

# Las venas (cada vez más) abiertas de América Latina

Igor Ojeda y Luis Brasilino

Del centro de América del Sur hacia los océanos. Del Pacífico, hacia el Atlántico. Del Atlántico hacia el Pacífico. No importa la dirección y el sentido. El destino será casi siempre lo mismo: el mercado externo.

Esa es la lógica de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), mega-proyecto que, como el nombre lo indica, tiene como objetivo la conexión vial, fluvial, marítima, energética y de comunicación del continente.

La IIRSA nació en agosto de 2000, en Brasilia, por decisión de 12 países suramericanos (sólo la Guayana Francesa no adhirió), en una cumbre presidencial que tuvo al ex presidente Fernando Henrique Cardoso como anfitrión. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) presentó el proyecto y todos los gobernantes aceptaron la sugerencia.

## Extracción

“LA IIRSA obedece al modelo de liberalización de los mercados, privatización y extracción de recursos. El objetivo es el de acelerar la exportación de materias primas”, opina la mexicana Paulina Novo, coordinadora del Proyecto Biceca (Construyendo Consciencia Cívica Informada para la Incidencia y la Conservación en la Amazonia Andina, sigla en inglés), que realiza amplios estudios sobre la IIRSA.

Novo recuerda que, además de los numerosos impactos que los mega-proyectos pueden causar en el medioambiente y en las comunidades campesinas e indígenas (casi nunca consultadas o escuchadas de modo insuficiente), el proyecto, además de mantener la dependencia de América del Sur en relación con las naciones ricas, puede profundizar las asimetrías internas y regionales, pues abrirá las puertas para los productos brasileños en los demás países del continente. Brasil, a propósito, figura como el gran impulsor regional de la Iniciativa.

## Privatización

La IIRSA prevé la ejecución de 507 grandes obras en 20 años, con una inversión total estimada de 70 mil millones de dólares. De estos, según Paulina, 21.2 mil millones de dólares ya están siendo invertidos en 145 proyectos.

Para el sociólogo Luis Fernando Novoa, de la Red Brasil sobre Instituciones Financieras Multilaterales, la iniciativa representa la etapa final de las reformas neoliberales llevadas a cabo desde 1990. “Los sectores económicos que sobreviven a los procesos de reestructuración son absolutamente dependientes de los mercados internacionales como proveedores, intermediarios o distribuidores. A contrapelo del trípode desarrollista de los años 1960/1970 (Estado, capital nacional y capital extranjero), lo que se prefigura en este tipo de proyectos es un organismo público-privado que operacionaliza y naturaliza la lógica del capital financiero y de los sectores privatistas, en nombre de la competitividad, de la productividad y del crecimiento”, agrega.

## Seguridad jurídica

Para Novoa, la IIRSA debe ser encarada no como un proyecto en sí mismo, sino como “una metodología de traspaso de recursos naturales, mercados potenciales y soberanía a los inversionistas privados, en escala continental, con respaldo político y seguridad jurídica”.

En la página Web de la IIRSA ([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)), se puede leer que la iniciativa tiene “como objetivo promover el desarrollo de la infraestructura en base a una visión regional, buscando la integración

física de los países de América del Sur y conquista de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sostenible”.

Para Magnolia Said, presidenta del Centro de Investigación y Asesoría (Esplar), esto no es así. Según ella, el proyecto no fue pensado como propuesta de aproximación entre países y sus poblaciones, sino como incorporación y adaptación de territorios, de modo que estos puedan traer beneficios para los intereses del capital.

#### Endeudamiento

“Ninguno de los proyectos de infraestructura definidos para las áreas de mayor incidencia de recursos estratégicos tienen la visión de favorecer a las poblaciones pobres, ribereñas, indígenas, quilombolas y campesinas”, señala Magnolia, quien recuerda que un plan coordinado y financiado por el BID no puede traer como resultado el quiebre de la estructura de dominación.

De acuerdo con datos de Paula Novo, del Biceca, los gobiernos financiarán el 62,3% de los proyectos de la IIRSA. La iniciativa privada aportará el 20,9%, mientras el resto provendrá de instituciones financieras, como el BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), de Brasil.

