

Territorialidad de la dominación

Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)



Ana Esther Ceceña - Paula Aguilar - Carlos Motto



Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

Ana Esther Ceceña - Paula Aguilar - Carlos Motto

Territorialidad de la dominación

Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)



Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

Observatorio Latinoamericano de Geopolítica 2007.
Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar, Carlos Motto.
Territorialidad de la dominación: La Integración de la Infraestructura Regional
Sudamericana (IIRSA)
1a ed. - Buenos Aires / 60 p. ; 20x20 cm.
Esta obra está bajo una licencia Reconocimiento-No comercial-Sin obras deri-
vadas 2.5 Argentina de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia,
visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/> o envíe una car-
ta a Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California
94105, USA.

© Observatorio Latinoamericano de Geopolítica 2007

Esta publicación es parte de los resultados de investigación del **Observatorio Latinoamericano de Geopolítica** (www.geopolitica.ws) auspiciado por la **Fundación Rosa Luxemburgo** (www.rls.org.br). Integran el Observatorio Raúl Ornelas, Paula Lucía Aguilar, Carlos Motto, Paula Porras, Rodrigo Yedra, Guadalupe Guadarrama y Sergio Serrano, bajo la coordinación de Ana Esther Ceceña.

Coordinación editorial: Asociación Nuestra América (www.nuestraamerica.org)

Responsable de la edición: Santiago Hoerth

Diseño de portada, interior y composición: Santiago Hoerth

Imagen de tapa: www.vialidad.gov.ar

1ª edición: 1000 ejemplares

Impreso en Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el mes de noviembre de 2007.

Imprenta: Graficor SRL.

Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, incluidos la reprografía y el tratamiento informático o cualquier medio electrónico, sin citar la fuente.

Sitio web: www.geopolitica.ws

Índice

| | |
|--|-----------|
| Territorios diseñados | 7 |
| Los planes de ordenamiento del territorio americano | 9 |
| Las nuevas fronteras sudamericanas | 17 |
| Eje Amazonas | 23 |
| Eje Capricornio | 27 |
| Eje Hidrovía Paraná-Paraguay | 29 |
| Eje Mercosur-Chile | 35 |
| Eje Andino | 37 |
| Eje Interoceánico Central | 41 |
| Eje Perú-Brasil-Bolivia | 43 |
| Eje del Sur | 47 |
| Eje Escudo Guayanés | 51 |
| Eje Andino del Sur | 53 |
| ¿Modernización capitalista o bifurcación? | 55 |
| Bibliografía | 57 |

**Territorialidad de la dominación:
La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)**

Territorios diseñados

...la legibilidad de una sociedad proporciona la capacidad para la reingeniería social de gran escala...

James Scott, Seeing like a State¹

La Tierra se va transformando con la historia que le imprime marcas, le coloca fronteras y diques, la contiene o, en ocasiones, la potencia y la libera. La Tierra contiene una y mil historias en los cauces de sus ríos, en sus manchas selváticas, en sus desiertos, montañas y glaciares.

La exuberante selva del Amazonas, que hoy se retrae para dar paso al “progreso” capitalista, fue producto de miles de años de asentamientos que fueron creando la terra preta, tierra mejorada y fértil que permitió ir extendiendo la mancha verde de millones de especies.

Un número cada vez más grande de investigadores ha llegado a la conclusión de que la cuenca del Amazonas [...] Lejos de ser la tierra virgen intemporal y con un millón de años de antigüedad que muestran las postales, [...] es el resultado de una interacción histórica entre el medioambiente y el ser humano. (Mann, 2006: 378).

...durante mucho tiempo unos pobladores inteligentes, que conocían trucos que nosotros aún estamos por aprender, utilizaron grandes parcelas de la Amazonia sin destruirla. Ante un problema ecológico, los indios lo resolvían. En vez de adaptarse a la naturaleza, la creaban. Estaban en pleno proceso de formación de la tierra cuando apareció Colón y lo echó todo a perder. (Mann, 2006: 410).

La vida se escribe sobre la tierra, geografiando, como nos recuerda Carlos Walter Porto Gonçalves. Y si bien algunas sociedades lograron crear el maíz, el pejibaye, la terra preta y un sinnúmero de híbridos, variantes y tecnologías que enriquecían el fortalecimiento y diversificación de especies, otras, como la occidental capitalista, se han ocupado de simplificar la naturaleza buscando su ordenamiento o su legibilidad. Dentro de éstas últimas, la naturaleza se pone al servicio del progreso, y para ello tiene que ser inteligible y legible. Es necesaria la transfor-

¹ Todas las traducciones de las citas de James Scott y del National Energy Policy Development Group son nuestras.

mación de la naturaleza mediante criterios de orden y eficiencia, trocando o simplificando sus códigos de comportamiento para adecuarlos a las herramientas de lectura y apropiación desarrolladas por la clase dominante:

El discurso utilitarista reemplaza el término "naturaleza" con el término "recursos naturales", focalizándose en aquellos aspectos de la naturaleza que pueden ser apropiados para el uso humano [...] las plantas valiosas devienen "cosechas", mientras que las especies que compiten con ellas son estigmatizadas como "maleza" y los insectos que las ingieren como "plaga". (Scott, 1998: 13)

La agricultura es, después de todo, una reorganización radical y una simplificación de la flora para adaptarla a objetivos humanos. (Scott, 1998: 2)

La manera como las diferentes sociedades conciben, entienden y escriben la tierra se relaciona con los modos de organización social en sí mismos, con las relaciones de socialidad y de poder que les son propias. Sociedades plurisujéticas, que reconocen la multiplicidad de agentes sociales, tienen un modo de relacionarse con la naturaleza y crear el territorio muy distinto al de sociedades como la capitalista, que tiende a la objetivación para establecer su dominio. La objetivación de la naturaleza y el territorio conduce a su racionalización o, en otras palabras, a su apropiación racional.

Una vez que el territorio, la naturaleza y la sociedad adoptan carácter de objetos pueden ser organizados funcionalmente.



Los planes de ordenamiento del territorio americano

Tanto las capacidades tecnológicas como los alcances políticos determinan las condiciones y el ambiente en el cual se definen las dimensiones y posibilidades de uso y ordenamiento de los territorios. El neoliberalismo, como proyecto de solución de una crisis que tocaba todos los ámbitos de las relaciones capitalistas, llegó acompañado de su propia manera de apropiarse los territorios y refuncionalizar el espacio.

Los planes económicos

La batalla de Estados Unidos por mantener una hegemonía amenazada por las versiones orientales del capitalismo lo llevó a revitalizar la vieja (1823) pero totalmente vigente doctrina Monroe (América para los americanos) y a voltear hacia el continente como auténtica plataforma de guerra, así sea guerra comercial, frente a la competencia del exterior.

Tímidamente, este nuevo diseño continental inicia por los territorios más cercanos: el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) marca las pautas de una expansión que se irá ampliando geográficamente y profundizando dimensionalmente. Del comercio se pasará a la infraestructura, a las políticas económicas, a la normatividad, a las comunicaciones y... a la seguridad. De América del Norte se salta hacia Sudamérica, el Caribe y América Central, siempre con especial cuidado de incluir las zonas que pueden ser catalogadas como estratégicas no sólo dentro de uno de los tratados, planes o proyectos sino en varios a la vez.

Así ocurre con la región tropical de América, que abarca desde el sur de México hasta la Amazonia, y que está comprendida en el TLCAN, en el Plan Puebla Panamá, en el Plan Colombia, en el Tratado de Libre Comercio de Centroamérica y República Dominicana (CAFTA-RD), en la IIRSA y, como toda América, en el temporalmente abortado proyecto del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

Estos megaproyectos se han ido desplegando poco a poco sobre el territorio latinoamericano. El TLCAN funcionó como mecanismo de recuperación de la competitividad estadouni-

dense para enfrentar el bloque que se había formado en la cuenca asiática, pero simultáneamente fue una experiencia comercial, de inversiones, jurídica y demostrativa, que constituyó la base sobre la cual se diseñaron el resto de los tratados impulsados en el continente, entre los que habría que destacar, por su envergadura, el ALCA.

Una vez echados a andar los planes estratégicos directamente económicos (TLCAN, CAFTA-RD, TLC Chile-USA), precedidos por profundas transformaciones de los marcos constitucionales nacionales que desprotegieron los acervos patrimoniales y la soberanía de las naciones sobre los bienes que por naturaleza, geografía e historia les pertenecían, se avanzó hacia la cobertura de áreas fundamentales que no habían podido ser incluidas en esos primeros tratados.

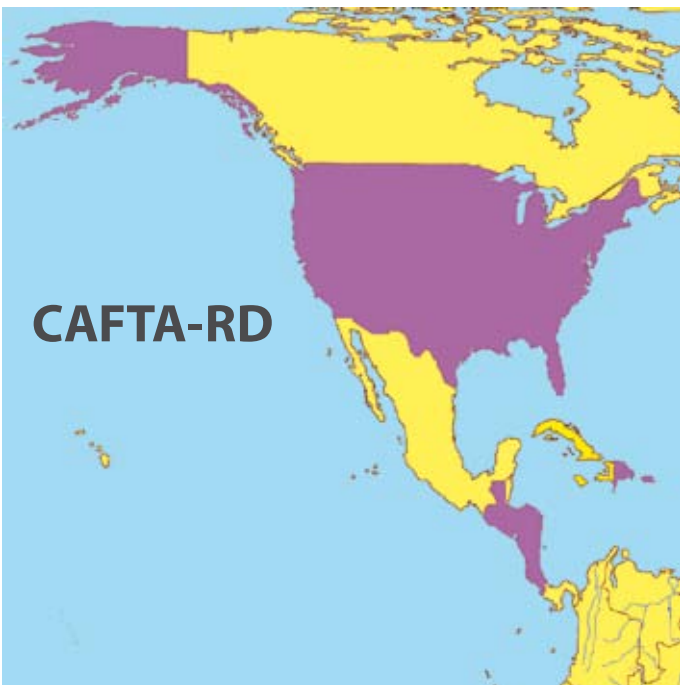
Los planes de control militar

Un segundo momento en estos planes estratégicos combina intereses económicos relacionados con el acceso a zonas privilegiadas por sus dotaciones materiales, con una acción de control directo sobre poblaciones y puntos geográficos determinantes. Así es como el control de algunas rutas porosas de negocios no regulados y altamente rentables, junto con el interés de penetrar la cuenca amazónica y supervisar la conexión entre el norte y el sur del continente, en esa pequeña cintura donde América se quiebra, por un lado, y por otro la impronta de combatir insurgencias de larga historia, lleva al establecimiento del Plan Colombia, que hoy abarca desde la frontera entre Colombia y Panamá hasta el sur de Perú, aunque con la reciente autoexclusión de Ecuador.

Los megaproyectos de infraestructura

El tercer momento, aunque temporalmente sobrepuesto, como los otros, es el que busca trazar nuevas rutas, adecuadas a la geografía económica del siglo xxi: las nuevas venas abiertas hacia el imperio que responden a nuevas necesidades y a una diferente selección de las materias primas y los llamados recursos estratégicos. Caminos que conecten los grandes centros de producción y consumo del mundo, que abaraten y aceleren los traslados y que al mismo tiempo refuercen la vigilancia y el control sobre los mismos es el objetivo.

Hacer fluir el corazón de las selvas o las profundidades de las minas hacia los centros industriales y, a la inversa, llevar el espíritu industrial y competitivo hasta el centro de las selvas y



minas. Agilizar los desplazamientos diversificando sus medios: ferrocarriles, autopistas, ríos, canales y cables de fibra óptica. Transformar el territorio. Adecuarlo a las nuevas mercancías, a las nuevas tecnologías y los nuevos negocios. Cuadricularlo, ordenarlo, hacerlo funcional y... productivo. Ese es el modo capitalista de entender la naturaleza y relacionarse con ella.

Objetivos prácticos habían animado al utilitarismo matemático, que parecía promover la perfección geométrica como el signo distintivo de un bosque bien administrado, al tiempo que el ordenamiento racional de los árboles ofrecía nuevas posibilidades para el control de la naturaleza (Lowood, Henry, en Scott, 1998: 15)

Hacer de las nuevas rutas lugares de trabajo instalando plantas ensambladoras a lo largo de los caminos o utilizando barcos-fábrica; hacerlas adecuadas al movimiento de petróleo, gas y minerales tanto como al de información; multiplicar los usos de la naturaleza haciendo del agua medio de traslado y mercancía; establecer nuevos ordenamientos lógicos y, en la práctica, nuevas fronteras. Eso contiene esta otra modalidad de planes estratégicos infraestructurales.

