguas arriba) en la fase pre-proyectos, que es determinante para la definición de portafolios de proyectos prioritarios.

Sesión 1 — Lecciones sobre el Rol de los Bancos Públicos de Desarrollo en Infraestructura de Transporte

Presentaciones de Roberto Espinoza (BIC) y Denisse Linares (DAR) y luego debate en plenaria con participantes de diversas organizaciones.

Evaluación de IIRSA/COSIPLAN: lo que no debe repetirse

- La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) (2000–2008) y el [Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento \(COSIPLAN\)](#) (2011–2018) carecieron de indicadores de evaluación de riesgos, asimetrías y beneficios; de mecanismos de participación de la sociedad civil y de análisis sobre los pueblos indígenas, la biodiversidad o la Amazonía. La [evaluación de la Oficina de Evaluación y Supervisión \(OVE\) del BID](#) concluyó que la infraestructura, por sí sola, no es suficiente para promover el desarrollo territorial y la integración regional. Era necesario pensar “más allá de la obra” — ampliar la integración hacia logística, aduanas, normas, gobernanza—. Los enfoques basados en corredores requieren incorporar, desde su diseño, dimensiones como el desarrollo territorial, el acceso a servicios, la gobernanza, la inclusión social y la sostenibilidad ambiental para alcanzar sus objetivos de desarrollo.
- **Lo que debe evitarse:** diseños tecnocráticos sin diálogo de saberes; ausencia de análisis robustos de riesgos socioambientales, incluso impactos acumulativos, de corredores de transporte y mejores alternativas, de estrategias para el fortalecimiento de la gobernanza territorial, contemplando acciones de garantía de territorios y derechos de pueblos indígenas y otras poblaciones tradicionales, como entorno de la criminalidad extractivista; la expansión de la especulación fundiaria y acaparamiento de tierras públicas colonización y la deforestación; la negligencia ante la corrupción durante y después de los proyectos. Las grandes obras generaron economías ilegales (tala, minería) en las regiones donde se construyeron carreteras. En Brasil, el CAR (Registro Ambiental Rural) se utilizó para el acaparamiento de tierras públicas en lugar de su papel de conservación y recuperación de áreas protegidas en propiedades privadas tituladas.
- Los instrumentos de gestión ambiental, como las evaluaciones de impacto estratégicos y las evaluaciones de impacto ambiental durante IIRSA resultaron falibles: anticipar los impactos no genera impacto positivo, es imprescindible implementar las medidas de mitigación. La planificación del transporte no puede ser responsabilidad exclusiva del sector transporte; debe ser multisectorial (pueblos indígenas, afrodescendientes, sociedad civil) e interinstitucional (Ministerio de Ambiente, Ministerio de Interior, Ministerio de Transporte).
- Los impactos acumulativos y sinérgicos —y los efectos indirectos, como la especulación de tierras tras el anuncio de una obra— fueron sistemáticamente ignorados durante la implementación de IIRSA. Los impactos indirectos y el financiamiento de los programas ambientales deben tenerse en cuenta y financiarse para garantizar la seguridad amazónica y el desarrollo local.
- **Corredor ≠ carretera:** la planificación de la infraestructura amazónica debe adoptar una perspectiva multimodal que incluya conexiones fluviales, aéreas y ferroviarias, y optar por la carretera solo como último recurso, dado su mayor impacto territorial. Los modos y medios más eficientes deben determinar el diseño, no la lógica constructiva convencional. Existe una historia que debe fortalecer los criterios de integridad: los instrumentos técnicos no siempre se ajustan a la realidad cultural de los territorios y los pueblos, y los procesos de consulta tienden a presentar sólo los aspectos positivos de los proyectos.
- Es clave contar con protocolos y mecanismos robustos para proteger a los defensores ambientales y climáticos, quienes enfrentan riesgos específicos en contextos de grandes proyectos de infraestructura. Este aspecto fue señalado de forma recurrente a lo largo de todo el taller.

Voces y demandas de los participantes

GT Infra: Es importante recordar los antecedentes del IIRSA, por ejemplo, el Polonoroeste en Mato Grosso/Rondônia (BR-364 entre Cuiabá y Porto Velho, Banco Mundial, años 80) y el proyecto PMACI (BID, BR-364 Porto Velho–Rio Branco, segunda mitad de los años 80), son memorias que no deben olvidarse. Las grandes obras funcionan como incentivadoras de actividades económicas, pero no se tuvo en cuenta efectivamente la importancia de la gobernanza territorial, como por ejemplo la prevención y el control de procesos de apropiación ilegal de tierras públicas y deforestación ilegal asociados a grandes emprendimientos. En el caso del PMACI, el movimiento de los sirigueros liderado por Chico Mendes aseguró un compromiso sobre el reconocimiento de derechos territoriales mediante la creación de Reservas Extractivistas, lo que, junto con medidas de protección de territorios y poblaciones indígenas, fue considerado condición de protección socioambiental para acompañar el proyecto vial de pavimentación de la carretera BR-364 entre Porto Velho y Rio Branco. Esto solo ocurrió después de la protesta de los movimientos de sirigueros y Pueblos Indígenas contra el financiamiento de la obra por parte del BID y la ausencia de salvaguardas fundamentales. La gobernanza territorial local es una variable fundamental a considerar en el diseño de los proyectos, y es necesario garantizar la seguridad territorial antes de las obras. Estos proyectos pueden traer apropiación ilegal de tierras y otros impactos menospreciados por los planificadores de los emprendimientos.

Instituto Madeira Vivo - IMV: Está en curso la construcción de un puente binacional Brasil-Bolivia que conecta con el Corredor Norte (de la época de IIRSA): Rio Branco, Cobija, Riberalta, Yacom, Rurrenabaque, La Paz. Es preciso que nuestros pueblos sean escuchados porque hasta ahora son los representantes del gobierno y los políticos que han participado de estas decisiones. Este corredor fomenta el monocultivo (la soja ya está del lado de Bolivia), en el contexto de la expansión de la soja y sus efectos secundarios, incluyendo la intoxicación, que ya se está produciendo. Porto Velho, en tres años pasó a ser el mayor productor de soja de Rondonia, se está envenenando nuestras aguas. Considerar los factores climáticos en el diseño de los proyectos, que ya se hacen visibles en este caso. Faltó el análisis de los impactos sinérgicos. Solo se ha escuchado a los gobiernos, no a la sociedad civil. Por favor aprendan las lecciones de este caso, todos los errores que se cometieron aquí, precisan ser considerados.

FENAMAD/AIDSESP (Perú): La conectividad logística, para los pueblos indígenas, ha significado invasión de nuestro territorio. Hubo mucho sufrimiento por parte de nuestros pueblos durante IIRSA. En este PCS se debe garantizar la protección de los territorios indígenas. Hay pueblos que esperan la titulación de sus tierras desde hace más de 40 años. Es necesaria una participación efectiva y de calidad en todas las etapas del ciclo del proyecto. Los derechos y las salvaguardas de los pueblos en aislamiento deben ser plenamente protegidos. Las inversiones en infraestructura deben ser compatibles con los proyectos productivos de las comunidades y los pueblos indígenas. En Madre de Dios por ejemplo estamos esperando inversiones en agricultura que no se tienen en cuenta.

WWF (Colombia): Me interesa saber, ¿qué acciones o medidas está tomando el BID para aplicar medidas correctivas o aplicar las lecciones del informe de OVE recientemente presentado? Hago un llamado a poner la biodiversidad en el centro del debate y en el centro de la planificación. Nos ponemos a los humanos en el centro y la ciencia ya ha demostrado estas relaciones sistémicas que existen con la biodiversidad, pero terminan siendo algo secundario en la planificación. Recomiendo que la biodiversidad sea parte de la solución y que los instrumentos técnicos eleven la importancia de los servicios ecosistémicos y a la biodiversidad en las instancias de planificación.

Fundación Tierra (Bolivia): Los instrumentos de gestión ambiental y social no existen a nivel del territorio indígena no se ajustan a las necesidades y realidades culturales de los pueblos. Hay una asimetría de poder a la hora de la elaboración de los documentos técnicos y por ello, al final esos instrumentos no responden a la realidad, por ejemplo, generalmente se dejan de lado impactos indirectos generados por los proyectos. La consulta en este tipo de proyectos no es genuina ni continua, sólo se hace en etapas iniciales y desaparece en la etapa de ejecución y sólo se presentan los aspectos positivos. La consulta debe ser un proceso continuo a lo largo de todo el ciclo del proyecto, no un trámite puntual necesario para la aprobación del proyecto.