Esto significa que incluso hay el riesgo de que la deuda externa de los países suramericanos se incremente. “La deuda no es sólo una cuestión financiera, sino, sobre todo, un instrumento político, pues garantiza la implementación de los intereses de las instituciones financieras multilaterales y de las grandes corporaciones, translatinas y transnacionales”, alerta Elisângela Soldatelli Paim, coordinadora de proyectos del Núcleo Amigos de la Tierra de Brasil.

#### Los ejes de exportación de la IIRSA

Para facilitar el reordenamiento territorial de América del Sur, la IIRSA divide el continente en diez ejes de integración. Muchas veces sobrepuestos e interrelacionados, las áreas abarcan prácticamente la totalidad de la región.

Además, vista en una perspectiva más amplia, se concluye que la IIRSA se conecta con el Plan Puebla-Panamá (PPP), proyecto semejante que tiene como objetivo “integrar” siete países de Centroamérica y el sur mexicano (para facilitar el paso, Colombia adhirió en 2006): es decir, junto con la IIRSA, el PPP reorganiza, desde la Tierra del Fuego hasta México, el espacio latinoamericano.

De los diez ejes de la IIRSA, cuatro se destacan como fundamentales, por sus riquezas naturales y posibilidades de conexiones: Amazonas, la Hidrovía Paraná-Paraguay, el Capricornio y el eje Andino.

#### Pacífico-Atlántico

La Amazonía es una región vital pues posee una gran cantidad de recursos naturales y alberga cerca del 40% de la biodiversidad del Planeta. Además, tiene entre el 15% y el 20% de toda la reserva mundial de agua dulce no congelada.

Además de los recursos, su principal “misión” es conectar los océanos Pacífico y Atlántico. Para tal fin, los proyectos de ese eje prevén la conexión de los puertos de Tumaco (Colombia), San Lorenzo, Esmeraldas, Manta (Ecuador) y Paita (Perú) con los puertos brasileños de Manaus y Belém.

El mejoramiento de puertos, de vías terrestres y la adecuación de vías marítimas están previstos o en curso. Los ríos, que casi siempre atraviesan comunidades tradicionales y parques naturales, son piezas claves: los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali, Amazonas (Perú), Napo (Ecuador),

Putumayo (Colombia), serán los puntos de conexión con el río Amazonas brasileño.

#### Desfogue

El objetivo está claro. Además de cinco salidas de Brasil al Pacífico (donde están mercados como China, Corea del Sur y Japón), de la posibilidad de explotación de los recursos naturales de la región y de una mayor facilidad para la exportación de productos de los países andinos a Europa, el nuevo corredor sería una excelente alternativa al Canal de Panamá. Gonzalo Varillas, de la Corporación de Gestión y Derecho Ambiental de Ecuador (Ecolex – Ecuador) estima que, mientras una embarcación se demora, debido a la congestión, en promedio 40 días para atravesar este último, para cruzar el nuevo “canal” le llevaría cerca de 12 días.

En cambio, el eje de la Hidrovía Paraná-Paraguay pretende, a través de 3.442 kms navegables, conectar Cáceres, en el estado del Mato Grosso, con Buenos Aires, en Argentina, a la orilla del Río de la Plata.

Según el estudio sobre la IIRSA “Territorialidad de la Dominación”, elaborado por Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar y Carlos Motto, del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, la mencionada hidrovía tiene como meta facilitar el desfogue de productos de Paraguay y, sobre todo, de los estados brasileños del Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y São Paulo.

Vale recordar que en el área se encuentra el pantanal más extenso del mundo. La adecuación de las vías marítimas para agilizar el transporte puede causar graves daños al sistema.

De acuerdo con el mismo documento, existe la posibilidad de interconexión de esa hidrovía con la Paraná-Tieté – conectando Buenos Aires y São Paulo – y con la hidrovía del Complejo del Río Madera. Como el Madera desemboca en el Amazonas, se puede crear una inmensa hidrovía conectando Belém, en el Pará, con Buenos Aires.

#### Recursos

Otro eje que se destaca por sus riquezas naturales es el Capricornio. En él, se encuentra el gas boliviano, el petróleo de Bolivia y de Argentina, los metales de Chile y de Argentina, etc. El área cuenta con 16 proyectos viales y nueve ferroviarios, buscando, según el estudio del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, servir al sector agropecuario e industrial de Mato Grosso do Sul y São Paulo.