Dentro de esta línea, dos planes que se anuncian como iniciativas locales independientes y de cuño autóctono, tienen la curiosa virtud de abarcar desde la zona más austral hasta México, vinculando y reorganizando todo el espacio latinoamericano. Curiosamente también, aunque tenían diversos antecedentes sueltos, fueron presentados ambos como planes articulados en el año 2000: el Plan Puebla Panamá (PPP) y el proyecto de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA).

El Plan Puebla Panamá (PPP)

El PPP, lanzado como tal por Vicente Fox en su campaña electoral, agrupó varios proyectos anteriores dándoles un sentido nuevo:

1. El megaproyecto del Istmo de Tehuantepec, que intentaba suplir o, más bien, complementar al de Panamá. Este corredor o canal del Istmo de Tehuantepec, que fue objeto de un proyecto anterior al de Panamá, abortado por la Revolución mexicana, se planea a inicios de los años noventa como un canal multimodal (carretera, ferrocarril e hidrovías²) de nivel internacional, a la vez que un cinturón maquilador capaz de terminar de ensamblar las partes provenientes de distintos lugares del planeta y convertirlas en las mercancías finales que abastecerán en su mayoría el mercado estadounidense pero con salidas hacia los otros dos importantes

mercados del planeta: la cuenca asiática y Europa. Simultáneamente este corredor se vislumbra como una frontera o dique para detener a los migrantes centroamericanos e impedir que sigan camino hacia Estados Unidos, estableciendo casi un paso fronterizo nuevo;

2. El corredor biológico mesoamericano (CBM), proyecto del Banco Mundial para reconstruir los pasos de especies entre el norte y sur del continente, dictando las normas de su tratamiento futuro. Es decir, ordenándolos de acuerdo con los criterios de legibilidad, eficiencia y productividad mencionados arriba. Los dos puntos neurálgicos de este corredor se encuentran en la Selva Lacandona (México) y en la Selva del Darién (Panamá). Ambos constituyen encrucijadas bióticas donde confluyen especies de biomas diferentes y se generan nuevas especies o nuevas variantes de las ya conocidas. Puntos fundamentales para garantizar la reproducción y multiplicación de las dos manchas selváticas que se encuentran al norte y sur de Centroamérica (Sureste de México y Cuenca amazónica) y que, en conjunto, conforman el mayor y más diverso yacimiento genético del planeta.

3. Simultáneamente, el Plan Puebla Panamá agregó nuevas iniciativas como la de integración energética desde Panamá hacia Estados Unidos. El aumento constante del consumo energético de Estados Unidos fue uno de los elementos centrales de la redefinición de sus políticas hacia el resto del mundo, orientando tanto los tratados comerciales y las medidas de ajuste y desregulación promovidas a través del Fondo Monetario Internacional (fmi) y del Banco Mundial (bm), como las iniciativas de guerra. El Reporte del Grupo de Desarrollo de la Política Nacional de Energía afirmaba, en 2001, que:

Las estimaciones indican que en los próximos 20 años el consumo de petróleo de USA se incrementará un 33%, el consumo de gas natural por pozo más del 50% y la demanda de electricidad ascenderá un 45%. Si la producción americana de energía crece al mismo ritmo en que lo hizo en durante los 90s, enfrentaremos una brecha cada vez mayor. (NEPD, 2001: x)

Y esta deficiencia crítica, que colocaba a Estados Unidos en una posición de altísima vulnerabilidad, llevó a repensar la funcionalidad de los recursos del Continente y a trazar planes de gran envergadura que dieran materialidad a las venas abiertas de las que hablaba Eduardo

² La hidrovía no es una simple vía navegable sino una preparada para su utilización permanente (24 hrs/365 días), con señalización, mantenimiento, normas físicas de estándar universal, puntos de conexión intermodal (de paso de modo fluvial a modo terrestre) bien habilitados, carta de navegación y algunas otras condiciones del mismo orden. Ver Bara, Sánchez y Wilmsmeier, 2006: 53-54.

Galeano, bajo la forma de oleoductos, gasoductos y redes de generación (hidroeléctricas sobre todo) y transmisión de energía eléctrica.

4. Y, finalmente, el PPP se propuso la conformación de un mercado de trabajo único para las maquiladoras, aprovechando toda la fuerza de trabajo barata que pudiera provenir de los 64 millones de habitantes de la zona, marcadamente pobres y con un alto porcentaje de población indígena.

Todos estos proyectos requieren, indudablemente, de un avituallamiento comunicacional. Completar, modernizar e integrar las rutas y puertos para garantizar los traslados ágiles y baratos, con telecomunicaciones que permitan su control y seguridad, fue quizá la propuesta más visible del PPP. Quizá también, junto con las hidroeléctricas, la más combatida.

Este Plan ha tenido un rechazo amplio que permitió la conformación de organizaciones campesinas y de la sociedad civil a nivel mesoamericano. Pero si bien esto ha obstaculizado su avance en términos generales, hoy el PPP se amplía incorporando a Colombia, con toda su carga militarista, y algunos de sus proyectos han ido prosperando unilateralmente o se han trasladado, por lo menos parcialmente, hacia otros planes. Tal es el caso de la iniciativa de integración energética recientemente incluida en la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN).

Los planes de seguridad

Con la ASPAN da inicio un nuevo tipo de planes estratégicos o megaproyectos, que subsumen los criterios económicos en los de seguridad, justificando así acciones que de otro modo no podrían ser admitidas por ser violatorias de las soberanías nacionales. Si bien estas soberanías se encontraban ya seriamente cuestionadas por la creación de una normativa supranacional, de nivel superior a las legislaciones internas de las naciones implicadas en los tratados de libre comercio, los planes de seguridad tienden a crear complicidades y supranacionalidades en todas las actividades de prevención, combate, y control del narcotráfico y el terrorismo, manteniendo peligrosamente la ambigüedad con la que estos han sido reconocidos como amenazas a la seguridad nacional de Estados Unidos.

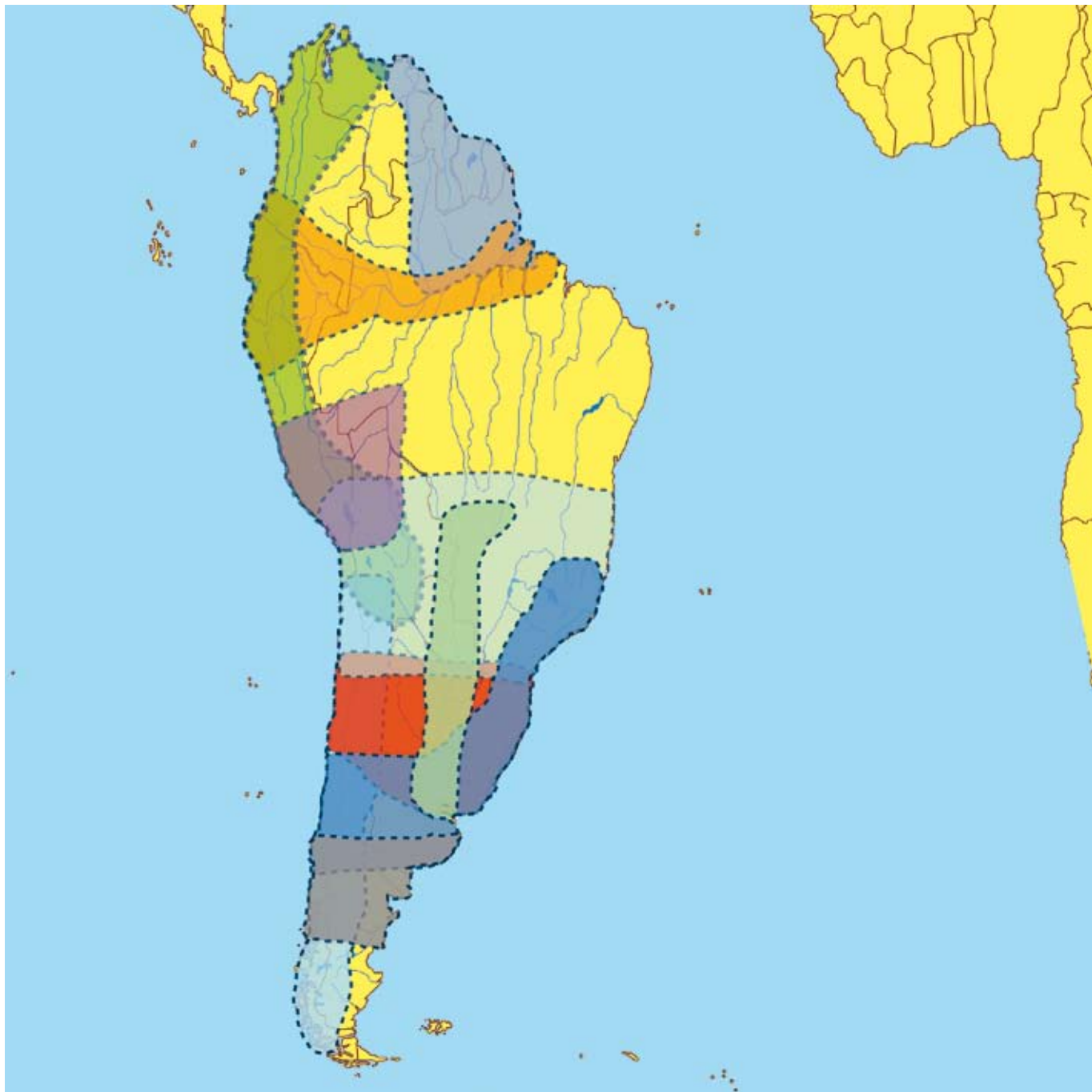
Se trata de planes pensados desde una perspectiva militar que inician por un reconocimiento de los territorios y de ahí diseñan estrategias de control global. Las fronteras se redefinen de

acuerdo con los objetivos de seguridad y las normatividades correspondientes responden ya no a los criterios de bienestar de la población, de cuidado del patrimonio de la nación como en otros tiempos, sino a los de control y disciplinamiento. Es el nuevo Leviatán que se levanta sobre los vestigios de la democracia, a veces escasamente conquistada, y sobre la autodeterminación de los pueblos.

Integraciones como la de ASPAN, que extiende el homeland (territorio interno) estadounidense por el norte hasta tocar los glaciares, pasando por los yacimientos de petróleo, de metales estratégicos, y por los bosques canadienses, y por el sur hasta la frontera con América Central, abarcando nuevamente la zona de yacimientos petroleros, las minas, la única selva tropical húmeda del norte de América, y el territorio que más trabajadores migrantes o maquiladores aporta para el desarrollo de la economía del gran coloso, se complementan con planes que se implantan para el combate al narcotráfico, pero que tienen muchas otras derivaciones y fuertes implicaciones de soberanía y jurisdicción.

El Plan México, gemelo del Plan Colombia, se perfila como el soporte financiero a las actividades de readecuación de policías, militares y paramilitares mexicanos por parte de los instructores de operación e inteligencia norteamericanos, de equipamiento de estos cuerpos, pero también de actuación directa de los cuerpos de seguridad estadounidenses en territorio mexicano. Aun antes de aprobarse la dotación de recursos, las evidencias de la puesta en acción del Plan se van multiplicando día a día.





Las nuevas fronteras sudamericanas

La iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA), que parece estar diseñando nuevas fronteras internas para el Sur del Continente, se anuncia públicamente en agosto-septiembre de 2000 en una reunión auspiciada por Fernando Henrique Cardoso en Brasilia, con la presencia de los representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El BID fue creado en 1959 para apoyar el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe, justo cuando la revolución cubana empezaba a abrir nuevos cauces. En 1961 se lanza la Alianza para el Progreso (ALPRO), iniciativa contrainsurgente que intentaba impedir otra experiencia como la de Cuba, junto con la siniestra USAID como su brazo operativo, con un objetivo similar al del BID pero con dos líneas de financiamiento: la del desarrollo económico y social y la militar. Hoy ya no se habla de la ALPRO sino del ALCA, el PPP y la IIRSA, pero la USAID y el BID siguen funcionando y, en términos generales, el marco sigue siendo el mismo, aunque los objetivos específicos y las modalidades operativas son otros.

Megaproyecto de enormes implicaciones, el IIRSA pretende "...construir un nuevo paradigma para el desarrollo de la infraestructura regional, sustentado sobre los requerimientos de la demanda..." (Fonplata, 2007. *Cursivas nuestras*), logrando posicionarse ágilmente en los mercados europeos y los del Asia Pacífico, y en los dos flancos territoriales de la economía estadounidense.