CONAQ (Brasil, Mato Grosso): Las comunidades quilombolas viven en territorios colectivos pero en un contexto de gran inseguridad jurídica y territorial. La falta de titulación de tierras quilombolas (90% sin titulación) interfiere directamente con la capacidad de participar de manera efectiva. Los proyectos de infraestructura pueden ampliar las vulnerabilidades de comunidades que ya están muy vulneradas. Siempre se nos llama tardíamente, para hablar de impactos y no de planificación. La ausencia de espacios de participación efectiva debe ser seria para evitar la violencia sobre nuestras comunidades, ya lo hemos vivido con Ferrogrão ¿Cómo construir herramientas de participación que consideren nuestra especificidad como colectivo? Nuestra participación es cara y a veces cuesta nuestras vidas. No basta con aparecer en los documentos del proyecto, debemos ser partícipes en el diseño

de los proyectos. Pido que se avance con un compromiso concreto de crear condiciones para garantizar nuestra participación.

AAS (Colombia): Esta es la tercera agenda de conectividad a nivel regional que apoyó el BID (IIRSA, COSIPLAN y ahora Conexión Sur). Retomar la memoria histórica. Es necesario recordar la importancia de los principios de prevención y precaución (que están en nuestros marcos normativos), así como considerar los impactos climáticos y la Opinión Consultiva N.º 32 de la CIDH sobre las obligaciones climáticas de los Estados. Plasma la habitabilidad de las comunidades en las instancias de planificación de la infraestructura. El Acuerdo de Escazú es fundamental (19 Estados de América Latina ya lo ratificaron). Protección de los derechos y protección de la inversión (evitar la corrupción).

COIAB (Brasil): Tenemos muchos aprendizajes de IIRSA y la amazonía está en un punto de no retorno. Entonces tengo dos propuestas concretas: a) Hay que deconstruir la idea de que la integración siempre debe ser comercial; b) La transición energética justa debe ser un eje central. Son dos temas imprescindibles para los pueblos indígenas y para dar sentido y contribuir para Conexión Sur.

Transparencia Internacional (Brasil): Destacar la importancia de las lecciones aprendidas de los casos de corrupción generados por los proyectos de IIRSA ¿Cómo podemos fortalecer el programa contra la corrupción mediante la participación social? Dado que el proyecto es reciente, ¿cómo construir de forma participativa los criterios y mecanismos de transparencia que también fomenten la participación social? Es importante destacar que la participación social y los procesos de contratación son claves. Otra opción es elaborar criterios de transparencia contruidos colectivamente y participativamente para enriquecer el control social y la participación.

WCS (Perú): Con Conexión Sur es importante enfocar en la cuestión territorial, elevar los estándares, analizar los impactos sinérgicos y acumulativos, garantizar la seguridad territorial. Las Evaluaciones Ambientales Estratégicas son extremadamente difíciles de implementar; la evaluación ambiental estratégica debe ser integral e incorporarse desde el inicio. El principio de precaución es fundamental en este proceso. Enfocar en el principio de precaución. Para la IIRSA se diseñó y financió un programa de fortalecimiento de monitoreo identidad indígena, y otros rubros. Fue un programa financiado y terminó mal por la enorme corrupción del gobierno de turno. Para el EIAS se generó un informe con la ruta de lo que se debería hacer en el territorio y desmitificando la justificación dominante del Proyecto.

Napo FOIN (Ecuador): En Ecuador, un parque nacional iba a ser dividido por una carretera de 200 km que formaba parte del IIRSA, pero no se implementó durante el proyecto. La participación comunitaria es indispensable. Se necesita un comité de monitoreo y vigilancia para que las comunidades puedan compartir información sobre los impactos en sus territorios. Necesitamos que los instrumentos técnicos tengan pertinencia cultural para que nos puedan ver a nosotros, los pueblos.

Ministerio de Ambiente, Corazón de la Amazonía (Colombia): Resaltar la trascendencia de las Evaluaciones de Impacto Estratégicas, que no son EIAs. Son parte de insumos de información, abiótico, biótico, histórico, cultural, etc para tomar decisiones en el territorio siendo coherentes con las características de los territorios. Hay que hacer el énfasis de que corredor no es sinónimo de carretera. Un análisis de proyecto en términos de corredor nos permite poner en blanco el lienzo para pensar en medios y modos que sean más costo-eficientes. La eficiencia del modo fluvial supera al férreo y el férreo supera al carretero. A nivel de impactos el modo que se elija debe dialogar con las características del territorio. Cuando hablamos de corredor podemos pensar en economía de baja altura, la infra de transporte se puede mover con drones y automatización. En Colombia está aprobada la carga pesada y liviana de drones y van a empezar a funcionar. Por ejemplo para carga liviana poder mover medicinas donde no llega la carretera y donde otros medios son más caros. Entonces aquí aparece el énfasis en la interconectividad satelital y de comunicaciones, que va a ser tan preeminente como la infraestructura.

BIC (Internacional): La sociedad civil debe tener acceso a los productos finales o outputs concretos de las Cooperaciones Técnicas que el BID financia en el marco de Conexión Sur. Se publican los términos de referencia, pero nunca los documentos resultantes de las consultorías. Sería bueno que el BID publique el documento final producto de la consultoría para el SESCA, así como los otros productos finales de los proyectos de Cooperación Técnica que están siendo financiados en el marco de Conexión Sur.

Respuesta del BID a la sesión sobre el rol de Bancos Públicos de Desarrollo y lecciones aprendidas

Renata Vargas Amaral (Conexión Sur): Me gustaría conocer mejor el caso del puente binacional mencionado conectando Brasil y Bolivia y entender qué se puede aprender de ese caso. El BID ha modificado numerosas

políticas internas desde la evaluación del IIRSA realizada por la OVE. Varios proyectos han sido rechazados desde entonces por no cumplir con los requisitos socioambientales. En el caso de Conexión Sur queremos hacer algo diferente. Carolina me contactó desde el inicio del programa y nosotros hemos siempre explicado y aclarado que Conexión Sur no es una réplica del programa "Rotas de Integração Sul-Americana" del gobierno brasileño. Son programas distintos aunque relacionados. Conexión Sur fue más allá al incorporar a 11 países miembros. Desde el inicio hemos buscado co-crear este programa, primero en diálogo con los gobiernos que son nuestros clientes y accionistas y ahora abrir un nuevo frente de conversación y diálogo con ustedes. Buscamos hacer las cosas de forma diferente. Entiendo que hay un momento de apertura en el BID que valora el conocimiento de quienes viven en los territorios. Por ejemplo, el BID está elaborando un Plan de Acción de relacionamiento BID-Sociedad Civil y también vamos a publicar próximamente un Plan de Involucramiento de Partes Interesadas (SEP, por sus siglas en inglés). Tatiana del Grupo de Sociedad Civil del BID también está pensando en elaborar un Panel Asesor a nivel del Grupo Banco. Aún no se sabe con exactitud en qué consistirá, pero habrá oportunidades concretas de diálogo. Insto a aprovechar este momento de apertura para poder crear estos espacios estratégicos y hacer las cosas de forma diferente.

Zachary (BID, División de Soluciones Ambientales y Sociales): Quiero reconocer que tenemos varios colegas conectados de la División aquí. El Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), aprobado en 2020, amplía significativamente las políticas operativas del Banco, en comparación con la época de la implementación de proyectos IIRSA. También tenemos una metodología de alineamiento con el Acuerdo de París y contamos con una nueva Estrategia Institucional del BID, [Impact +](#). El MPAS ahora es mucho más robusto en comparación con las Políticas Operativas que existían en la época de IIRSA. Muchos de los temas que se han mencionado ya son parte del MPAS. Ahora en temas clave para la infraestructura como el estándar 5 de reasentamiento, el 1 de evaluación y gestión de impactos y riesgos sociales y ambientales, el 10 de involucramiento de partes interesadas, el estándar número 7 de pueblos indígenas², etc. Muchos de estos estándares han sido modificados a partir de una evaluación crítica realizada por la Oficina de Evaluación (OVE); desde entonces, varios proyectos han sido rechazados por incumplir los requisitos socioambientales. Asimismo, en el marco del PCS, el BID se ha comprometido a realizar evaluaciones ambiental social y climática estratégicas (SESCA) como se está haciendo actualmente con el Corredor Bioceánico Capricornio. Esta evaluación analizará los impactos acumulativos, va a analizar las capacidades institucionales así como las normas nacionales y subnacionales y generará recomendaciones de mejora a nivel subnacional. Existen Comités encargados de supervisar a las entidades subnacionales que están interesados en mejorar su gestión socioambiental. Por ahora los clientes del BID son a nivel nacional pero esto es un tema que podemos mirar para recomendar mejoras. El rol de la sociedad civil aquí es clave. También quiero destacar que el PCS no aplica sólo al territorio amazónico, es mucho más amplio y aplica a todo el Cono Sur.