El eje Andino, que engloba Bolivia, Ecuador, Perú, Colombia y Venezuela, es uno más que alberga numerosos recursos, como petróleo, gas, biodiversidad, minerales (hierro, bauxita, cobre), etc.

“Esta franja tiene un interés fundamentalmente extractivo. Sin embargo, su riqueza energética podría atraer inversiones en industrias pesadas, muy consumidoras de los mismos, y también muy contaminantes, como la siderúrgica y la metal-mecánica”, señala el texto de Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar y Carlos Motto.

Un proyecto a medida de las transnacionales brasileñas

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sugirió. Los países suramericanos aceptaron. Brasil aprovecha. La IIRSA, aunque ha sido concebida para beneficiar a los mercados de los países ricos, está siendo ejecutada, sobre todo, para favorecer a los sectores económicos brasileños.

“EL BNDES y las empresas transnacionales brasileñas son algunos de los principales actores en la implementación de la IIRSA”, analiza Ricardo Verдум, del Instituto de Estudios Socioeconómicos (INESC), para quien el país busca “el desfogue de su producción y el acceso a los recursos que son de interés de su sector industrial”.

“La internacionalización subordinada del continente suramericano se entrecruza con una regionalización activa de los capitales de origen nacional o asentados en Brasil, con hegemonía del agronegocio y sectores de servicios bajo control o con fuerte participación del capital extranjero”, explica el sociólogo Luis Fernando Novoa, de la Red Brasil sobre Instituciones Financieras Multilaterales.

#### Imposición

Según Novoa, ahí se explica la prioridad de la IIRSA en proyectos de interconexión entre el Atlántico y el Pacífico, puerta de entrada para los mercados asiáticos en franco crecimiento.

Para hacer prevalecer sus intereses, Brasil aprovecha el gran poder político y económico que posee en la región para “imponer” los mega-proyectos a los demás países. “Brasil actúa con la frialdad de un negociador, en la defensa de sus intereses de sub-imperio y de los intereses de gobiernos aliados, especialmente, el gobierno estadounidense. Actúa considerando la Amazonia, el Pantanal y los Andes como obstáculos para el desarrollo”, lamenta Magnolia Said, presidente del Centro de Investigación y Asesoría (Esplar).

Uno de los ejemplos de la fuerza político-económica del Brasil es el proyecto hidroeléctrico de Garabí, localizado en el río Uruguay, en la frontera entre la provincia argentina de Corrientes y Rio Grande do Sul.

“Este fue propuesto en la década de 1980 y estuvo paralizado por la fuerte oposición de las poblaciones ribereñas. Tras la posesión de Cristina Kirchner, en Argentina, el gobierno Lula reanuda fuertemente las negociaciones. Actualmente, esa hidroeléctrica integra la IIRSA, y viene siendo discutida por los dos gobiernos a puerta cerrada, sin que nadie en la región sepa lo que va a acontecer con el Río Uruguay”, explica Elisângela Soldatelli Paim, coordinadora de proyectos del Núcleo Amigos de la Tierra de Brasil.

#### PAC e IIRSA

En ese contexto, otro elemento importante a considerarse es el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), y su relación con la iniciativa propuesta por el BID.

“EL PAC es un complemento nacional de la IIRSA. Hay una serie de obras que están en el primero que están también de la segunda. Y hay otras que no están en la IIRSA, pero que tienen conexión con el proceso de integración de las infraestructuras, sobre todo vías e hidrovías”, esclarece Ricardo Verdum, del INESC.

Presentado por el gobierno Lula como el gran promotor del crecimiento de la economía brasileña para los próximos años, el plan prevé una inversión de 290 mil millones de dólares entre 2007 y 2010.

Sin embargo, para Elisângela, la lógica del nuevo programa, lejos de promover el desarrollo, es la misma de la IIRSA, es decir, “crear la infraestructura necesaria para garantizar la explotación de los bienes naturales y de las poblaciones a cualquier costo”.

#### Río Madera

De esta forma, grandes obras que oficialmente están fuera de la IIRSA estarían íntimamente relacionadas a ella, como el caso del trasvase del Río São Francisco. “Los ejes [del trasvase] fueron escogidos para viabilizar las condiciones necesarias para el avance del agronegocio en la región y la integración a los mercados internacionales”, señala Magnolia, del Esplar. Las conexiones con los puertos del Pacífico le caerían como anillo al dedo.