Para lograr todo ello, y ante la esquizofrenia de tratar a la naturaleza a la vez como objeto del deseo y obstáculo, el territorio sudamericano ha sido subdividido de acuerdo a sus virtudes económicas y estratégicas. Destacan dos regiones por su actividad industrial y concentración poblacional, es decir, por la fuerza de trabajo real y potencial que ofrecen, y el resto por las dádivas de la naturaleza, puesto que se trata de poner en ruta la explotación de yacimientos hidrocarburíferos, minerales, genéticos, acuáticos y también agropecuarios. Justamente porque la IIRSA está pensada a partir de la demanda tiene un diseño centrífugo, extractivo, de expulsión de riquezas hacia los centros de demanda. De la misma manera que el Plan Puebla Panamá se construye desde Panamá hacia Estados Unidos, la IIRSA se piensa desde el centro hacia las costas o hacia los ríos que fluyen rumbo al mar. No obstante, como bien

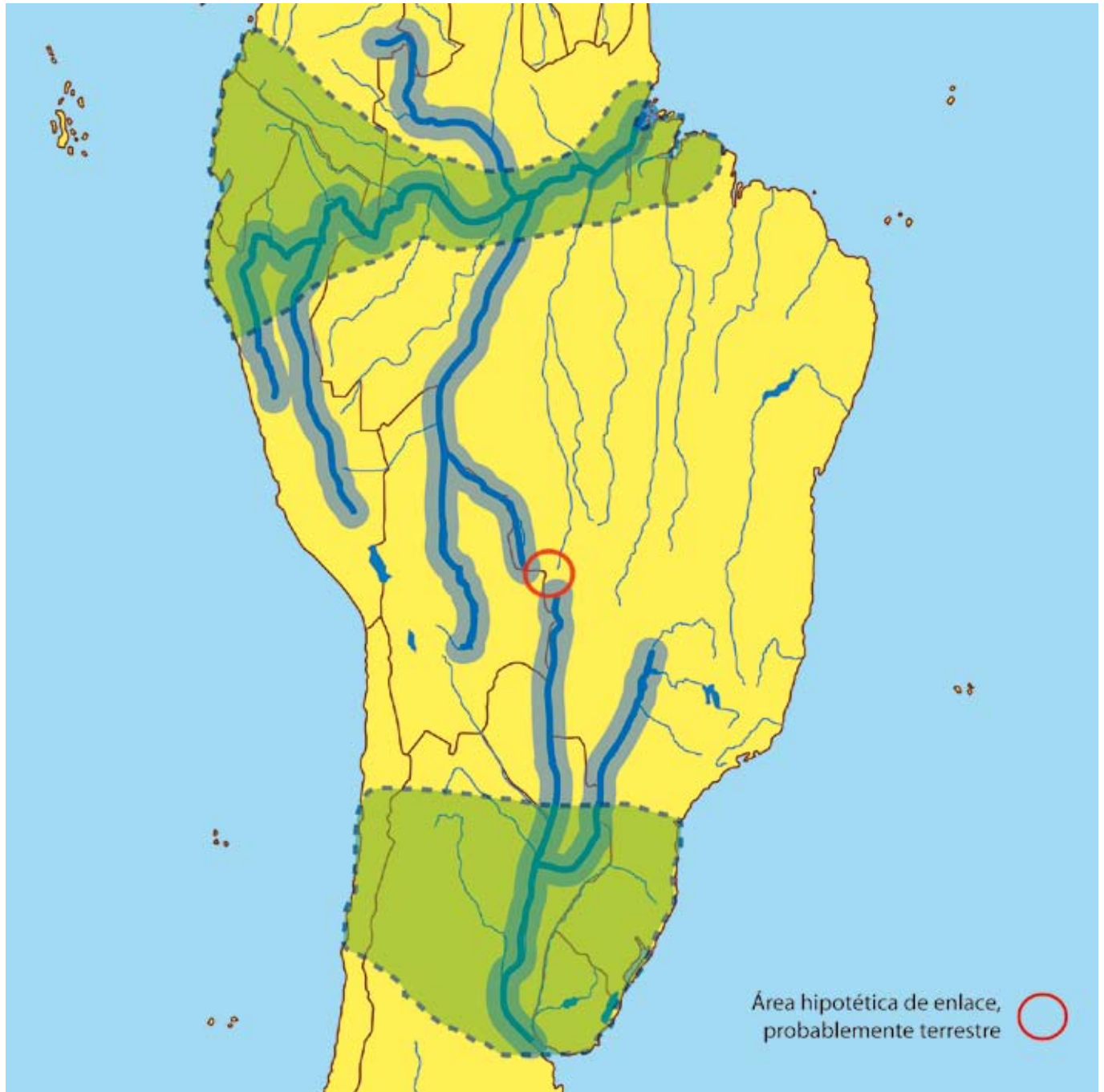
nos recuerda Raúl Zibechi, es un proceso de doble orientación, en el que no hay que dejar de considerar las lógicas regionales, a pesar de que la dinámica global está marcada por los intereses y perspectivas del gran capital mundial y de su centro hegemónico. Así, en el caso de IIRSA “[se trata] de una integración doblemente subordinada: a Brasil, por parte de los países sudamericanos, y del conjunto de la región al mercado y el empresariado mundiales.” (Zibechi, 2006)

En este proyecto los puertos se convierten en piezas clave de organización regional. Puertos en las costas, pero también sobre los ríos de gran caudal, como puede observarse en el mapa (pág. 19).

En total se han diseñado ocho ejes transversales y dos longitudinales, con un enfoque profundamente estratégico que determina que algunas regiones particularmente importantes por su dotación de recursos se encuentren bajo el manto de dos o tres ejes simultáneamente.

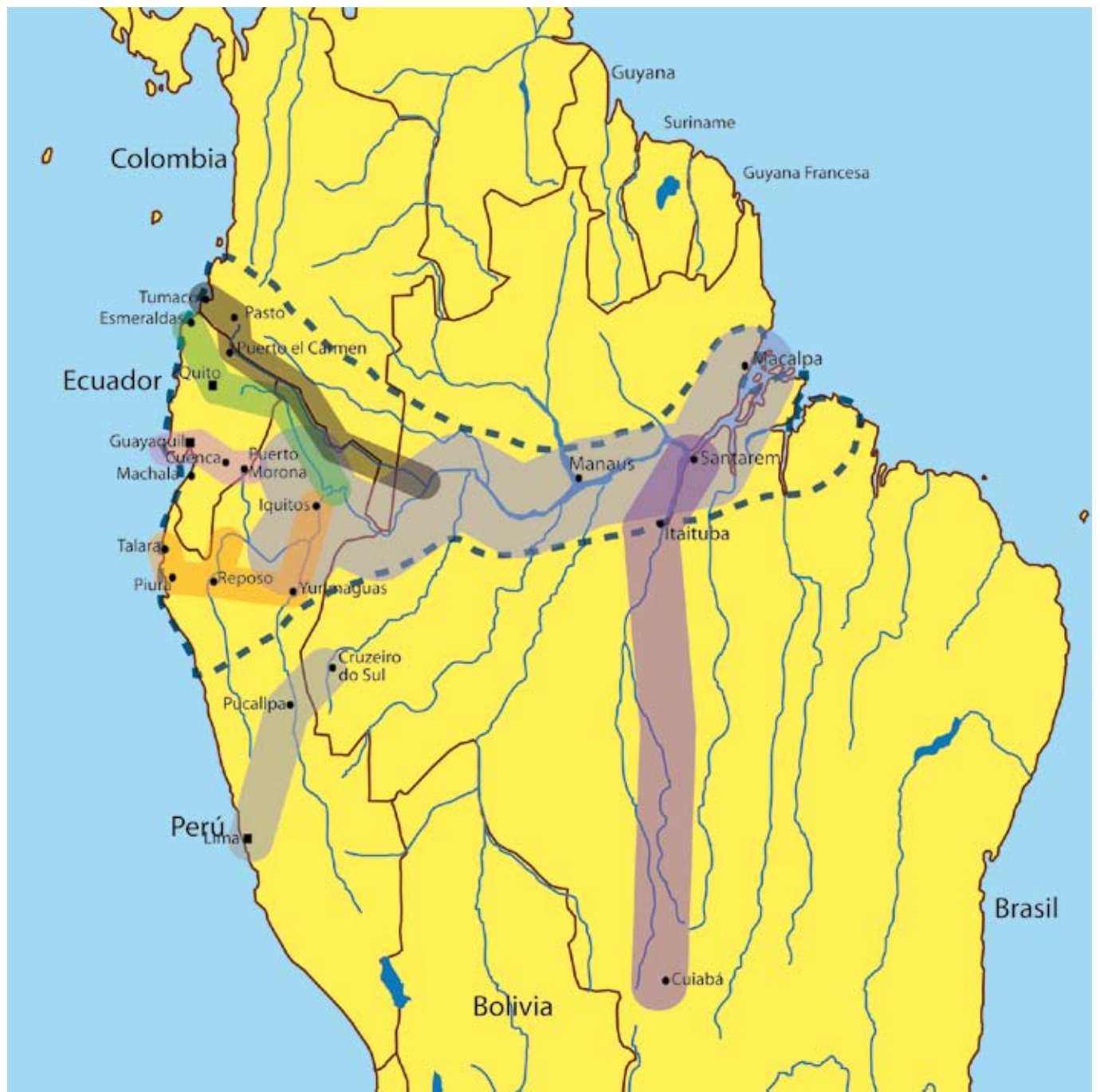
Una visión económica formal, que a la vez considera los intereses regionales, indica como ejes principales los de la zona del Cono Sur que concentran la mayor parte del Producto Interno Bruto (PIB) sudamericano; sin embargo, a partir de una visión estratégica los ejes principales son el Amazonas y el Capricornio, por sus riquezas naturales, y sus conexiones a través del río Madera hasta Beni y de la Hidrovía Paraguay-Paraná.





**Ejes de integración regional sudamericana
y de diseño estratégico-económico de fronteras**

Eje Amazonas



Eje Amazonas

El eje Amazonas es una franja de unos doscientos kilómetros de ancho, que se despliega a lo largo de 20.000 Km. de vías fluviales navegables. Es el eje más ambicioso de todos y, sin duda, el de mayor importancia y potencialidad, porque cruza la mayor y más variada selva del mundo y porque abre una fisura en el Continente por su parte más ancha. Hasta ahora los pasos interoceánicos habían sido trazados (o pensados) en los istmos; esta vez, con el fin de abarcar lo más posible las grandes riquezas sudamericanas, el canal atraviesa un área 250 veces mayor que la del Canal de Panamá.

Esta franja concentra alrededor de un 40 % de la biodiversidad del planeta y entre el 15 y 20 % del agua dulce no congelada. Además del carbón que contiene en su subsuelo, es una fuente incalculable de biomasa. Su potencial de utilización productiva es enorme y sumamente variado. La vía de interconexión, entonces, tiene como objetivo penetrar en las riquezas de la selva amazónica, dirigiéndolas hacia los dos océanos mediante la unión de los ríos que casi la dibujan naturalmente,³ a través de los puertos Tumaco (Colombia), Esmeraldas (Ecuador), Paita (Perú), Manaus, Belén y Macapá (Brasil). El área definida para el eje se estima en 4.5 millones de km² y cuenta con 52 millones de habitantes.

Además de su riqueza natural, se trata de una zona económica muy variada pues abarca actividades industriales (electrónica, biotecnología, química, farmacéutica, cemento, naval, aluminio, fertilizantes), agrícolas (caña de azúcar, algodón, tabaco, café, algodón, soja, sorgo), agroindustriales, forestales, pesqueras, extractivas (petróleo, gas, carbón, metales, uranio, hierro, oro, esmeraldas) y turísticas, con excelentes condiciones para la generación de hidroelectricidad.

Por sus condiciones, de los primeros 44 proyectos IIRSA para esta franja 21 son para obras fluviales, 12 carreteros, 3 marítimos, 5 para transporte aéreo y uno para adecuaciones fronterizas, y los otros dos son de interconexión energética, en la que se identifican “serias dificul-

³ Huallaga, Maraón, Ucayali y Amazonas en Perú, Putumayo y Napo en Ecuador, Putumayo en Colombia e Iça Solimões y Amazonas en Brasil y los puertos fluviales de El Carmen en la frontera entre Ecuador y Colombia, Gueppi en Colombia y Sarameriza y Yurimaguas en Perú.

tades” dado que los sistemas de generación eléctrica se encuentran muy distanciados. Por esta razón, este eje tiene un desprendimiento hacia el sur siguiendo la ruta del río Madera, principal afluente del Amazonas y con un potencial hidroeléctrico invaluable.