BIC (Internacional): Los problemas que vemos actualmente son en la implementación, estamos de acuerdo que el MPAS es robusto y si se aplicara al pie de la letra todos los proyectos serían muy buenos. Sin embargo, vemos que eso no sucede y ahí es donde tenemos un rol para jugar como sociedad civil. También es importante diseñar medidas de mitigación y gestión que efectivamente se apliquen.

Ejes temáticos recurrentes de esta sección

- ◆ **Aprendizaje institucional:** IIRSA/COSIPLAN dejó lecciones documentadas que no deben repetirse: diseño tecnocrático sin diálogo de saberes, evaluaciones ambientales meramente formales, riesgos e impactos ignorados. El banco reconoció explícitamente las limitaciones de IIRSA/COSIPLAN. Conexión Sur se presenta como una oportunidad para hacer las cosas de manera diferente. La sociedad civil lo tomó como un punto de partida exigente.
- ◆ **Riesgos sociales y territoriales:** Las grandes obras históricamente han sido aprovechadas por la criminalidad, y alentado la deforestación y acaparamiento de tierras. La gobernanza territorial —no solo la obra— es una variable determinante del impacto y debe ser un componente abordado en toda obra de transporte.
- ◆ **Herramientas técnicas para garantizar buenos proyectos no son suficientes si quedan sin implementarse:** Deben tener pertinencia cultural y se deben adaptar a los territorios. La dimensión territorial es la cultura

² Para más información sobre el MPAS, el BID compartió este [enlace](#) con los detalles de los estándares y las protecciones incluidos en cada uno.

que vive con la infraestructura natural. La integración no sólo debe pensarse desde la perspectiva comercial sino también desde la perspectiva territorial.

- ◆ **Participación de pueblos indígenas, quilombolas y comunidades tradicionales:** Titulación pendiente desde hace décadas, llegada tardía al proceso y consultas que solo presentan los aspectos positivos son los tres problemas más mencionados. Protección a pueblos indígenas en aislamiento. Pensar en infraestructura que promueva los proyectos productivos de las comunidades locales.
- ◆ **Gobernanza y participación temprana:** La participación debe ser continua, de calidad y presente en todas las etapas del ciclo del proyecto. "Siempre se nos llama tardíamente, para hablar de impactos y no de planificación."
- ◆ **Multimodalidad del corredor:** Corredor ≠ carretera. La visión multimodal (hidrográfica, aérea, ferroviaria) y la gobernanza territorial se presentan como alternativa a la lógica vial convencional.
- ◆ **Biodiversidad y cambio climático:** Es importante poner a la biodiversidad en el centro de la planificación y tener en cuenta los eventos climáticos que están alterando nuestros territorios.

Sesión 2 — Fortalecimiento de Instrumentos de Planificación y Procesos Decisorios

Presentación del IEMA/Brasil. Comentarios del IDB Working Group y del BID. Debate en plenaria.

Diagnóstico: debilidades actuales en la planificación del transporte

- En su presentación, André Ferreira (IEMA) enfatizó que es necesario fortalecer las herramientas de planificación y los procesos de toma de decisiones en la política sectorial de los sistemas de transporte. Brasil ha elaborado cinco planes nacionales de transporte. El problema persistente es la ausencia de criterios claros para la selección de proyectos: los planes terminan siendo justificaciones de decisiones ya tomadas. Se señaló la relevancia de una sentencia del Tribunal de Cuentas de la Unión, de Brasil, según la cual los proyectos "finales" de infraestructura han sido solo diseños de "entrada", reflejando los intereses de grupos económicos y políticos, y no de "salida" como resultado de una planificación robusta, y, por tanto modificables. Esto permite que la sociedad civil pueda participar solamente en proyectos políticamente definidos, con trazados avanzados. Esto demuestra la importancia de mejorar procesos de planificación sectorial, con transparencia y participación de la sociedad civil. Hay esfuerzos en esta dirección del Ministerio de Transportes con el nuevo Plan Nacional de Logística (2050), pero son avances incipientes. Se remarcó la necesidad de que el BID conozca esta sentencia y hable con el TCU, y que conozca en profundidad la experiencia reciente del PNL 2050.
- Desafíos específicos para Conexión Sur: desconexión entre la planificación del transporte y la planificación/gestión territorial; invisibilidad de las demandas de los pueblos y las comunidades amazónicas; falta de transparencia en la modelización (premisas, datos, software); análisis de riesgos socioambientales deficientes en el análisis de alternativas.
- Las salvaguardias sociales y ambientales aplicadas a proyectos ya seleccionados son necesarias, pero insuficientes. Hay que pensar en ir más allá de las salvaguardias —especialmente mejoras en la planificación 'upstream' de corredores de transportes, con análisis comparativas de riesgos socioambientales (incluso impactos acumulativos) e de alternativas, considerando la integración con la planificación territorial, políticas territoriales y territorialidades; el apoyo para fortalecer el ordenamiento y la gobernanza territorial, contemplando las medidas necesarias para la protección de los territorios indígenas y afrodescendientes, del bosque y de la biodiversidad, evitando el reasentamiento de los pueblos amazónicos; los instrumentos de financiación que no solo financien la

infraestructura, sino también las consultas, los procesos de Consentimientos previo, libre e Informado (CPLI), los planes de vida para pueblos indígenas. Incluir en la planificación de transportes y en la planificación territorial las necesidades e iniciativas de infraestructura de base comunitaria (discutidas en la sesión 3).

- **Fortalecer la gobernanza de la planificación territorial requiere:** reconocimiento de derechos territoriales, consolidación de unidades de conservación y áreas protegidas, modernización de catastros que históricamente se utilizaron para el acaparamiento de tierras públicas, y realización de análisis de vulnerabilidad y de resiliencia climática a futuro, o de contexto antes de la selección de proyectos. Esta es un área en la que los bancos multilaterales de desarrollo, como el BID, tienen un papel clave que desempeñar.
- **Diálogo y consulta ≠ participación real:** los participantes señalaron que los procesos de diálogo y consulta no necesariamente implican participación real con capacidad de incidir en la toma de decisiones. Para que sean genuinos, deben ocurrir antes de que los diseños estén cerrados y garantizar que las comunidades cuenten con información completa —no solo con los aspectos positivos—, con los recursos y el tiempo necesarios para prepararse, y con garantías de buena fe para arribar a un consentimiento.
- **Jerarquía propuesta de opciones de infraestructura** ante la fragilidad amazónica: aérea → fluvial (sin dragado de hidrovías) → ferroviaria → carreteras (como última opción por su mayor impacto territorial).

Voces y propuestas de los participantes

GT Infra: Cuando los proyectos individuales se definen de manera aislada, se ve perjudicada la utilización de un instrumento como la Evaluación Ambiental Estratégica - EAE, que fue concebida para permitir el análisis de riesgos socioambientales de forma más amplia — incluidos los impactos acumulativos y sinérgicos entre emprendimientos — y de alternativas desde una óptica social, ambiental y económica. Existe el riesgo de distorsión en el uso del instrumento de la EAE en casos como la repavimentación del "Tramo del Medio" de la BR-319 (Manaus-Porto Velho), en el que la decisión política sobre la obra ya fue tomada, sin el debido análisis de riesgos y alternativas. En un escenario de frágil gobernanza territorial, ¿cómo se puede garantizar la implementación y efectividad de medidas preventivas y mitigadoras, incluso antes del inicio de las obras de la carretera? En gran medida, los riesgos socioambientales se relacionan con economías ilegales, que típicamente involucran al crimen organizado, en contextos de falta de presencia efectiva del Estado. Una parte de los desafíos de una planificación más robusta es la evaluación de riesgos socioambientales a nivel de los territorios, con metodologías participativas y transparencia, adaptando la información a la realidad de las comunidades, conforme a las directrices del Acuerdo de Escazú.

CAUCE (Argentina): El PCS debería publicar criterios claros de selección de proyectos antes de la decisión final, y contar con un panel asesor con presencia significativa de pueblos indígenas, quilombolas, tradicionales y mujeres. El banco también está revisando su política de adquisiciones, lo que tiene implicaciones para la ejecución de los proyectos. Es importante para pensar en el contexto de Conexión Sur.