Otro mega-proyecto considerado como esencial dentro del PAC, pero que también es prioritario

para la IIRSA, es el Complejo del Río Madera, que forma parte del eje Perú-Brasil-Bolivia. Con un presupuesto de 16 mil millones de dólares, la obra, en la frontera con Bolivia, prevé construir cuatro centrales hidroeléctricas y una hidrovía.

Sin embargo, organizaciones sociales denuncian que su objetivo es favorecer a los grandes grupos económicos dotándoles de energía barata y que el proyecto causará enormes daños ambientales y sociales.

Entre los efectos previstos, están la inundación de tierras de comunidades bolivianas e impactos en los ríos de la región. Según el Foro Boliviano de Medio Ambiente y Desarrollo, el 95% del caudal total de los ríos bolivianos fluyen por el Río Madera, que es también la principal fuente de desfogue de los sedimentos en suspensión y sólidos disueltos de la cuenca hidrográfica. Las represas, si se construyen, provocarían una reducción del caudal y del nivel de sedimentación.

Presidentes de izquierda adhieren a la IIRSA

Uno de los aspectos que más llama la atención en la IIRSA es la adhesión de gobiernos progresistas a sus proyectos, como el de Hugo Chávez, de Venezuela, Rafael Correa, de Ecuador y Evo Morales, de Bolivia, conocidos por promover modelos alternativos de integración.

“Esos gobiernos están cuestionando algunos detalles del modelo neoliberal, pero aún están atrapados en el ‘desarrollo económico’ predatorio de los bienes naturales y de las poblaciones. La cuestión es que el modelo capitalista neoliberal de producción y consumo que depende y provoca la explotación de la naturaleza y de sus pueblos no está siendo combatido en sus estructuras”, manifiesta Elisângela Soldatelli Paim, coordinadora de proyectos del Núcleo Amigos de la Tierra de Brasil.

El Ecuador de Rafael Correa, por ejemplo, está insertado en dos importantes ejes de la IIRSA: en el Amazónico y en el Andino. Entre las diversas obras previstas para el país, se destaca el proyecto Manta-Manaos, una de las conexiones entre los puertos del Pacífico con el río Amazonas, en Brasil, excelente alternativa al Canal de Panamá.

Daños socio-ambientales

La conexión contaría con un trecho terrestre, entre Manta y el río Napo, en Ecuador, y un trecho fluvial, del Napo al río Amazonas. “Para el efecto, se realizan inversiones en puertos, carreteras, aeropuertos y ríos, para que estos se vuelvan navegables”, explica Gonzalo Varillas, de la Corporación de Gestión y Derecho Ambiental de Ecuador (Ecolex – Ecuador).

Cuando decimos inversiones, también nos referimos a las asociaciones con la iniciativa privada. En noviembre de 2006, el gobierno ecuatoriano cerró un acuerdo de concesión de 30 años con la empresa Hutchison Port Holdings, de Hong Kong, para la construcción y operación de un terminal de contenedores en el puerto de Manta.

Además, cabe indicar que en la ejecución del proyecto Manta-Manaos (que, según Varillas, será financiado sobre todo por el BNDES), las construcciones de carreteras y puertos fluviales en territorio ecuatoriano no obedecen a criterios sociales y ambientales.

Hay trechos de carreteras que pasarán por parques nacionales, como el Llanganates, mientras el puerto de la localidad de Belén es construido en las márgenes de la Reserva Biológica de Limoncocha y del Parque Nacional Yasuní, considerado una de las mayores reservas de biodiversidad del planeta y hábitat de pueblos indígenas en aislamiento voluntario.

Cambios desiguales

Sin embargo, para Varillas, la inclusión de Ecuador en la IIRSA traerá otro efecto: la continuación

de la dependencia económica. “El modelo de desarrollo agro-exportador se mantendrá y se profundizará”, prevé. En las relaciones comerciales con Brasil, por ejemplo, Varillas enumera el tipo de intercambios comerciales que se desarrollarán. El país andino importará bienes como piezas electrónicas, vehículos, medicamentos, acero, equipamientos industriales y tecnología, mientras exportará derivados de petróleo, camarón, plátano, flores, cacao y zumo de maracuyá.