La cuenca amazónica, por su importancia estratégica, ha merecido el interés de diversos tipos de proyectos, todos encaminados a su apropiación: los conservacionistas “profundos” que pretenden cercarla; los ecológico-productivos que buscan rentabilizar (patentar) la mayor cantidad de especies endémicas y conocimientos locales sobre su uso; los económicos que promueven la construcción de carreteras y el aprovechamiento exhaustivo de algunas riquezas de alto valor; los estratégico-militares que buscan su control total y que avanzan de la mano del Plan Colombia y de acuerdos específicos sobre los sistemas de radares, monitoreo, satélites y, especialmente, los energéticos, que se orientan a la explotación de las diversas fuentes que ofrecen estos territorios.

La zona más militarizada de Sudamérica es justamente la de la cuenca amazónica. En torno a ella se encuentran las bases estadounidenses de Aruba y Curaçao que sustituyeron, junto con Manta en Ecuador⁴ y ampliando el área de alcance, las posiciones de Panamá; las de Caño Limón, Larandia, Tres Esquinas, Marandúa y Toleimada en Colombia; Iquitos en Perú; y múltiples aeropuertos y helipuertos asociados a las actividades de la DEA (Ceceña, 2006; Gómez, 2002).

En la región amazónica se concentra el mayor potencial de generación de energía hidroeléctrica de Brasil (aproximadamente un 50%), con 46 represas hidroeléctricas construidas y 258 inventariadas, y una previsión en torno a 130.000 MW (MAB, 2007). De este total, 39 represas están planeadas en el estado de Rondonia y las prioritarias son las que se ubican en el río Madera.⁵

Este río se forma por la unión de los ríos Beni y Mamoré. Es uno de los cinco ríos más caudalosos del mundo, con mil kms. de recorrido, y con capacidad para trenes de barcas mayores a 6 toneladas. Según FOBOMADE, por el río Madera fluye más del 95 % del caudal total de los ríos bolivianos y es la fuente principal de sedimentos en suspensión y sólidos disueltos de la cuenca. Desde el punto de vista energético, el proyecto del río Madera forma parte de un

⁴ Con la llegada de Rafael Correa a la presidencia de Ecuador se ha decidido no renovar la concesión de uso de la base de Manta a las fuerzas armadas estadounidenses, cuyo convenio actual vence en 2009. Esto ha llevado a explorar la posibilidad de instalar una nueva base en el norte o noreste de Perú y a colocar una adicional en Colombia.

conjunto que “intenta convertir la Amazonía en una gigantesca usina hidroeléctrica, trastocando y destruyendo todo el equilibrio ambiental y regional, lo que tendría graves efectos para la naturaleza y la vida misma” (FOBOMADE, 2007).⁶

El proyecto hidroeléctrico para el río Madera esta conformado por la construcción de una hidrovía de 4.200 kilómetros de largo, que hace posible la navegación de grandes embarcaciones. A esto se le suma la construcción de 4 represas para la producción de energía.² Además se planea la construcción de una gran línea de conexión y transporte de la energía producida de unos 1500 km. de extensión (MAB, 2007).

El consumo nacional de electricidad en Bolivia no alcanza a 800 MW y el de la región a 20 MW. Por tanto, las obras del río Madera están dirigidas a la exportación, ya que las propuestas para Bolivia generarían alrededor de 3.600 MW, mientras que las situadas en territorio brasileño, más de 7.000 MW. (FOBOMADE, 2007).



⁵ Existen en el mundo unas 45 mil represas cuya construcción ha desplazado a unos 80 millones de personas. En Brasil, hay más de un millón de desplazados y son más de dos mil las represas construidas, tanto para la producción de energía como para el abastecimiento de agua. 650 de ellas son hidroeléctricas (MAB, 2007:5).

⁶ De acuerdo con el MAB las empresas más interesadas en la construcción de represas son: Alcoa Aluminio (USA) que produce con energía “subsidiada” de grandes hidroeléctricas ya en otros estados. La mayor empresa privada de generación de energía eléctrica en 2004 en Brasil es la Suez Tractebel, filial del grupo Suez (Francia) cuarta mayor empresa del mundo de negocios con agua. La privatizada CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) (USA) segunda empresa minera del mundo, consumió alrededor de un 5% de la energía eléctrica producida en Brasil en el 2005. Otros intereses en juego son los del grupo Votorantim dueño de 31 represas (Brasil), BHP Billiton (Inglaterra) mayor minera del mundo y asociada con Alcoa, el Banco Citicorp (USA) financiador de estas últimas, Duke Energy (USA) con el 2% de la energía generada en Brasil y por último la CTIC (China) Compañía de generación de energía del gobierno de China (MAB,2007).

⁷ Son las hidroeléctricas de San Antonio y Jirau en territorio brasileño, las de Guajará y de Cachuera Esperanza en territorio boliviano.

Eje Capricornio



Eje Capricornio

El eje Capricornio se desarrolla en torno al trópico del que toma su nombre, extendiéndose en una superficie de aproximadamente 1.798.700 km². Su trazado surca territorios de Argentina, Paraguay, Chile, Bolivia y Brasil y queda ubicado entre –y ligeramente sobrepuesto a– los ejes Interoceánico central y Mercosur-Chile, garantizando entre todos un abarcamiento total del territorio rioplatense.

Estratégicamente esta es una de las dos franjas más importantes. Incluye los yacimientos de gas de Bolivia; el petróleo del área fronteriza entre Bolivia y Argentina; una parte de los yacimientos metálicos de la Cordillera de los Andes en suelo de Chile y Argentina; comprende asimismo el sur industrializado de Brasil; la zona agrícola y particularmente sojera de Paraguay, Argentina y Brasil; la capacidad hidroeléctrica de Itaipú y Yaciretá; y el acuífero Guaraní, tercero en tamaño del mundo y el mayor del Continente, con un área de 1,195.700 km² aproximadamente y una capacidad de almacenamiento de 40 mil km³.

Uno de los puntos clave dentro de esta franja es sin duda la triple frontera, que aparece como gozne entre las zonas industriales y agrícolas, que se ubica en el corazón del acuífero Guaraní, que marca el área de colindancia entre los dos países más fuertes del Mercosur, y que ha sido señalado como punto crítico por el Pentágono en vistas a la instalación de diversas posiciones militares, o directamente de una base. Geopolíticamente éste es uno de los puntos de mayor importancia estratégica, por su alcance y su capacidad de irradiación hacia el Cono Sur, y la combinación de desarrollo industrial, agua, gas, petróleo y metales que se extiende a sus lados sobre el curso de este eje le otorga un carácter esencial dentro de todo el proyecto IIRSA, carácter que comparte con el eje Amazonas, a pesar de sus diferencias.

El desarrollo de la agricultura sojera es una de las bases de entrecruzamiento entre el empresario local y transnacional. El área dedicada a este cultivo, que circunda la triple frontera, va ampliando rápidamente su extensión, desplazando campesinos, introduciendo transgénicos y agrotóxicos, y entrando en contradicción con la conservación de las selvas, pequeñas pero importantes, de ese punto del planeta.⁸

Como en todos los otros ejes, los proyectos que aparecen abriendo brecha son los de trans-

portes, que en este caso combinan terrestres y fluviales, y que buscan resolver el “obstáculo” de la Cordillera de los Andes creando pasos fronterizos o puentes más accesibles, e impulsando, al mismo tiempo, el movimiento extractivo de las distintas subregiones.⁹ De los 33 proyectos registrados actualmente, sólo uno es de interconexión eléctrica y los demás son de transporte: 16 vial, 3 marítimo, 2 fluvial, 9 ferroviarios, 1 aéreo, 2 pasos de frontera y un proyecto. A éstos se sumarían incrementos de inversión privada en telecomunicaciones.



⁸ El sistema de humedales más grande del planeta, que se encuentra en esta zona, es albergue de una enorme cantidad de especies nativas. Ver las siguientes páginas.

⁹ El proyecto de Repsol-YPF de construcción del gasoducto boliviano a través de Chile, que desató la caída del presidente Sánchez de Losada en Bolivia, es paradigmático de los proyectos que se tienen en mente para esta región.

Eje Hidrovía Paraná-Paraguay

Esta hidrovía conforma, junto con la del río Madera-Beni, el corte longitudinal que integra la región sudamericana central de norte a sur y que le da salida al Atlántico por el río de la Plata. Se desarrolla a lo largo del curso de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Plata, haciendo contacto con territorios de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia, justo en la zona de los pantanales.

El sistema de humedales del eje Paraguay-Paraná, desde el Gran Pantanal del Alto Paraguay, incluyendo los pantanales del río Paraguay medio e inferior, el valle aluvial del Paraná medio e inferior hasta el río de la Plata, constituye el corredor de humedales de agua dulce más extenso del planeta [...] Este sistema de áreas húmedas se estructura a lo largo de más de 3.400 kilómetros de ríos libres de represas, un caso hoy poco frecuente en el mundo. Más de 20 millones de personas habitan en este gigantesco sistema de humedales [...] Sólo el Gran Pantanal matogrossense, con más de 14.000.000 hectáreas, es el humedal más extenso del mundo y una reserva de megadiversidad. A pesar de que no existen relevamientos completos, en la región del Pantanal fueron catalogadas alrededor de 3.500 especies de plantas, más de 100 especies de mamíferos, 180 de reptiles, más de 260 especies de peces y 650 de aves. Abriga especies amenazadas de extinción. Por su parte el río Paraná, colecta agua del sistema hídrico más grande de Sudamérica después del Amazonas, la Cuenca del Plata -la cuarta más grande del mundo y una de las mayores reservas mundiales de agua dulce. (Foro Ecologista de Paraná-Coalición Ríos Vivos, 2002)

El aprovechamiento de estas riquezas naturales es preocupación de organizaciones como Conservación Internacional, dirigida, entre otros por el Sr. Tomkins que ha comprado grandes extensiones en los Esteros del Iberá¹⁰, y de empresas interesadas en el agua del acuífero.

¹⁰ "El valle aluvial de río Paraná está conformado por un complejo sistema de humedales fluviales que son reservorio de una rica biodiversidad: 220 especies de peces en el Paraná medio, más de 20 de ellas de gran valor alimenticio. El Paraná medio, con más de 2.000.000 de hectáreas de humedales de 30 km de ancho promedio, es un gran criadero natural de peces y otros recursos acuáticos. También forman parte de este sistema, grandes humedales asociados a los ríos Paraguay y Paraná medio e inferior y a sus afluentes, como por ejemplo los Esteros del Iberá (Argentina), de 1.400.000 hectáreas; el Estero Patiño y el Bañado La Estrella, en la cuenca del río Pilcomayo (Argentina-Paraguay)". (Foro Ecologista, 2002)

No obstante, los intereses sobre la región, si bien todos privatizadores y expropiadores, son contradictorios entre sí. La adecuación de la hidrovía para agilizar el transporte, por el uso intensivo que implica, tendrá un efecto destructor sobre los humedales y todas las formas de vida que los habitan, pero apoyará el llamado desarrollo económico de esta área facilitando su vinculación interna y con el mercado mundial. A partir de los proyectos definidos, la hidrovía Paraguay-Paraná pretende desarrollar un sistema complejo de navegación modificando las características naturales de los ríos Paraguay, Paraná y Plata en un tramo que recorre 3.442 Km. navegables, contando desde Cáceres en Brasil, hasta Buenos Aires en Argentina, afectando 2.202 km sobre el río Paraguay y 1.240 km. sobre el río Paraná.¹¹

Los principales productos transportados actualmente son los granos, cereales (trigo y soja sobre todo), madera, cargas pesadas (minerales de hierro y manganeso que va de Corumbá a Barranqueras, San Nicolás, Villa Constitución y Nueva Palmira), fertilizantes y combustibles líquidos y gaseosos (Capra, 2003).¹² Pero con la posibilidad de encontrar los puentes de entrelazamiento de la hidrovía Madera-Madre de Dios-Beni y ésta, la variedad de productos en tránsito y la intensidad de los intercambios crecería notablemente.

La reducción de los tiempos de transporte con la adaptación de la hidrovía es realmente significativa, pues pasará, según los cálculos de Katherine Capra (2003), de 36 a 16 días para el trayecto Corumbá-río de la Plata-Corumbá (5.500 km.). Asimismo, la posibilidad de conectar fluvialmente Sao Paulo con Buenos Aires, los dos grandes centros económicos de la región, se abre con el tramo Paraná-Tieté (Bloch, 2000), que es considerado por IIRSA como un proyecto-ancla.