COICA (Regional): Primero, ¿la infraestructura de transporte para qué?, ¿qué se transportará?, ¿quiénes se integrarán? y ¿para qué queremos integrarnos? Los pueblos indígenas carecemos de esta información y es en esta ausencia donde se avivan los fantasmas de experiencias pasadas. De las lecciones aprendidas de IIRSA, ahora vemos que el BID se está aperturando a poder desde el comienzo construir incluyendo a los pueblos indígenas. Lo segundo es cómo se hace o cómo se pretende hacer esta infraestructura de transporte. Lo tercero es el papel para el caso nuestro como pueblos indígenas no solamente en el aporte a la economía que se va a mover en la región sino también en la participación desde la planeación y desde los derechos que tenemos nosotros los pueblos indígenas. A muchos no les gusta que hablemos de consulta previa, de consentimiento previo, libre e informado pero son derechos que tenemos y que vamos a activar cuando sea pertinente. Aplaudimos que para el Corredor Bioceánico Capricornio que viene desde hace 11 años, se esté pensando en la coordinación entre el BID y los gobiernos subnacionales. ¿El BID tratará a los pueblos indígenas solamente como una suma de grupos individuales o como GOBIERNOS INDÍGENAS de Pueblos colectivos con autonomía territorial? Esto cambia toda la relación y la forma en que nosotros dialogamos con el BID. No es simplemente unos indígenas pidiendo consulta previa para que nos den una cancha de fútbol o nos den un trabajo, sino que es el BID dialogando con los

gobiernos indígenas pensando el futuro de esos indígenas que no vamos a salir de esos territorios pero que vamos a tener allí una gran infraestructura de transporte de por vida en nuestros territorios. Agradecemos también que el BID esté considerando la creación del Comité con Pueblos Indígenas³ para tener un diálogo directamente con nosotros a partir de nuestras estructuras organizativas desde nivel comunitario hasta el nivel internacional para participar de esos escenarios.

Fundación Tierra (Bolivia): En los casos en que se logra establecer un proceso serio de consulta, generalmente se habla y se intentan identificar los impactos directos pero se dejan de lado los impactos indirectos, especialmente en el proceso de implementación que es donde los pueblos indígenas empiezan a sentir la presión por el tema de tierra y presión a sus recursos (por ejemplo, cuando corredores hacia las áreas de pesca o caza son cortados). Entonces, cómo manejan esta situación en la etapa de la implementación y donde generalmente la instancia de supervisión de los bancos multilaterales queda muy lejos y se pone a prueba la capacidad institucional del cliente para cumplir con los estándares.

Ministerio de Ambiente, Corazón de la Amazonía (Colombia): Como propuesta para abordaje del Programa, quiero destacar los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial. Lineamientos que abordan todas las etapas, desde la construcción de la política pública, la construcción de instrumentos técnicos hasta llegar a nivel de proyecto. El proyecto se debe considerar completo cuando todos los impactos en todos los países están considerados. El proyecto debe ser continuo, entendido como una unidad del proyecto permite caracterizar los impactos indirectos, sinérgicos y acumulativos en el tiempo. En los lineamientos está escrito que en la pre-factibilidad antes de las licencias ambientales se deben comparar los modos diferentes al carretero. Se deben comparar los modos y medios teniendo en cuenta los componentes ambientales y sociales y se jerarquizan los impactos y es más fácil corregir errores sobre un plano, sobre un borrador que sobre los territorios, sobre la biodiversidad. En la planeación se ahorran errores que luego pueden ser muy difíciles de revertir con decisiones tomadas adecuadamente. Este es un enfoque de intervención temprana que tienen los lineamientos que hablan de abordar las cosas en los escenarios previos con la mejor información posible.

BIC (Internacional): Los Convenios de Minamata (mercurio y minería) y de Palermo (delincuencia organizada) han sido ratificados por los países sudamericanos. ¿Los incorporará el BID en la ejecución del PCS? Y si es así cómo.

FCDS (Perú): La mejora que necesitamos promover es incluir elementos de biodiversidad. A veces estos instrumentos terminan siendo un listado de chequeos pero el desafío está en incluir temas de funcionalidades de conectividad estructural y funcional teniendo en cuenta valores de conservación asociado a ecosistemas y especies. El mensaje es mejorar los instrumentos técnicos, mejorando la información y evidencia técnica asociados a la biodiversidad y la conectividad funcional y estructural.

BIC (Internacional): Es importante aclarar que los instrumentos técnicos deben tener pertinencia cultural para valerse del saber de las comunidades locales. Hay mucha disociación entre el saber técnico y el saber local. Por ejemplo, la dimensión de la criminalidad en acelerada expansión no está integrada en la gestión pública ni en la selección y diseño de proyectos. Las economías ilegales suelen beneficiarse más de la infraestructura que las propias comunidades locales.

GT Infra (Brasil): ¿Cuál es el papel del banco en la planificación inicial del sector del transporte? ¿Cuál es el papel de los proyectos de cooperación técnica? Los impactos comienzan incluso antes del inicio de las obras: el anuncio de una carretera ya activa procesos de especulación. El papel del banco en la planificación upstream del sector del transporte requiere ser debatido con la sociedad civil.

Respuesta del BID a la sesión sobre instrumentos de planificación y procesos decisorios

BID (División de Transporte): El equipo técnico no puede limitarse al análisis técnico-ingenieril; debe evaluar la viabilidad social, ambiental, económica y climática de manera integrada. La priorización y la elegibilidad de los proyectos se definirán en función de esos tres criterios de viabilidad —económica, ambiental y social— y no solo por la demanda de los gobiernos. La multimodalidad no puede ignorarse en la Amazonía, está claro que el transporte fluvial es prioridad en términos de eficiencia y accesibilidad. Desde el punto del trabajo del sector, trabajaremos en coordinación con todos los sectores y divisiones del Banco para que la viabilidad social y ambiental sean atendidas a la hora de la priorización de proyectos. Buscamos trabajar de forma integrada entre

³ El Grupo de sociedad civil del BID va a crear un comité específico para la interlocución directa con los Pueblos Indígenas. Esta propuesta se viene dando en el contexto de la elaboración del Plan de Acción BID-Sociedad Civil que busca establecer canales claros para la interacción e institucionalizar la participación de sociedad civil y pueblos indígenas como un actor clave para el desarrollo en el marco de las inversiones del BID.

diferentes sectores que ya forma parte de la manera en la que trabajamos para el diseño e implementación de proyectos. El BID está apoyando a Brasil en la resolución de problemas en el ámbito del transporte y en la planificación de esta política.

Renata (Conexión Sur): Los puntos levantados en la presentación de André de transparencia, salvaguardias, invisibilización de demandas locales, y la participación efectiva son claves. Yo quiero enfatizar que aquí estamos buscando hacer las cosas de manera diferente. Sé que estos espacios de diálogo son raros en otras organizaciones multilaterales. Repito que el SEP va a salir para consulta pública por 30 días en los próximos días. El SEP fue elaborado en primera instancia con comentarios de algunos de ustedes aquí que son parte del IDB Working Group, circulamos un borrador para sus comentarios el año pasado. En el SEP hay algunos grupos específicos de trabajo como con pueblos indígenas. También vamos a estar usando la matriz de resultados del PCS (que están online). A partir de ahí estamos pensando en alinear los proyectos con los equipos de sectores del Banco para entender qué proyectos están alineados a Conexión Sur. Tratamos de entender si los proyectos que aparecen a partir de demandas que hacen los gobiernos están alineados con el programa y buscamos entender cómo vamos aquí. Repito que Conexión Sur no tiene la misma visión que Rutas de Integración que nació en Brasil por iniciativa de la Ministra Simone y el Presidente Lula que trae las cinco rutas de integración. Conexión Sur no fue creado bajo la lógica de corredor y fue presentado para distintos países. La idea era crear un programa específico de integración para América del Sur. El único corredor que coincide con Rutas es el Corredor Bioceánico Capricornio, que ya existía desde 2015 y fue una iniciativa de gobiernos subnacionales. Conexión Sur también incluye conectividad digital, la convergencia regulatoria a nivel de aduanas, etc.

BID (ESG): SESCO, no tenemos metodología única en el BID, hacemos referencias a mejores prácticas y metodologías que vamos a aplicar y donde podamos innovar también lo vamos a hacer. La SESCO va a tener su propio plan de involucramiento de partes interesadas. Queremos que este estudio capte todas las perspectivas para incorporar el saber local. También el BID va a actualizar su política de adquisiciones y ahí también hay oportunidad de participación. Respecto del Marco de Infraestructura Sostenible de 2018. Los conceptos de este Marco, a mi modo de ver, están cubiertos por los temas de mainstreaming del Banco, junto con la aplicación del MPAS. Los Comités del Corredor Capricornio: quiero volver a enfatizar que el rol de los gobiernos subnacionales es clave. En este corredor hay 8 gobiernos subnacionales formaron un espacio de coordinación de participación pública y pueblos indígenas. Es decir que ya están en conversaciones sobre cómo pueden mejorar su legislación a nivel del corredor. Aunque reconozco que eso va a variar, no siempre se va a dar este nivel de coordinación. Es por ello que las recomendaciones de la SESCO deben enchufarse a nivel subnacional con el apoyo de los gobiernos nacionales para que tengan éxito.