En cambio, los riesgos para Bolivia, de acuerdo con organizaciones sociales del país, a más del Complejo de Río Madera, están relacionados con las carreteras. “En el contexto de la IIRSA, Bolivia cumplirá el papel de país de tránsito, prestador de servicios y proveedor de energía”, opina Vivian Pereyra, del Foro Boliviano de Medio Ambiente y Desarrollo (Fobomade). Para ella, el país asume los costos de las carreteras para facilitar el tránsito de mercancías extranjeras. En relación a la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, que forma parte del corredor bio-oceánico recientemente firmado por Brasil, Bolivia y Chile, la Organización Indígena Chiquitana (OICH) denuncia que el trecho atraviesa territorios de pueblos indígenas, entre ellos el chiquitano.

### Integración

Según la entidad, 400 millones de dólares se gastarán en la construcción de la vía, mientras están reservados 26,5 millones de dólares para la mitigación de impactos socio-ambientales. La carretera provocaría daños a parques naturales y pantanales de la región.

De acuerdo con Máximo Liberman, gerente socio-ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), todo el procedimiento para la construcción de las carreteras se basa en consultas públicas.

Refiriéndose a la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, Liberman garantiza que “todas las comunidades y grupos indígenas que están a lo largo del eje de la carretera la aceptaron y la avalaron”.

Según Liberman, las compensaciones se realizan en forma adecuada y hay un esfuerzo para minimizar los impactos ambientales. Con relación a la crítica al papel de las carreteras, justifica: “evidentemente, esas carreteras favorecerán a Brasil, pero, por otro lado, contribuyen a la integración de nuestro territorio. Bolivia también necesita desarrollar su territorio y exportar sus productos”.

En Perú y en Colombia, el neoliberalismo se profundiza

Si el apoyo de presidentes progresistas a los proyectos de la IIRSA causa extrañeza, la plena adhesión de gobiernos de derecha es vista como obvia. Uno de los ejemplos es el Perú del presidente Alan García.

Por su localización geográfica, es una de las naciones esenciales de la iniciativa, formando parte de cuatro ejes: Andino, Amazónico, Perú-Brasil-Bolivia e Interoceánico. Siendo el país del continente con la más débil legislación en relación al medioambiente y a los pueblos originarios, Perú cuenta con 78 proyectos de la IIRSA, con una inversión total de más de siete mil millones de dólares, de acuerdo con organizaciones locales.

“La política del actual gobierno no es otra que profundizar y avanzar en los procesos del neoliberalismo. Un Tratado de Libre Comercio (TLC) se firmó en el último gobierno, y el actual viene respaldándolo, además de estar tomando un conjunto de medidas para favorecer las inversiones de las transnacionales y protegerlas. En ese contexto, está la IIRSA”, explica el peruano Miguel Palacín, dirigente de la Coordinadora Andina de Organizaciones Indígenas (CAOI).

### Deuda

La conexión de Brasil con el Pacífico está garantizada con tres proyectos de carreteras y vías

marítimas transamazónicas. Una de ellas es la Carretera Interoceánica, que conectará los puertos peruanos con Porto Velho, en Rondônia, pasando por Río Branco, en Acre. Se estima que la carretera, que pasará por áreas de gran biodiversidad y por territorios indígenas, dejará una deuda de mil millones de dólares.

En la Colombia de Álvaro Uribe, principal aliado de EE UU en la región, una de las estrategias para adecuarse a la IIRSA fue, desde el principio de la década, la de modificar las leyes para garantizar la participación privada en los proyectos.

“Existen unos documentos que el Consejo Nacional de Política Económica y Social produce que regulan de manera específica ciertos temas. Entonces, en todos los documentos que salieron en los últimos años se dice de forma muy clara que hay que promover la participación del sector privado”, revela la colombiana Carolina Salazar, del Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA).

Otro ejemplo es el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 que, según Carolina, contiene una política evidente de exportación. “Pero, basándonos en la historia, sabemos que no se van a vender muchos productos pero si van a venir muchos más”, vaticina.

(Traducción ALAI)

- Igor Ojeda es corresponsal de Brasil de Fato en La Paz, y Luís Brasilino es periodista de Brasil de Fato.

<http://alainet.org/active/22121>