El conjunto de proyectos correspondientes a la hidrovía Paraguay-Paraná ha sido definido en Agosto del 2007¹³. La adecuación de esta vía navegable inicia aparentemente sus trabajos¹⁴, a pesar de que provocará un daño irreparable a la sociedad y al medio ambiente destruyendo los humedales y, con ello, afectando también la recarga del acuífero Guaraní. "Existe un serio riesgo de desecación del Pantanal..." nos recuerda José Da Cruz (2007).

¹¹ Los puertos y tramos identificables en este curso son: Puerto Cáceres – Corumbá, 672 km; Corumbá-río Apa, 603 km; río Apa-Asunción, 537 km; Asunción-Santa Fe, 1040 km; Santa Fe – Nueva Palmira- Buenos Aires, 590 km.

¹² La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye uno de los mayores sistemas navegables del planeta y es escenario del flujo de la región desde hace cientos de años. Algunos cálculos indican un área de influencia directa e indirecta en 3 millones de km² y 17 millones de habitantes (Da Cruz, 2007). A lo largo de su curso existen 64 puertos argentinos, 3 bolivianos, 11 brasileños 38 paraguayos y uno en Uruguay, sumando 117 puertos en total (Da Cruz, 2007).



Hay zonas del río Paraguay, por ejemplo, que son muy delicadas; muy cerca del Pantanal algunos expertos dicen que para que el ecosistema pueda soportar la navegación tendría que estar pasando sólo un tren de barcas por semana, de manera tal que la naturaleza pueda restablecer todo lo que es el ecosistema acuático sin que la navegación lo afecte. Pero con la carga que hay proyectada por día podrían estar pasando 8 o más trenes de 20 barcas cada uno. (Stancich, 2006)

...el Sistema Pantanal-Paraguay-Paraná con su rica diversidad biológica y étnica, constituye una unidad hidrológica, ecológica, cultural y poblacional que es una condición fundamental para el mantenimiento de los ciclos hidrológicos, la calidad ambiental, la conservación de la biodiversidad y la sustentabilidad de los ecosistemas y de las comunidades... (Foro Ecologista de Paraná-Coalición Ríos Vivos, 2002).

Hay ya 97 proyectos para este eje. 33 relacionados con infraestructura portuaria, 18 fluvial, 16 ferroviaria, 20 de transporte vial, 1 aérea; 1 hidroeléctrica, 2 centrales termoeléctricas, 1 gasoducto, 1 estación transformadora, 1 proyecto de trasposición de Itaipú, y 3 relacionados con las tecnologías de la información (TICs).

La actividad agroindustrial, que marca crecientemente la dinámica económica de la zona, es en gran medida el motor de la hidrovía, para beneficio de unos cuantos empresarios y el deterioro general de las condiciones de vida (naturaleza y sociedad) en este territorio privilegiado.

La concentración de grandes empresas, por ejemplo en el área de Rosario [Argentina], tuvo en los últimos años una inversión millonaria para todo lo que es el complejo aceitero basado en la soja, lo cual ha traído aparejado impactos ambientales de consideración por la utilización de agrotóxicos, la repercusión de los mismos sobre el cuidado del suelo y del agua, pérdida de nutrientes, las transformaciones en las áreas urbanas y por lo tanto el deterioro de la calidad de vida de las personas que viven cerca de estos emprendimientos. (Stancich, 2006)

¹³ La reunión de los equipos técnicos encargados del proceso de planificación territorial indicativa para este eje se realizó en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, y ahí se delimitaron los proyectos de integración y sus agrupamientos estratégicos a partir de un conjunto de indicadores o herramientas de planificación territorial indicativa http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_santacruz07_presentacion_metodologia_hpp.pdf

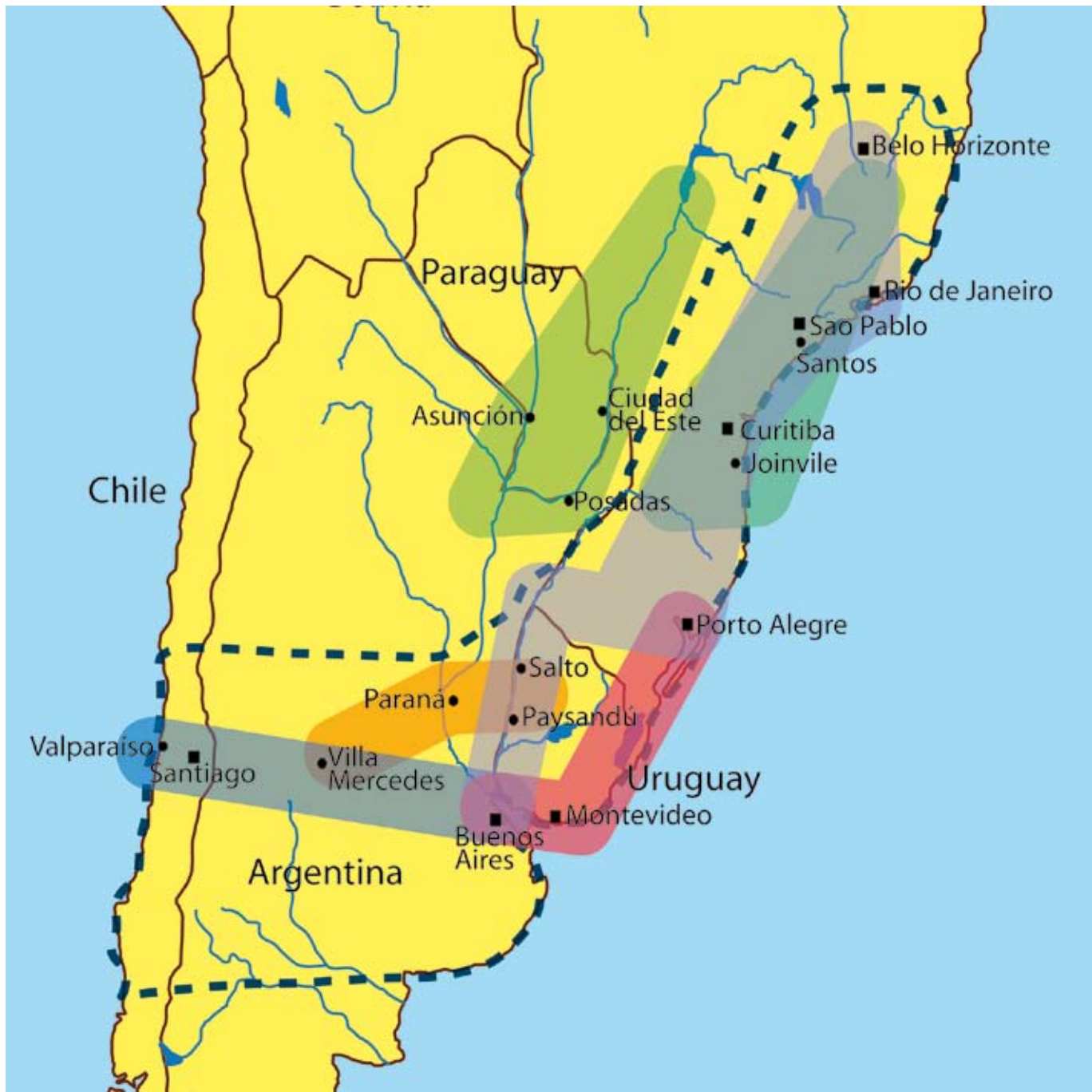
¹⁴ De acuerdo con la planificación del territorio elaborada por iirsa en agosto, se definieron 5 agrupamientos, con un total de 97 Proyectos. Estos agrupamientos están determinados a partir de las subcuencas del sistema de la hidrovía y sus áreas de influencia. Así el primer grupo lo conforma el río Paraguay en su tramo Asunción-Corumbá, el grupo 2 la cuenca de Tieté Paraná, el grupo 3 los ríos Paraguay-Paraná en el tramo Asunción-delta del Paraná, el grupo 4 el río Paraná en su sector Itaipu-confluencia y el quinto grupo de proyectos afectan a la cuenca del río Uruguay.

Un deterioro similar camina de la mano de la actividad de las pasteras, con el caso extremo de las de Botnia en territorio uruguayo, y de la actividad forestal que ha sustituido especies arrasando los bosques y recortando las selvas.

La hidrovía Paraguay-Paraná atraviesa el eje Capricornio justo en la triple frontera, que es, a la vez, uno de los puntos críticos del equilibrio estratégico, ecológico y económico regional. Es aquí mismo donde Estados Unidos pelea por instalar una base militar y, por lo pronto, coloca oficinas del FBI y de la DEA, hace aprobar localmente leyes antiterroristas y negocia convenios de inmunidad para sus tropas.



Eje Mercosur-Chile



Eje Mercosur-Chile

En una extensión de 3.1 millones de Km², esta franja o eje de integración abarca los estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul en el Sur-Sudeste brasileño; todo Uruguay; la región occidental paraguaya; la Mesopotamia (provincias de Misiones, Corrientes y Entre Ríos) y la región central de Argentina (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, La Pampa, San Luis, Mendoza y San Juan); las regiones chilenas de Coquimbo, Valparaíso, Libertador O'Higgins y Santiago.

Es la región más densamente urbanizada de América del Sur, con más de 10 concentraciones urbanas de más de un millón de habitantes. Entre éstas se encuentran las ciudades económicamente más importantes no sólo de los países que conforman el eje sino del subcontinente, con un PIB estimado en 469.7 miles de millones de dólares. Asimismo, en esta franja se encuentran varios de los territorios agrícolas más productivos del mundo. De acuerdo con la información oficial, esta región agrupa el 62 % de la economía argentina, el 63% de la brasileña, el 52% de la chilena y la totalidad de la uruguaya.

Entre sus productos actuales destacan los bienes primarios (llamados *comodities*): cereales, oleaginosas, hortalizas, frutas, carnes, soja, pieles, cueros, madera, pescados, minerales metálicos y no metálicos, petróleo y gas, algodón, tabaco, café; los de las agroindustrias: forestal, maderera, papel, alimentos, bebidas, jugos, lácteos, vinos; y los industriales: aeronáutica, automotriz, metalmecánica, petroquímica, materiales de construcción, metalurgia-siderurgia y aluminio, electrodomésticos, textil, confecciones, goma y plásticos.

No obstante, la importancia económica de esta región crece cuando se considera la presencia de los bosques nativos de la costa del sur de Brasil, señalados como hotspot (punto crítico o estratégico de biodiversidad) por Conservación Internacional (CI)¹⁵, y una franja de la Pa-

¹⁵ Entre los financiadores de Consevación Internacional, que se anuncia como organización ambientalista no gubernamental, están "Cemex, Citigroup, Chiquita, Exxon Mobil Foundation, Ford, Gap, J. P. Morgan, Chase and Co., McDonalds, Sony, Starbuds, United Airlines y Walt Disney" (Choudry, 2004), y otros del mismo nivel, relacionados con los supergrupos de poder económico de Estados Unidos (Ceceña, 1994). Según Aziz Choudry, "...al mismo tiempo que las corporaciones trasnacionales están confrontadas con la resistencia global y la oposición a sus actividades, están tratando de proyectar una imagen ecologista de sí mismos [apareciendo tras la fachada de CI]".

tagonia argentina, muy bien dotada en aguas, bosques y aire puro, y donde el International Cooperative Biodiversity Group (ICBG), integrado por agencias gubernamentales y universidades de Estados Unidos, organismos como CI, y laboratorios privados como Glaxo, Bristol-Myers, Wyeth-Ayerst o American Cyanamid desarrollan proyectos de bioprospección¹⁶, en convenio con universidades locales. Tal es el caso de un proyecto sobre zonas áridas a cargo de la Universidad de Arizona, que investiga la biodiversidad correspondiente de Argentina y Chile, junto con la Universidad Nacional de la Patagonia y el Instituto Nacional de Tecnología Agrícola en Argentina, y la Universidad Pontificia Católica de Chile (Giménez, 2001).