Ejes temáticos recurrentes de esta sección

- ◆ **Planificación estratégica y ordenamiento territorial:** "Un corredor no es sinónimo de una carretera." La jerarquía multimodal y la Evaluación Ambiental Estratégica deben aplicarse antes de definir las inversiones, no después.
- ◆ **Gobernanza y participación:** "Diálogo, consulta y consentimiento ≠ participación real." Para incidir en la toma de decisiones, la participación debe ocurrir en etapas upstream, con información completa y recursos para que las comunidades estén preparadas para participar de manera efectiva.
- ◆ **Gobernanza territorial e institucional:** La modernización de catastros, el reconocimiento de derechos territoriales, el análisis de contexto y de vulnerabilidad y la coordinación interministerial son precondiciones para que los proyectos no generen impactos negativos.
- ◆ **Transparencia y acceso a la información:** Los criterios de elegibilidad para proyectos deben priorizar la viabilidad ambiental y social, el acceso a herramientas técnicas con pertinencia cultural y la información en tiempo real se presentan como demandas concretas e inmediatas para este programa.

Sesión 3 — Infraestructura de Base Comunitaria

Presentaciones de Fondo CASA Socioambiental, Instituto Socioambiental (ISA), Projeto Saúde e Alegria, con comentarios adicionales de representantes del Programa Amazonía Siempre, COICA, CONAQ, COIAB, CIDOB, y sociedad civil.

¿Qué es la infraestructura de base comunitaria?

- Los tipos de infraestructura comunitaria que se han identificado como prioritarios hoy son: i) “infraestructura del cuidado”, contemplando servicios como salud, saneamiento, agua potable, educación y movilidad de las personas, y ii) ‘infraestructura para cadenas de la sociobiodiversidad’, considerando elementos como procesamiento de productos, infraestructura portuaria; cadenas de frío; y la conectividad adaptada a la economía local.
- **La Amazonía ya tiene infraestructura viva que debe reconocerse y fortalecerse.** Las cadenas productivas de la sociobiodiversidad (las cadenas económicas asociadas a la biodiversidad amazónica están intrínsecamente vinculadas a los pueblos y comunidades responsables de su conservación y manejo) tienen características logísticas propias, distintas de las de los grandes flujos de materias primas (commodities) que típicamente orientan la planificación de la infraestructura nacional. Los principales cuellos de botella que enfrentan cadenas como la castaña amazónica, el pirarucú, el açaí y otros productos forestales, tienen que ver con el transporte fluvial, el almacenamiento, la cadena de frío, la infraestructura portuaria, los centros regionales de acopio y los elevados costos logísticos. Estos obstáculos reducen significativamente la competitividad económica de las cadenas de la sociobiodiversidad y limitan su acceso a los mercados nacionales e internacionales. Se destacó sobre la importancia de priorizar la logística para la sociobiodiversidad, diseñada a partir de las características territoriales de la Amazonía, como inversiones en centros logísticos regionales, la modernización de la infraestructura fluvial y el fortalecimiento de las capacidades locales para el procesamiento, la agregación de valor y la comercialización.
- **Infraestructura de cuidado, entendida como una estrategia integrada de desarrollo territorial que articula salud, educación, saneamiento, energía, comunicaciones y generación de ingresos:** la experiencia del Proyecto Saúde e Alegria como referente en el desarrollo de soluciones integradas para promover la salud, mejorar la calidad de vida e impulsar el desarrollo sostenible en las comunidades ribereñas de la Amazonía. Existen diversos ejemplos de tecnologías sociales adaptadas a las condiciones amazónicas, entre ellas sistemas comunitarios de abastecimiento de agua, filtros de bajo costo para el tratamiento de agua, energía solar, conectividad digital, Unidades Básicas de Salud Fluviales y programas de capacitación comunitaria para la operación y el mantenimiento de estas infraestructuras. Las soluciones deben diseñarse conjuntamente con la comunidad para garantizar la sostenibilidad operativa y fortalecer el protagonismo local en la gestión de los servicios.
- Cristina Orpheo, Directora Ejecutiva del Fondo CASA Socioambiental, enfatizó la necesidad de programas que lleguen a las comunidades, con apoyo directo para soluciones locales, construidas a partir de sus iniciativas. CASA ha apoyado casi 70% de las etnias del Brasil con asignación directa de recursos, y un total de más de 5.000 iniciativas comunitarias. En el año de 2025, el Fondo CASA Socioambiental apoyó 252 proyectos, USD 15 millones, siendo 101 proyectos en la Amazonía y 405 proyectos de sociobioeconomía. Señala la necesidad de simplificar los mecanismos de financiamiento y de crear canales que respondan rápidamente a las necesidades comunitarias. Invertir en infraestructuras sin tener en cuenta las necesidades de los territorios y sus poblaciones sólo aumenta las desigualdades ya existentes.

Voces y propuestas de los participantes: Infraestructura de base comunitaria

COICA (Regional): *Durante décadas buena parte de la infraestructura para la integración sudamericana se diseñó pensando en conectar mercados. Muy pocas veces se la pensó para conectar culturas, personas y sistemas de conocimientos o ecosistemas. El resultado es conocido, muchos corredores terminaron acelerando la deforestación, la fragmentación territorial y cultural y exacerbando los conflictos ambientales en la amazonía. Creemos que el PCS representa una oportunidad para hacer las cosas de manera diferente. Los pueblos indígenas no somos poblaciones aisladas esperando ser conectadas por los Estados. Por el contrario, somos pueblos históricamente conectados entre sí. Nuestros pueblos mantienen relaciones económicas, culturales, ecológicas y*

familiares que atraviesan las fronteras nacionales. Nuestros ríos y nuestros caminos ancestrales existen desde mucho antes de la creación de los Estados modernos. Por eso, la primera infraestructura que debe conocer el PCS es infraestructura viva y natural que ya existe en los territorios. En segundo lugar, la planificación no puede iniciar con una carretera o un corredor logístico, debe comenzar por los Planes de Vida indígenas y por los instrumentos de ordenamiento territorial propio definidos por los gobiernos indígenas. Allí ya existen diagnósticos sobre movilidad, salud, educación, turismo sostenible y economías del bosque. La pregunta deja de ser cómo llevar infraestructura a los territorios y pasa a ser cómo la infraestructura fortalece los proyectos de vida de quienes habitan esos territorios. En tercer lugar, se debe ampliar el concepto de conectividad. Para nuestros pueblos conectividad también significa fortalecer el intercambio de pueblos transfronterizos, fortalecer el intercambio de bienes y servicios esenciales, apoyar las cadenas de valor de la sociobiodiversidad y generar condiciones para que las economías locales prosperen sin destruir los ecosistemas que las hacen posibles. Creemos que ha llegado el momento de crear un Comité de Diálogo dentro del BID para la interlocución directa con los Pueblos Indígenas y Afrodescendientes con participación directa de organizaciones como COICA y la CONAQ. Esto permitiría apoyar al diseño de proyectos adaptados a las necesidades amazónicas. El mejor proyecto no es el que permita extraer más recursos en menos tiempo, será aquel que fortalezca la integridad territorial, la diversidad cultural, la resiliencia del bosque y la gobernanza indígena. Conectar América del Sur no puede significar fragmentar la amazonía.

CONAQ (Brasil): La demarcación de los territorios afrodescendientes es urgente. El BID puede apoyar el fortalecimiento de los instrumentos que ya hemos desarrollado. La Amazonía quilombola y su relación con la naturaleza deben estar en el centro de la agenda climática. Implementación y continuidad de las iniciativas de bioeconomía quilombola, para no ser absorbidas por el extractivismo depredador. Hoy las comunidades quilombolas son una barrera para evitar que la deforestación avance pero tenemos que estar seguros en nuestros territorios. Instamos a que se tengan en cuenta instancias de fortalecimiento de nuestros quilombos y nuestros territorios. Esta es la visión que CONAQ tiene respecto del territorio como fuente de energía para los miembros de la comunidad.

COIAB (Brasil): Es necesario destinar recursos a la gobernanza de las organizaciones indígenas, especialmente ante la retracción de derechos en la coyuntura política regional. El Fondo indígena PODÁALI surgió de 10 años de debate del movimiento indígena y apoya la economía indígena con autonomía y gobernanza territorial.

CIDOB (Bolivia): Los programas del banco deben prever recursos para mitigar los daños socioambientales causados por los proyectos que apoyan. El cuidado de la biodiversidad debe ser responsabilidad compartida entre los pueblos, el Estado y el sector privado.

DAR (Perú): La titulación de tierras es un requisito fundamental para la infraestructura comunitaria, en especial, la georeferenciación como una herramienta para la titulación, pero esta herramienta siempre carece de financiación. La información local sigue siendo un desafío de obtener, por ejemplo información básica sobre servicios básicos. Las comunidades siguen sin servicios básicos como educación y saneamiento, y también sin información suficiente. La infraestructura debe concebirse como catalizador de la mejora de los servicios, no como un fin en sí misma. Otro tema tiene que ver con la diversificación de la producción local y la capacidad productiva de las comunidades no es lo mismo que las microempresas.