En términos de infraestructura se trata de una de las regiones mejor dotadas de servicios portuarios, logística, financieros y de comercio exterior, turismo y cultura, transportes, comunicaciones y electricidad, gas y agua. Cuenta, también, con una intrincada y vasta red de intercomunicaciones y servicios de telecomunicación. Sin embargo, el mejoramiento de las comunicaciones, insuficientes para el nivel de actividades proyectado, es uno de los propósitos centrales que comparten tanto los gobiernos regionales como los receptores de las exportaciones, muchas veces inversionistas directos. Sus puntos naturales críticos son la Cordillera de los Andes para la conexión con Chile y la salida hacia el Pacífico (o la de Chile hacia el Atlántico); y los ríos Paraná (Argentina y Paraguay-Brasil), de la Plata (Argentina-Uruguay), Uruguay (Argentina-Brasil-Uruguay) Paraguay (Argentina-Paraguay) y Jaguarón (Uruguay-Brasil) y, en general, la conexión con el eje Paraná-Paraguay (ver abajo).

La cartera de proyectos IIRSA para esta franja suma actualmente 68 en el ramo de las comunicaciones y transportes, de los cuales 39 corresponden al sector carretero, 8 al marítimo, 4 al ferroviario, 5 a pasos de frontera y 2 al aéreo. En el ramo de energía se incluyen 5 proyectos de interconexión: 3 interconexiones eléctricas y 2 nuevos gasoductos; y 5 de generación de energía: 4 hidroeléctricas y una termoeléctrica.



¹⁶ Se llama bioprospección a la búsqueda de activos biológicos (principios activos), principalmente en las plantas, para la fabricación de medicamentos o productos similares.

Eje Andino

Este eje está diseñado sobre una franja territorial que contiene los principales nodos de articulación (redes viales, troncales, aeropuertos, puertos y pasos de frontera) de Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela. Ocupa una superficie de 2.351.134 km², equivalente al 50% de la superficie de los países de la Comunidad Andina de Naciones, y su población se estima en 92 millones de habitantes. Lo articulan dos corredores viales que unen las principales ciudades de estos países: la carretera Panamericana (a lo largo de la cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y de la costa en Perú); y la carretera Marginal de la Selva (bordea la Cordillera Andina a nivel de los llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú). Se articula transversalmente con los Ejes del Escudo Guayanés, del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia e Interoceánico Central.

El PIB de la región es superior a los 200 mil millones de dólares, provenientes fundamentalmente del sector primario (*comodities*). Los principales productos que exportan en la actualidad esta región son el petróleo (aproximadamente 50% del valor total) y sus derivados (16.3 %), los productos mineros, el banano y el café (IIRSA,2004).

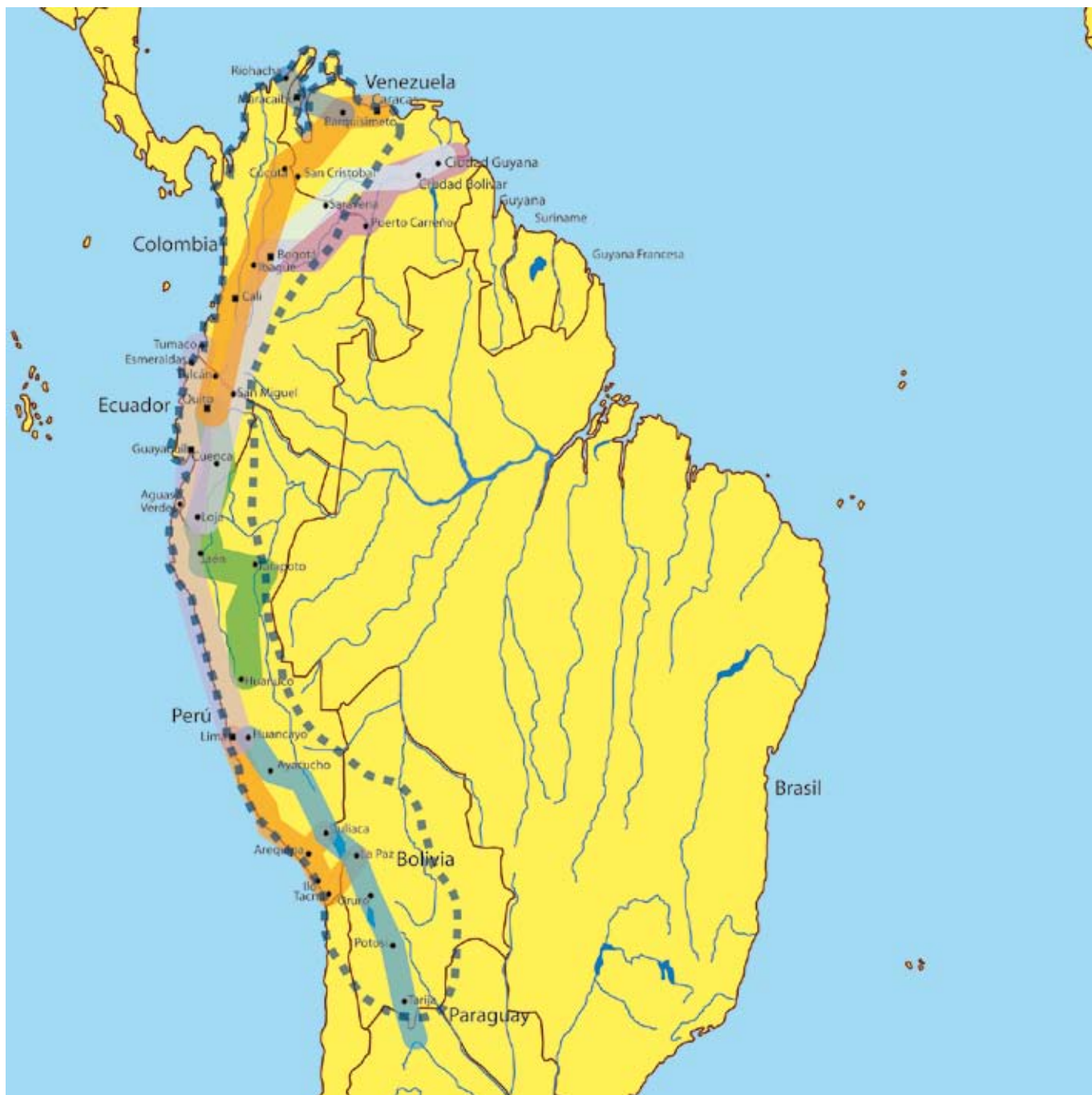
Se trata de una región muy rica en recursos naturales, con las mayores reservas de gas, petróleo y biodiversidad de América, pues contiene aproximadamente el 25 % de la biodiversidad mundial. Con una variedad de minerales importantes (hierro, bauxita, cobre, bronce, silicio, oro, plata), abundante en piedras preciosas y carbón, esta franja tiene una interés fundamentalmente extractivo. No obstante, su riqueza energética podría atraer inversiones en industrias pesadas, muy consumidoras de los mismos, y también muy contaminantes, como la siderúrgica y metalmecánica.

La diversidad de pueblos y culturas que habitan la región la convierten también en una abundante fuente de conocimientos, transformando la sabiduría milenaria, por obra y magia de la racionalidad capitalista, en un yacimiento de saberes.

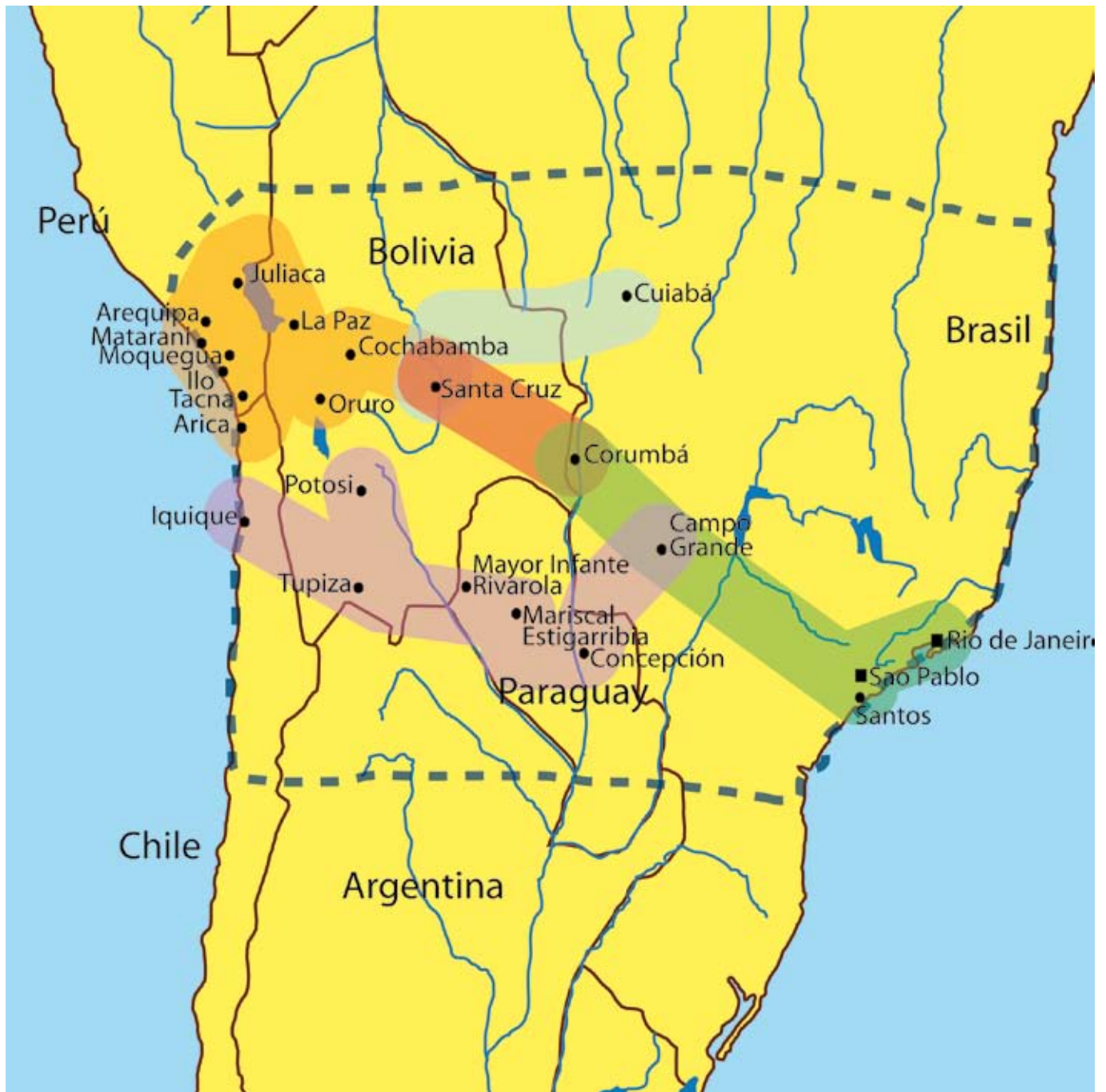
Contrariamente a lo que ocurre en el eje MERCOSUR, en esta franja la infraestructura de transporte es muy deficiente, en cualquiera de sus modalidades, por ello, a pesar de que la construcción de infraestructura energética es la prioridad mayor, con 13 proyectos de inter-

conexión o conducción y 3 de generación de energía, otros 38 están anotados para garantizar el transporte carretero, 7 para el aéreo, uno para el ferroviario y uno más para el marítimo y fluvial. En total son 74 proyectos contando 11 para facilitar los pasos de frontera.





Eje Interoceánico Central



Eje Interoceánico Central

Este eje constituye una franja transversal que atraviesa cinco países de la región: Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Abarca ocho de los nueve departamentos de Bolivia (salvo Pando), cinco estados de Brasil (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro y São Paulo), la primera región de Chile, todo Paraguay y las provincias peruanas Arequipa, Moquegua y Tacna. Se calcula que esta superficie ronda los 3.3 millones de km², lo que equivale al 19% de la superficie de América del Sur, con una población de 86,867.980 habitantes.

Colindante y en un tramo sobrepuesto al eje Mercosur-Chile, es el otro eje de mayor desarrollo económico. Abarca una región agrícola (soja, oleaginosas, cítricos, caña de azúcar y forrajes) y agroindustrial (cárnicos, lácteos, vinos) muy importante, que se complementa con el corredor industrial Belo Horizonte-Río de Janeiro-São Paulo, con disponibilidad también de recursos minerales esenciales (carbón, cobre, estaño, hierro, litio, potasio, oro, plata y zinc). En el terreno de los energéticos es una zona muy favorecida: las enormes reservas de gas del sur de Bolivia son el recurso motor de esta franja, en parte para abastecer las actividades económicas del propio eje, en parte para facilitar su exportación, pero simultáneamente se cuenta con hidroeléctricas de enormes dimensiones y capacidad como Yaciretá e Itaipú. El PIB total de la franja asciende actualmente a 291 millones de dólares.

Por la gran superficie sembrada de soja y caña de azúcar esta región se perfila como uno de los asientos para producir biocombustibles. De hecho Paraguay ha sido uno de los elegidos por el gobierno de Estados Unidos como pionero en este campo.

No obstante las comunicaciones existentes, de transporte y energéticas, son en general muy deficientes, aunque con las excepciones del corredor industrial brasileño que se encuentra mucho mejor dotado. Ecológicamente la construcción de estas vías de transporte es una amenaza adicional al sistema de humedales más importante del mundo.

En este eje hay 44 proyectos registrados de los que 22 corresponden a transporte carretero, 3 a marítimo, 7 a ferrocarrilero, 3 a aéreo y 6 pasos de fronteras. En total 41 proyectos relacionados con transporte, un proyecto de conexión energética y dos de telecomunicaciones.

Por el desarrollo económico de la zona este eje es pensado tanto para abastecer al mercado mundial con bienes primarios o de poca transformación, como para autoabastecimiento con el fin de colocar en este mercado bienes con un mayor valor agregado producidos por empresas de alcance sudamericano, y comprende un tramo de la hidrovía Madera-Beni, para conectar con la salida por el río de la Plata.



Eje Perú-Brasil-Bolivia

Eje transversal pero no bioceánico¹⁷, su importancia se centra en gran medida en sus riquezas biológicas y en la solidez de sus culturas originarias que, combinadas, abren posibilidades a la industria farmacéutica, biotecnológica y todas las relacionadas con el aprovechamiento de los principios activos de las plantas o de sus trayectorias genéticas. “Se trata de un territorio propicio para la investigación científica en temas de biodiversidad, desarrollo y cultura indígena (incluyendo conocimientos ancestrales sobre el valor de la selva)” (IIRSA, 2004:169). Además de estas riquezas, esta franja territorial contiene significativos yacimientos de gas natural (aprovechados por el Proyecto Camisea) y capacidad excedente de energía eléctrica (sobre todo hidroeléctrica) que puede abastecer la interconexión con regiones cercanas.

Por su posición representa otra salida del centro de Sudamérica hacia el Pacífico, alternativa a la del eje Amazonas, pero, sobre todo, este eje colinda con la región Madera-Beni, pieza clave de toda la articulación de IIRSA y salida al Atlántico por el río de la Plata.

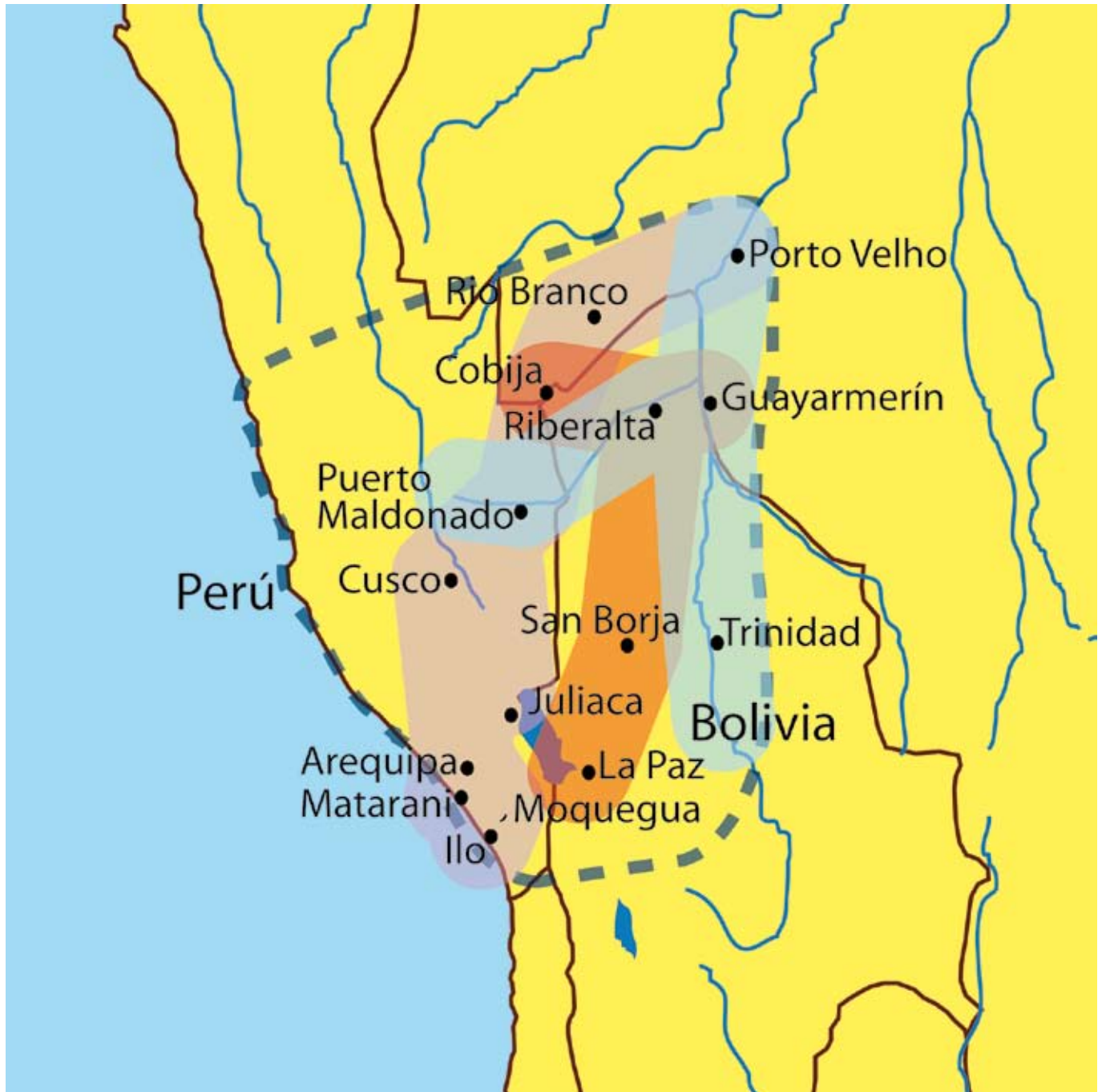
La superficie comprendida por el eje se estima en 3,5 millones de km², de los cuales el 82% corresponde a territorio brasileño, 10% al peruano y el 8% restante al boliviano. Tiene una población de 12,3 millones de habitantes, 68 % urbanos. Casi el 70 % de la producción de esta franja territorial corresponde a Brasil y el resto a Perú. Bolivia representa el 1 % del PIB total que asciende a US\$ 30.825 millones (IIRSA, 2004:166).

La actividad económica de la región comprende agricultura y agroindustria, ganadería, fruticultura, madera y sus derivados, piscicultura, pesca, artesanías, papel, químicos (fertilizantes, pinturas), fitofármacos, electrodomésticos, metalúrgica, termoplásticos, relojería, textiles, castañas, generación de energía eléctrica, caña de azúcar, gas natural, soja, turismo, oro y diamantes.

¹⁷ Abarca los departamentos Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Puno y Madre de Dios en Perú, Pando y Beni en Bolivia y en Brasil los estados de Acre, Rondônia, Amazonas y Mato Grosso.

Para este eje hay 18 proyectos, de los cuales 6 corresponden al transporte carretero, 4 al fluvial, 1 al aéreo y 3 al mejoramiento de pasos de frontera. En lo referido a la energía, están contempladas 3 microcentrales hidroeléctricas y 1 interconexión eléctrica.





Eje del Sur

El eje del Sur abarca la franja norte del territorio patagónico, desplegándose sobre territorios de abundantes aguas y minerales metálicos, con bosques fríos y aire puro, al lado de la principal zona petrolífera de Argentina, que con esto garantizaría una mejor ruta hacia el Pacífico norte. Corre desde los puertos argentinos de Bahía Blanca, al lado de la Pampa argentina, y San Antonio Este (provincia de Río Negro), hasta los puertos chilenos de Concepción (región del Bío Bío) y Puerto Montt (región de Los Lagos). Tiene una superficie de alrededor de 490.000 km² con 6,1 millones de habitantes.

Como puede verse en la secuencia de los ejes IIRSA, el sur del Continente fue subdividido en franjas que lo incluyen casi completo, dejando por lo pronto fuera solamente la punta más cercana al casco polar.

El interés en esta franja parece estar sobre todo dirigido a la explotación minera real y potencial, puesto que se presume la existencia de uranio y tierras raras en esa zona, pero, simultáneamente, al aprovechamiento del agua, las tierras y el clima. En este caso los intereses son contradictorios y disparan en distintas direcciones. Lo mismo se orientan hacia la construcción de hidroeléctricas o nuevos campos mineros que dañan la naturaleza, como a la implantación de especies de aprovechamiento en gran escala, o al cercamiento de tierras con fines de conservacionismo a ultranza y que, ya sea desplazando a los pobladores originarios o manteniéndolos dentro (no como dueños sino como trabajadores), implican una privatización del territorio y una modificación de sus dinámicas y modos de vida.

Las tensiones entre los intereses transnacionales -o de empresarios locales con visiones similares- y los pueblos originarios son constantes en esta región. Los Mapuche que habitan la zona han sido despojados de sus territorios ancestrales, perseguidos y criminalizados cuando se organizan para defenderlos. Las tierras están siendo adquiridas, muchas veces irregularmente, por grandes inversionistas que frecuentemente son extranjeros.

Si bien la economía regional actual está orientada en un 25 % hacia la exportación, con la modernización de las comunicaciones y el reforzamiento de las actividades extractivas o de uso directo de recursos naturales, la vinculación con el exterior se incrementaría. Pesca, fru-

tas, ganadería, producción forestal, minería, agricultura, energía eléctrica e hidrocarburos son los principales productos. Hay industria siderúrgica en la zona chilena de Bío Bío y el turismo, a partir del interés internacional por la Patagonia, constituye una actividad de creciente importancia en la región. El PIB alcanzó los 25 mil millones de dólares en el año 2000 y las exportaciones de Bío Bío, Neuquén y Los Lagos representaron ese año, en conjunto, el 13,3 % de las exportaciones totales de Argentina y Chile (IIRSA, 2004).

El eje del sur cuenta con 21 proyectos, de los cuales 9 corresponden al sector de transporte carretero, 2 al marítimo, 3 al ferroviario y 5 están referidos a la optimización y coordinación de los pasos de frontera. Los dos proyectos restantes se dirigen a la interconexión energética (electricidad).





Eje Escudo Guayanés



Eje Escudo Guayanés

El escudo guayanés es una formación geológica que cubre la región oriental de Venezuela (Sucre, Anzoátegui, Monagas, Delta Amacuro y Bolívar), el arco norte de Brasil (Amapá y Roraima) y la totalidad de los territorios de Guyana y Suriname. La superficie estimada del eje que toma su nombre, y que la abarca casi completa, es de 2.699.000 km², habitada por 21 millones de personas aproximadamente. El PBI asociado al área de influencia del eje se calcula en alrededor de 24 mil millones de dólares.

Se destaca en esta región la importancia de los vínculos culturales y comerciales de Guyana, Surinam y Guayana Francesa con Europa, el Caribe y la India, por encima de los que tienen con el resto de América del Sur; cuestión que puede facilitar la introducción de productos de la Amazonia profunda a esos mercados.

IIRSA divide el trazado del eje en dos regiones económicas diferenciadas, las dominantes y las emergentes. Las primeras con predominancia de producción con valor agregado y concentración poblacional, sobre todo en Venezuela y la zona de Manaos, y las otras, en Surinam y Guyana, caracterizadas por una buena dotación de recursos naturales relativamente poco explotados y por bajos niveles de población.

Región rica en petróleo, bauxita, oro, hierro, gas, maderas, biodiversidad, abundante agua dulce, y cruzada por múltiples ríos que dificultan las comunicaciones pero ofrecen buenas condiciones para la generación de energía eléctrica; geográficamente óptima para la colocación de satélites; es además la salida atlántica de la cuenca amazónica tanto para la extracción de recursos naturales como para productos industriales de la región de Manaos.

El eje se articula a partir de 32 proyectos: 7 para generación y transmisión de energía eléctrica, 4 referidos al transporte fluvial y marítimo, 18 al terrestre, 2 para telecomunicaciones por fibra óptica, y un proyecto en Boa Vista para una planta de procesamiento de celulosa y de café.