MPI (Ministerio de los Pueblos Indígenas, Brasil): Observamos dificultades para comprender qué es la consulta libre, previa e informada. Muchas veces se presenta como un instrumento puntual que debe implementarse en un momento determinado, pero debemos reafirmar que no es posible construir políticas públicas ni realizar inversiones sin la participación de los pueblos indígenas. La participación social conecta los proyectos con la realidad del territorio.

BIC (Internacional): La relevancia de la socialización temprana local de las primeras ideas de conectividad, para construir procesos de construcción conjunta de proyectos con los pueblos amazónicos, que serán decisivos para que puedan haber buenos procesos de CPLI y sostener su continuidad durante la fase implementación, reajustes y evaluación. También vale la pena resaltar el rol de BID Invest, teniendo en cuenta que mucha de esta infraestructura va a hacerse a partir de Asociaciones Público-Privadas, peajes, etc. Se debe aclarar qué significa y cómo se aplicará ese fondo de biodiversidad en el contexto de Conexión Sur.

GT Infra (Brasil): La gobernanza debe comenzar antes del diseño del proyecto y mantenerse a lo largo de toda su implementación. La cooperación técnica del BID debe ser colaborativa y participativa con la sociedad civil, centrada en la planificación del transporte y su articulación con el ordenamiento territorial.

Fondo CASA Socioambiental (Brasil): Es necesario simplificar los mecanismos y requerimientos para acceder al financiamiento y crear canales que respondan rápidamente a las necesidades de las comunidades. El banco podría

exigir contrapartidas, como la titulación de tierras, para otorgar recursos destinados a obras de infraestructura y conectividad.

ISA (Brasil): La infraestructura adecuada para las comunidades amazónicas incluye infraestructura portuaria y cadenas de frío para la sociobiodiversidad —elementos clave para las economías locales que a menudo son invisibilizadas. El BID y los gobiernos deben comprender las cadenas de producción de la bioeconomía antes de diseñar proyectos.

Saúde e Alegria (Brasil): La infraestructura comunitaria debe servir para proveer servicios públicos esenciales: salud, educación, conectividad. Debe ser adaptada a las condiciones y necesidades de cada comunidad, no replicar modelos urbanos en la Amazonía.

Respuesta del BID a la sesión sobre infraestructura con base comunitaria

Ellen (Amazonia Siempre, BID): En Brasil, el BID realiza transferencias directas de recursos a grupos indígenas (Metareilá, CONAQ, COIAB, entre otros) a través del mecanismo Grupo Minga. Es la primera vez que el BID en 60 años logra financiar directamente a organizaciones indígenas y afrodescendientes. Atendiendo a una demanda histórica. En Brasil estamos trabajando con CONAQ, COIAB, estamos en proceso de aprobación con Fondo Casa. También tenemos un grant con AIDESEP y con COICA en 2023 lanzamos el Fondo Amazonía para la Vida es administrado por COICA y el BID de USD 10 millones (≈USD 1 millón por país). Los proyectos fueron diseñados por los propios pueblos; el BID adaptó el lenguaje y los requisitos institucionales para hacer esto posible. El banco está buscando mecanismos para apoyar a pequeñas empresas que logren escalar la protección de la sociobiodiversidad. Estos apoyos son muy importantes para apoyar iniciativas de bioeconomía y para el fortalecimiento territorial y la gobernanza organizaciones que son condiciones estructurantes para que sus iniciativas económicas tengan éxito. Estamos haciendo un compilado de lecciones aprendidas a parte de cooperaciones técnicas. Conectando con Conexión Sur, estamos tratando de entender las actividades productivas y cómo crear estructuras que les permitan escalar y replicación.

Renata Vargas Amaral (Conexión Sur, BID): Renata presenta a Eduardo Café que es responsable de la parte operativa de Conexión Sur. Reconocemos que existe una brecha entre nuestros clientes —los gobiernos— y las poblaciones que se benefician o perjudican por los proyectos. Sobre el fondo, todavía el programa no tiene dinero. No hemos comenzado la conversación por eso. Todavía no hay financiamiento externo para operacionalizar este fondo. El documento de propuesta de Conexión Sur lo hemos discutido con el IDB Working Group pero estamos pensando en hacer comentarios por escrito o podemos hacer una reunión específica. Un documento que es importante para Conexión Sur es el SEP y el Advisory Panel. Publicaremos el SEP propuesto para que la sociedad civil pueda indicar cómo mejorar y cómo el banco puede apoyar a las comunidades. Un mensaje final para el día de hoy: Dejar el mensaje de que estamos del mismo lado, que queremos construir juntos y que estamos articulando y aprendiendo de las cosas que han funcionado de Amazonía Siempre. Insisto que esto es work in progress y que para una institución con tanta burocracia a veces los tiempos son más largos por las instancias internas de conversación y revisión que tenemos. Tal vez valga la pena pensar criterios de alineamiento de proyectos. También compartimos con BIC los proyectos que están en el marco del programa pero todavía seguimos con discusiones internas. Cuando llegué el año pasado había mucha incredulidad sobre el programa por la experiencia de IIRSA y COSIPLAN y aquí estamos tratando de hacer algo diferente. También está la Alianza de Transporte en alianza con el Banco Mundial que es algo que está en proceso de creación. Recordar que las cosas no están escritas en piedra y que hay espacio para aprender. Estamos tratando también de tener estas mesas de diálogo con gobiernos. Pensemos en cómo seguir estos diálogos con compromisos concretos.

BIC (Internacional): Hay que identificar con qué se puede ir avanzando a corto, mediano y largo plazo. Por ejemplo, algo que salió mucho y quedó claro es que el BID puede tener un rol de facilitador y articulador entre el Estado, las comunidades y el sector privado. Necesitamos ir más allá de los estándares sociales y ambientales del BID para la implementación de proyectos para pensar en proyectos de transporte más robustos. Por ejemplo, utilizando efectivamente la información de las evaluaciones estratégicas, pensando cooperaciones técnicas o fondos específicos que vayan más allá del costo de la infraestructura para garantizar el efectivo cumplimiento de los estándares.

ESG (BID): El BID busca maximizar la participación de la sociedad civil, de los pueblos indígenas y de otros actores clave, como el sector privado. Conexión Sur contará con su propia estrategia de participación. Analizaremos todas las sugerencias presentadas en el taller e intentaremos incorporarlas para maximizar los beneficios para las comunidades.

División de Transporte (BID): *Habiendo trabajado en el BID durante 20 años, el cambio de postura del banco es evidente. Cuando existe este tipo de espacio de intercambio, nuestra capacidad técnica aumenta exponencialmente porque incorporamos debates y conceptos que aporta la sociedad civil. Las oportunidades de comunicar lo que hace el Programa Conexión Sur están asociadas con acciones estratégicas, como la Alianza de Transporte Amazónico (Banco Mundial/BID), que avanza en paralelo. Estamos iniciando muchas actividades en el sector del transporte en la misma fase, y estos espacios benefician a todas ellas.*

Sesión 4: Gobernanza, Transparencia y Participación

En esta sección no hubo presentaciones, se basó en tomar todo lo presentado y discutido por las secciones anteriores para abordar temas que hacen a la gobernanza, transparencia y participación del programa Conexión Sur. Algunos de los temas claves que inspiraron el debate sobre gobernanza fueron los anuncios realizados por el BID en las sesiones anteriores respecto de la creación de un Panel Asesor Multisectorial; el Plan de Participación de las Partes Interesadas y su implementación; la posibilidad de generar criterios de selección de proyectos; el desarrollo de talleres nacionales y regionales de información con organizaciones de Pueblos Indígenas y de la sociedad civil, bajo el enfoque de construcción conjunta. A continuación, se presenta una síntesis de la discusión de cada mesa realizada en plenaria.

Propuestas de las Mesas de Trabajo sobre gobernanza del Programa Conexión Sur

Las mesas de discusión del taller generaron propuestas concretas organizadas por tema. A continuación se sintetizan los principales aportes:

- **Mesa 1** — Para las consultas en territorios indígenas se sugiere la creación de una instancia de control para garantizar el cumplimiento de los estándares de consulta y consentimiento. En línea con esto, se surge la idea de establecer un Fondo de Integración para Pueblos y comunidades que garantice: a) la aplicación de los protocolos de consulta y el monitoreo social y ambiental; y b) para garantizar control y monitoreo social y ambiental. Por otra parte, se habló de la incorporación y exigencia de informes de cumplimiento de los Convenios de Palermo y Minamata.
- **Mesa 2** — Se propuso la creación de instancias regionales para compartir experiencias positivas, recopilar lecciones aprendidas e identificar buenos modelos de infraestructura que respeten la conectividad ecológica y la pertinencia cultural. La infraestructura en amazonía debe incluir la mirada de los pueblos.
- **Mesa 3** — Se propuso fortalecer las estructuras de gobernanza para influir antes de la aprobación de los proyectos, mediante la creación de un consejo y de mecanismos que permitan a los Pueblos y comunidades participar en los procesos de planificación antes de que se tomen las decisiones. Se identificó al Mecanismo Amazónico de Pueblos Indígenas - MAPI de la OTCA y a los gobiernos subnacionales/ETI (Entidades Territoriales Indígenas y Autogobiernos) como actores clave para el diálogo. Es necesario trabajar para que, en esas instancias, haya articulación entre todos estos actores.
- **Mesa 4** — Se destacó el ejemplo de la elaboración de un Plan de Infraestructura Verde Vial (LIVV) en Colombia como proceso de articulación multiactor, y se instó al establecimiento de una mesa permanente de diálogo e intercambio. Se destacó el posicionamiento del BID como articulador de niveles de gobierno (nacional, subnacional, local); y la importancia de una agenda de articulación interministerial en lo que se refiere a infraestructura. También se destacó la importancia de los procesos de codiseño, para los cuales es necesario el fortalecimiento de capacidades de negociación para los Pueblos Indígenas.
- **Mesa 5** — Se mencionó que todo lo acordado en el taller para Conexión Sur debe aplicarse también a las operaciones de BID Invest; se deben garantizar recursos financieros para consultas y planes para pueblos indígenas; establecer instancias de articulación previas a la definición de proyectos; y asegurar la participación continua con el BID.

- **Mesa 6** — El BID debe usar su capacidad de interlocución e influencia para generar y apoyar espacios de discusión entre los Estados y la sociedad civil, los Pueblos Indígenas, Afrodescendientes y tradicionales en la prevención de impactos, revisando las buenas experiencias existentes. La infraestructura debe entenderse a partir de las economías de la sociobiodiversidad — no solo las de gran escala — para que fortalezca efectivamente la vida de los pueblos que habitan los territorios.

Ejes temáticos recurrentes de esta sección

- ◆ **Infraestructura comunitaria y desarrollo local:** La infraestructura debe responder a las prioridades territoriales y comunitarias (salud, educación, cadenas de frío, infraestructura portuaria, bioeconomía), no solo a la lógica comercial de las grandes empresas o de exportación de commodities. Hay una crítica implícita a la idea de entender la infraestructura únicamente como grandes carreteras.
- ◆ **Participación de pueblos y comunidades:** Planes de vida como base de la planificación, un mecanismo permanente de diálogo y criterios de selección co-construidos son las tres demandas más concretas. La infraestructura debe fortalecer los territorios, no solo facilitar el comercio.
- ◆ **Financiamiento y fortalecimiento de capacidades:** Fondos directos a comunidades, mecanismos simplificados de acceso y co-diseño con fortalecimiento previo de capacidades de negociación indígena son condiciones para una participación genuina.
- ◆ **Biodiversidad y sociobiodiversidad:** Bioeconomía, cadenas de valor de la biodiversidad e infraestructura verde se presentan como un eje económico alternativo al modelo extractivista. La infraestructura viva ya existente en los territorios debe reconocerse.
- ◆ **Gobernanza y participación:** El Panel Asesor, las instancias de gobernanza anticipatoria y la articulación BID-sociedad civil-gobiernos subnacionales son propuestas concretas que surgieron de varias mesas de forma convergente.

Preocupaciones Transversales de los Pueblos Indígenas, Afrodescendientes y Sociedad Civil

Estas preocupaciones surgieron de manera recurrente a lo largo de todo el taller y se recogen aquí de forma sintética como elementos de seguimiento.

- **Consulta y participación no genuinas:** los procesos de consulta típicamente presentan sólo los aspectos positivos de los proyectos; generalmente lo aprobado luego no tiene correlación con lo implementado. Se exige "construcción e implementación conjunta" de los proyectos de infraestructura desde las etapas iniciales de planeación —upstream—, no consultas tardías cuando los diseños ya están cerrados.
- **Seguridad territorial y titulación de tierras:** 90% de los asentamientos quilombolas sin titulación; pueblos indígenas con más de 40 años de espera en sus procesos de titulación de tierras. La falta de seguridad jurídica limita la participación efectiva en proyectos de infraestructura y los expone a la inseguridad territorial. Los proyectos de infraestructura deben tener un fuerte componente para garantizar la seguridad territorial de los pueblos amazónicos y la protección de unidades de conservación y áreas protegidas.
- **Impactos acumulativos, sinérgicos e indirectos:** los instrumentos de evaluación ambiental siguen siendo insuficientes para capturarlos. El anuncio de una obra ya activa la especulación de tierras antes de iniciarse la construcción.

- **Gobernanza territorial y economías ilegales:** las grandes obras históricamente han incentivado actividades ilegales (tala, minería, narcotráfico, tráfico de tierras). La criminalidad rara vez se integra en la gestión pública de los proyectos. Se solicita incorporar explícitamente los estándares de las Convenciones de Minamata y Palermo.
- **Transparencia y acceso a la información:** dificultades para acceder a información oportuna en formatos adecuados desde la instancia de diseño. Se pide un sistema de transparencia con información en tiempo real, criterios públicos para la selección de proyectos y vigilancia anticorrupción.
- **Biodiversidad, clima y punto de no retorno amazónico:** la biodiversidad y los servicios ecosistémicos deben estar en el centro de la planificación de los proyectos de infraestructura. Entre 1985 y 2022, la Amazonía perdió el 23% de la conectividad de su biodiversidad. Se citan la Opinión Consultiva N.º 32 de la CIDH y el Acuerdo de Escazú como marcos de referencia.
- **Financiamiento insuficiente para la infraestructura de los pueblos amazónicos:** la titulación de tierras y otros requisitos de protección carecen de recursos de manera crónica. Se pide simplificar los mecanismos de acceso y crear canales de respuesta rápida que apoyen la sociobioeconomía y las cadenas de valor de la biodiversidad.
- **Protección de defensores ambientales y climáticos:** los contextos de grandes proyectos de infraestructura suelen poner en riesgo a quienes defienden sus territorios. El taller enfatizó la necesidad de que el BID y los gobiernos establezcan protocolos y mecanismos específicos de protección para los defensores ambientales y climáticos, como condición para cualquier proceso de participación genuina.

Síntesis: Mensajes Clave del Taller

Los siguientes cinco mensajes emergieron de manera recurrente y convergente a lo largo de todas las sesiones y mesas de trabajo. Representan el consenso más sólido del taller.

Los cinco mensajes más recurrentes del taller

1. La participación debe realizarse antes de que se tomen las decisiones. No basta con consultar proyectos ya diseñados; las comunidades deben poder incidir desde la planificación estratégica.
2. Los corredores deben planificarse como procesos territoriales y no únicamente como infraestructura de transporte. La idea "corredor ≠ carretera" aparece de múltiples formas: multimodalidad, gobernanza territorial, planes de vida.
3. Las Evaluaciones Ambientales Estratégicas y la SESA deben convertirse en herramientas centrales para decidir inversiones, no solo para evaluar impactos una vez definidos los proyectos.
4. La gobernanza del Programa Conexión Sur necesita institucionalizarse. El Panel Asesor, los mecanismos permanentes de diálogo, los criterios de selección de proyectos, la participación continua y la coordinación multinivel aparecen reiteradamente como condiciones mínimas.
5. La Amazonía requiere un modelo distinto de infraestructura: uno que fortalezca los territorios, proteja la biodiversidad, apoye la bioeconomía, respete y fortalezca a los pueblos indígenas, afrodescendientes y a las comunidades tradicionales, y responda a las prioridades locales —no únicamente a la demanda comercial o exportadora.

Un hallazgo transversal: Si bien hubo demandas por más financiamiento para garantizar que los proyectos de infraestructura de transporte respeten los derechos territoriales, de los pueblos y protejan al bioma amazónico;

la mayor parte de las discusiones giró alrededor de cómo se toman las decisiones, quién participa, qué tipo de infraestructura se prioriza y cómo incorporar la dimensión territorial desde el inicio. La preocupación principal no es cuánto invierte el BID, sino cómo decide invertir.

Compromisos y Próximos Pasos

La tabla a continuación integra tres tipos de acción: (i) **compromisos explícitos del BID** anunciados durante el taller; (ii) **propuestas de las mesas de trabajo** de la sociedad civil y de los pueblos amazónicos, que requieren seguimiento y negociación; y (iii) **acciones de incidencia de la sociedad civil** coordinadas por el BIC y las organizaciones co-convocantes. En todos los casos, se identifica al responsable principal.