Eje Andino Sur



Eje Andino del Sur

Este es uno de los dos ejes pensados longitudinalmente (tres si contamos al río Madera como un eje en sí mismo), y que no solamente aparecen como articuladores de varios de los otros sino que corren por territorios especialmente estratégicos, como las hidrovías Paraguay-Paraná y Madera-Madre de Dios-Beni.

El caso del Andino del Sur marca una ruta interesantísima por correr sobre la Cordillera de los Andes sobre los yacimientos minerales apetecidos por las grandes transnacionales mineras como Barrick Gold, Meridian, Anglo Gold y otras (Porras, 2007). Coincide en su trazo con el área de jurisdicción del Tratado sobre integración y complementación minera entre Argentina y Chile, que entre otras cosas permitió la entrada de inversiones extranjeras en la explotación de yacimientos hasta entonces considerados patrimonio de la nación y, por tanto, restringidos.¹⁸

Este eje no tiene todavía especificados los proyectos iniciales pero, como en todos los otros, hay diversos proyectos de Banco Mundial, de organismos internacionales, convenios internacionales o incluso de organismos o empresas privados que se desarrollan en la zona y que están fijando la importancia económica que llevará a definir, en su caso, los proyectos infraestructurales necesarios, propiamente de IIRSA.



¹⁸ Se puede consultar una síntesis del Tratado en Porras, 2007 o en Chiapas, 2003 (incluye el mapa del Tratado); y un análisis de la significación del Tratado, desde el punto de vista chileno en Caputo, Radrigán y Galarce, 2003.

¿Modernización capitalista o bifurcación?

La idea de construir una infraestructura integrada, en un territorio de las dimensiones y variedad del sudamericano, no deja de sorprender por su audacia y por la irresponsabilidad con que los operadores técnicos del megaproyecto se desentienden de los enormes daños (impactos) ecológicos que implica. Mucho menos se observan las transformaciones sociales y geopolíticas que acompañarán la construcción de estos ejes, si ocurre.

La visión corta de empresarios y gobernantes locales, que ven en IIRSA una oportunidad de éxito económico y político relativamente fácil, no parece estar vislumbrando los cambios estructurales que conlleva el trazado de una nueva geografía para América del Sur.

Los intereses de las empresas transnacionales involucradas en convertir ese vasto territorio en mercancías y ganancias; los intereses militares que buscan abrir los pasos para vigilarlo y controlarlo desde dentro y desde fuera; los intereses locales de quienes sacrifican todo por un pequeño “nicho” que les reporte una pequeña –comparada con la de los inversionistas extranjeros– ganancia; confluyen todos en la idea de “progreso”, que supone la concepción de la naturaleza como objeto externo apropiable. “Esa lógica de la naturaleza como ‘barrera’ o como ‘recurso’...”, que Zibechi (2006) encuentra “en todos los aspectos del plan”, efectivamente caracteriza las proyecciones presentes y futuras de la readecuación sudamericana a esta nueva fase, depredadora hasta el suicidio, de la modernidad capitalista. La “sobremodernidad”, de la que habla en otro contexto Marc Augé, en la que se pierden incluso los mismos sentidos históricos de la reproducción capitalista.

Territorios enteros serán inundados por las represas (MAB, 2007; FOBOMADE, 2007); aumentarán las enfermedades mentales y el cáncer producidos por la alta tensión de las hidroeléctricas (denuncias de la Patagonia); la producción de biocombustibles llevará al crecimiento de plantaciones de caña o de soja transgénica, con el reforzamiento de regímenes de esclavitud (Mendonça, 2007) y con la contaminación y enfermedades de trabajadores (Misión Internacional de Observación a Paraguay, 2006); el saqueo de las minas destruirá las montañas, dañará los glaciares, desertificará bosques y envenenará ríos y lagos (Esquel, Pascua Lama, Catamarca); sistemas ecológicos enteros serán dañados (Foro Ecologista de Paraná-Coalición Ríos Vivos, 2002); y los territorios, con sus ríos y lagos, serán privatizados.

Pero nada de esto ocurre sin resistencia. Estamos ante una batalla de ideas, de territorios, de modos de vida y de concepciones del mundo. Nada está asegurado para IIRSA. Nada está asegurado tampoco para el futuro de los pueblos. Esta es una historia que está esperando ser escrita.



Bibliografía

Bara Neto, Pedro, Sánchez, Ricardo y Wilmsmeier, Gordon 2006 *Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía* (Santiago de Chile: CEPAL-IIRSA-CAF).

BICECA 2007 "Megaproyecto: Conjunto de Sub-proyectos Complejo Rio Madeira" en <http://www.biceca.org/es/Project.Library.138.aspx>.

Bloch, Roberto 2000 *Transporte fluvial* (http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/58_2001.htm).

Cabezas, Jaime y Flores, Freddy 2006 *El problema de la salud del Norte Amazónico y su relación con las represas del río Madera* (Bolivia: FOBOMADE). http://www.FOBOMADE.org.bo/rio_madera/doc/libro/5_.pdf.

Capra, Katherina 2003 "La Hidrovía Paraná Paraguay. Una Alternativa a los puertos del Pacífico" (Unidad de Análisis de políticas sociales y económicas) www.udape.gov.bo/Documentos%20de%20trabajo/DocTrabajo/2003/HPP1.pdf.

Caputo, Orlando, Radrigán, Juan y Galarce, Graciela 2003 "Manifiesto del cobre" en *Chiapas 15* (México: ERA).

Ceceña, Ana Esther 2006 "Los paradigmas de la militarización en América Latina" en *Pensamiento y acción por el socialismo. Rosa Luxemburgo*. América Latina en el Siglo XXI (Buenos Aires: FISyP-FRL, <http://www.geopolitica.ws/leer.php/30>).

Ceceña, José Luis 1994 *El capital monopolista y la economía mexicana* (México: Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM).

Chiapas 2003 "Extractos del Tratado sobre integración y complementación minera entre Chile y Argentina" en *Chiapas 15* (México: ERA).

Choudry, Aziz 2004 "Conservation International: privatizando la naturaleza y saquendo la biodiversidad" en *Biodiversidad 40* (http://www.grain.org/biodiversidad_files/biodiv-40-3.pdf).

Da Cruz, José 2007 "Transportes en la región: hidrovía Paraguay-Paraná en *Peripecias* N° 48. www.integracionsur.com/americalatina/DaCruzHidrovíaParanaParaguay.htm.

FOBOMADE 2003 *Las venas del ALCA: Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA)*. Bolivia, un país de tránsito y de extracción de recursos (La Paz: FOBOMADE).

FOBOMADE 2007 "El norte amazónico de Bolivia y el complejo del río Madera " http://www.FOBOMADE.org.bo/rio_madera/madera_bolivia.php.

Fonplata, 2007 http://www.fonplata.org/www/ver_item1.php?accion=ver&pw=25

Foro Ecologista de Paraná-Coalición Ríos Vivos 2002 Jornadas Septiembre (Rosario: SENASA, Dirección de Vías Navegables de la Nación) www.taller.org.ar.

Giménez Héau, Joaquín 2001 "ICBG: laboratorio global o negocio redondo" en *Chiapas 12* (México: ERA, <http://www.geopolitica.ws>).

Gómez, Ignacio 2002 "Boinas verdes en la Amazonia" en *El espectador* (Bogotá: <http://www.elespectador.com/9908/02/genotici.htm#01>).

IIRSA 2006 Megaproyecto: *Conjunto de Sub-proyectos Complejo Río Madeira* <http://www.biceca.org/es/Project.Overview.138.aspx>.

MAB 2007 "Hidreléctricas no Rio Madeira: energia para quê e para quem?" http://www.mabnacional.org.br/materiais/cartilha_rio_madeira.pdf.

Mann, Charles C. 2006 1491. *Una nueva historia de las Américas antes de Colón* (Taurus: España).

Mendonça, Maria Luisa 2007 *La esclavitud del azúcar* (Brasil: Rede social de justiça e direitos humanos-*cp*). Video.

Misión Internacional de Observación a Paraguay 2006 *Informe* (Asunción: Campaña por la Desmilitarización de las Américas).

Movimiento Social en Defensa de la Cuenca del Madera y de la Región Amazónica *Declaración del IV Encuentro* 2007 <http://www.biceca.org/es/Article.402.aspx>.

National Energy Policy Development Group (NEPD) 2001 *National Energy Policy*, <http://www.doe.gov/>.

Porras, Paula 2007 *Argentina: situación general de la minería metálica* (Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, <http://www.geopolitica.ws>).

Scott, James C. 1998 *Seeing like a state* (Estados Unidos: Yale University Press).

Stancich, Elba 2006 *La Hidrovía Paraguay-Paraná, IIRSA, soja y el modelo de extracción de recursos* (Prensa Proteger, <http://www.proteger.org.ar/documento.php?id=567>).

Zibechi, Raúl 2006 *IIRSA: la integración a la medida de los mercados* (<http://www.ircamericas.org/esp/3314>).

¿Qué es el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica?

El Observatorio Latinoamericano de Geopolítica es un espacio de investigación colectiva sobre las modalidades y mecanismos del dominio capitalista sobre América Latina y sobre los procesos de resistencia y construcción de autonomía de los pueblos latinoamericanos.

Estudiamos las relaciones de poder en el capitalismo contemporáneo, desde la perspectiva de las estrategias del hegemón, permanentemente repositionadas, para entender sus lógicas de funcionamiento, sus habilidades y condiciones de construir poder y sus vulnerabilidades y límites.

Estudiamos y nos comprometemos con las estrategias de los pueblos, los movimientos y las organizaciones sociales, que buscan la deconstrucción de ese poder y la creación de un mundo donde quepan todos los mundos. De un mundo con libertad, respeto, diversidad y alegría, donde las utopías se vuelvan realidad pero nunca terminen de ser alcanzadas.

Más información visitando nuestro sitio web: www.geopolitica.ws.



Otras publicaciones

Paraguay: Eje de la dominación del Cono Sur



Paraguay se ha convertido en la posición fuerte de Estados Unidos para penetrar en el Cono Sur del continente. La Ley que otorga calidad diplomática a las tropas y cuerpos de seguridad de Estados Unidos en funciones en Paraguay es atentatoria contra la seguridad e independencia de todos los países del área y propicia la impunidad. La militarización del Cono Sur está en marcha. Estados Unidos intentará así transformarse en fuerza continental, respondiendo al viejo sueño de Monroe y a los delirios de Bush.

Argentina: Situación general de la Minería Metálica



Uno de los soportes básicos de la estructura productiva mundial y de la vida cotidiana toda, son los metales. Quizás por la relación permanente que con ellos establecemos, su importancia no es un tema abordado frecuentemente. Si convenimos en que los metales son esenciales para sostener el sistema productivo mundial, entonces afirmaremos que son primordiales para la obtención de ganancias por un lado, y por otro aseguran la reproducción del modo de producción actual.

Adquiéralas en www.geopolitica.ws y www.nuestraamerica.org o escribiendo un email a: geopolitica@geopolitica.ws.

La Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica, IIRSA, es el proyecto más ambicioso de ordenamiento del territorio que se haya desarrollado en el mundo. Mediante el trazado de rutas multimodales (hidrovías, carreteras, vías ferroviarias) la enorme masa territorial de América del Sur pretende ser refuncionalizada de acuerdo con las exigencias de un mercado mundial ávido de recursos.

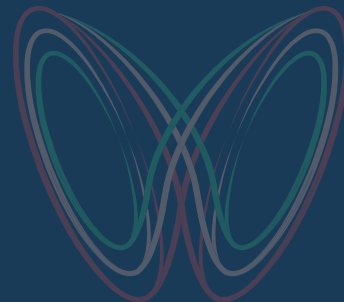
A las fronteras actuales se sobrepondrán otras, diseñadas para asegurar la movilidad de capitales y mercancías o, incluso, de tropas y pertrechos militares que garanticen el respeto a la propiedad privada, sin importar que ésta se haya establecido desplazando a los habitantes originarios de estas tierras.

Con una lógica diferente a la que buscaba los istmos para construir canales de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, como en el caso de los 80 kilómetros de paso por Panamá, el siglo XXI busca rutas en los 20 mil kilómetros del territorio amazónico para combinar el momento del traslado con el de la extracción o producción de todo lo que potencialmente pueda convertirse en ganancia.

La crisis ecológica de la actualidad podría crecer exponencialmente con la violencia que significa introducir vías de comunicación modernas y eficientes en selvas, bosques y pantanales, si no fuera porque hoy los pueblos de América Latina se están rebelando en contra de un progreso que rompe toda expectativa de futuro.

Los horizontes están en peligro, la moneda está en el aire.

AUSPICIADO POR:



■ www.geopolitica.ws