Compromiso/Propuestas mesas/Acciones de incidencia	Responsable	Plazo / Seguimiento
COMPROMISOS DEL BID Y ACCIONES PARA SEGUIMIENTO <i>Algunos fueron anunciados explícitamente por el BID durante el taller y otros requieren seguimiento y negociación con el BID</i>		
1. Enviar el Plan de Relacionamento con Partes Interesadas (SEP) del Programa Conexión Sur directamente a los participantes del taller para recibir sus comentarios y retroalimentación en un plazo de 30 días. El BID se compromete a incorporar muchas de las sugerencias presentadas en el taller al SEP.	Eduardo Café / Renata Vargas Amaral (PCS, BID)	Comprometido durante el taller. Acción inmediata.
2. Avanzar en la creación de un Panel Asesor ampliado con la sociedad civil, los pueblos indígenas, las comunidades afrodescendientes, el sector privado y la academia.	Renata Vargas Amaral (PCS) / Tatiana Schor (HCS)	En proceso de definición.
3. Crear criterios transparentes para la selección y priorización de proyectos del Programa Conexión Sur, que incorporen la viabilidad social, ambiental. Por ejemplo, se habló de que haya evidencia de vínculo con planes robustos de planificación sectorial y territorial como un criterio.	Renata Vargas Amaral (PCS) / Daniel Torres (INE, BID)	Para hacer seguimiento (fecha no definida).
4. Apoyar mejoras en la planificación sectorial de infraestructuras (upstream planning) como base para integrar proyectos e iniciativas entre los países, con buenas prácticas de transparencia, participación social, incorporación de la dimensión socioambiental y análisis de alternativas, aprovechando proyectos de cooperación técnica del Banco.	Renata Vargas Amaral (PCS), Equipo Sociedad Civil, y Zachary (ESG, BID) En colaboración con GT Infra, IEMA, BIC y otras OSCs	Continuo
5. Culminar la Evaluación Estratégica Ambiental, Social y Climática (SESCA) para el Corredor Bio-Oceánico Capricornio, incluyendo el análisis de impactos acumulativos y la plataforma geoespacial pública, considerando las contribuciones presentadas por el IDBWG. La SESCOA contará con su propio Plan de Participación de Partes Interesadas para incorporar el conocimiento local.	Renata Vargas Amaral (PCS BID) y Zachary (ESG)	En curso.

6. Compartir documentos preparatorios y productos finales de la SESCO del Corredor Capricornio con las organizaciones de la sociedad civil participantes en el taller.	Renata Vargas Amaral (PCS, BID)/Zachary (ESG, BID)	Comprometido explícitamente en sesión.
7. Compartir los productos finales de las Cooperaciones Técnicas que están siendo financiadas en el marco del PCS	Renata Vargas Amaral (PCS, BID)/Zachary (ESG, BID)	Para hacer seguimiento

PROPUESTAS DE LAS MESAS DE TRABAJO

Elaboradas por la sociedad civil y los pueblos amazónicos; requieren seguimiento y negociación con el BID.

1. En el marco de la discusión del SEP del Programa Conexión Sur, pensar cómo se puede establecer una instancia de control para garantizar el cumplimiento de los estándares de consulta en los territorios indígenas.	Seguimiento: COICA/ CONAQ	Propuesta de Mesa 2. A formalizar.
2. Fortalecer las estructuras de gobernanza que se están desarrollando en el BID (Plan de acción, SEP, Panel Asesor, etc) anticipando la aprobación de proyectos, con la creación de un Consejo que pueda influir antes de la decisión final. Involucrar a los gobiernos subnacionales y las Entidades Territoriales Indígenas como actores clave.	Seguimiento: COICA/BIC/GT Infra/Conectas	Propuesta de Mesa 4. A definir mecanismo.
3. Aplicar la Declaración de Belén como marco de referencia para el diseño e implementación de Conexión Sur.	Seguimiento: COICA / GT Infra/Conectas	Propuesta de Mesa 6. A formalizar.
4. Impulsar una agenda de articulación interministerial en los países para integrar la planificación del transporte con el ordenamiento territorial.	BID (facilitador) + gobiernos nacionales.	Propuesta de Mesa 5. Demanda de largo plazo.
5. Llevar la planificación de los corredores y otras iniciativas de Conexión Sur al debate del MAPI (Mecanismo Amazónico de Pueblos Indígenas) y otras iniciativas de la OTCA, como la CETICAM, en proceso de reactivación.	COICA + pueblos indígenas amazónicos	Propuesta de Mesa 4. Acción de incidencia.
6. Crear un Fondo de Integración y Gobernanza Territorial para comunidades que garantice recursos para procesos de consulta, con base en protocolos autónomos, apoyo para el reconocimiento de derechos territoriales y estrategias comunitarias de gestión territorial y protección social y ambiental frente a los riesgos e impactos socioambientales de proyectos de infraestructura.	Seguimiento: Carolina Juaneda (BIC)	Propuesta de Mesa 2. A negociar con el BID.

ACCIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL

Acciones de incidencia coordinadas por el BIC, GT Infra y Conectas.

1. Crear instancias permanentes para compartir experiencias positivas a nivel regional y recopilar lecciones aprendidas en el marco del PPI del Programa Conexión Sur	BID + BIC + organizaciones co-convocantes. Seguimiento: Carolina Juaneda (BIC)/GT Infra/Conectas	Propuesta acordada. A definir cronograma.
---	--	---

2. Replicar este espacio de diálogo en otros países de la región para socializar los avances de Conexión Sur y construir demandas conjuntas entre la sociedad civil sudamericana.	BIC + organizaciones co-convocantes. Seguimiento: Carolina Juaneda (BIC)	Propuesta explícita del taller. A definir el cronograma y los países prioritarios.
3. Trabajar con BID Invest para que todos los compromisos que buscamos avanzar en el marco del programa, también se apliquen a BID Invest.	Equipo sociedad civil (BID)	Demanda acordada por la sociedad civil. Pendiente de formalización.
4. Continuar el diálogo sobre gobernanza y financiamiento para proyectos de infraestructura en base comunitaria, incluso apoyo directo a las comunidades, considerando la posible ampliación del Fondo Amazonía para la Vida y de otros fondos multidonantes, así como las oportunidades de complementación con el programa Amazonía Siempre.	Eduardo Café, Tatiana y Ellen (BID) + COICA + organizaciones amazónicas	Continuo.
5. Elaborar cartas de las organizaciones locales de 5 países (Brasil, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia) a las oficinas del BID en sus países para solicitar reuniones de seguimiento sobre proyectos de transporte e infraestructura en el marco de Conexión Sur	CONAQ, CIDOB, FENAMAD/AIDSEP, FOIN, COICA-Colombia. Coordinación: Carolina Juaneda (BIC)	A realizar en las próximas semanas.
6. Realizar reuniones virtuales con organizaciones locales en los 5 países para socializar los avances de Conexión Sur y seguir construyendo demandas conjuntas.	BIC + organizaciones co-convocantes. Seguimiento: Carolina Juaneda(BIC)/GT Infra/Conectas	A programar.

Nota sobre el Proceso de Sistematización

Este resumen fue elaborado a partir de las notas tomadas en el taller, de la revisión de la grabación y de la transcripción de la sistematización realizada en la pizarra durante el taller. La estructura sigue el orden de la agenda. En las secciones de debate se identifican las organizaciones participantes; en la tabla de compromisos se incluyen los nombres de las personas responsables del seguimiento cuando surgieron explícitamente del taller.

Este documento es de circulación interna entre los co-convocantes del taller. Para consultas: cjuaneda@bankinformationcenter.org, giovanna.valentim@conectas.org, brent.millikan@gmail.com

Recursos Adicionales

- [Enlace](#) a las agendas del evento.

Siglas más utilizadas en este documento

BID — Banco Interamericano de Desarrollo.

PCS — Programa Conexión Sur (del BID).

BIC — Bank Information Center.

GT Infra — Grupo de Trabajo Infraestructura y Justicia Socioambiental.

IDB Working Group / Grupo de Trabajo sobre BID — red de organizaciones internacionales, regionales y de América Latina que hacen incidencia ante el Grupo BID.

IIRSA — Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.

COSIPLAN — Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.

SEP — Plan de Relacionamiento con las Partes Interesadas (Stakeholder Engagement Plan).

SESCA — Evaluación Estratégica Ambiental, Social y Climática.

MPAS — Marco de Políticas Ambientales y Sociales del BID.

OVE — Oficina de Evaluación y Supervisión del BID.

ESG — División de Soluciones Ambientales y Sociales del BID.

COICA — Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica.

CONAQ — Coordinación Nacional de Articulación de las Comunidades Negras Rurales Quilombolas (Brasil).

COIAB — Coordinación de las Organizaciones Indígenas de la Amazonía Brasileña.

CIDOB — Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia.

CPLI — Consentimiento Previo, Libre e Informado.

MAPI — Mecanismo Amazónico de Pueblos Indígenas.