

LAS VENAS DEL ALCA:

INTEGRACIÓN (*SILENCIOSA*) DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA (IIRSA)

En la reflexión sobre el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) nos olvidamos muchas veces que disponemos de claros ejemplos de lo que nos espera de ser implementado dicho Acuerdo. El ALCA no es solo un acuerdo comercial, se sustenta también en una serie de proyectos paralelos cuyos desastrosos efectos pueden ser ilustrados por el muy cuestionado Plan Puebla Panamá (PPP). Este constituye un entramado de proyectos que comprende desde la infraestructura vial, hasta servicios turísticos, corredores industriales y maquilas¹. En suma, políticas destinadas a permitir la libre explotación de los recursos naturales por parte de las transnacionales.

En este esquema continental, Sudamérica no ha sido olvidada. Efectivamente, de manera menos aparatosa que el PPP se insinúa un discreto plan sobre el cual ninguna de las sociedades sudamericanas ha sido consultada ni informada: la **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA)**. La Iniciativa surge de una propuesta común del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF), ambos impulsores del ALCA, y fue presentada en el año 2000 durante la Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia. A su vez, FONPLATA se ha integrado en la coordinación y financiamiento de los proyectos contemplados. La Iniciativa identifica 12 “Ejes o Corredores de Desarrollo” en Sudamérica, en los cuales se sitúan los principales megaproyectos². Oficialmente, tal como su nombre lo indica, los Corredores constituirían regiones particulares donde se promocionaría el desarrollo de las poblaciones locales. No obstante, constatamos que están siendo definidos en realidad dentro de lo que la burocracia de IIRSA ha denominado la “Visión de negocios” y coinciden más bien con dos elementos importantes: En primer lugar, los Ejes dibujan de manera

¹ Las maquilas son zonas francas de exportación con precarias condiciones de trabajo y seguridad industrial que han sido instaladas en México y Centroamérica. Allí trabajan principalmente mujeres en el sector electrónico y textil (CEJIS, 2003, p. 9). Los salarios se encuentran entre los más bajos del continente y las condiciones laborales son tales que la maquila se asemeja a una nueva forma de esclavitud en el siglo XXI. Además, los dueños de las industrias pueden amenazar a las trabajadoras en cualquier momento con desplazar la fábrica hacia otro lugar en caso de protestas sociales. El Plan Puebla Panamá comprende la construcción de corredores de maquilas en toda su área de impacto (México, Centroamérica y más recientemente Colombia).

² Se pueden consultar mapas donde figuran los ejes en: www.iirsa.org y www.fobomade.org.bo (Sección Integración IFIS-ALCA).

idónea las rutas más adecuadas para el transporte de mercancías, particularmente entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. En ese sentido, no podemos olvidar que hoy en día, el grueso de los intercambios comerciales del mundo se encuentra entre los Estados Unidos y los países asiáticos (Japón, China, India, etc.). Por ello, la construcción y el control de corredores o ejes para el transporte hacia el Pacífico cobran una importancia estratégica. En segundo lugar, los Ejes coinciden con las áreas más importantes en términos de recursos no renovables (minerales, gas, petróleo) y de biodiversidad (plantas, animales, microorganismos). La explotación de estos recursos escapa cada día más, y gracias a las políticas neoliberales que preparan el ALCA, a los gobiernos nacionales. En función de los dos elementos citados, podemos deducir que en realidad los Ejes o Corredores de “Desarrollo” de IIRSA parten de una consideración pragmática de Sudamérica, en tanto que un conglomerado de regiones de tránsito de mercancías y de extracción de recursos.

Los proyectos de infraestructura en el seno de IIRSA han sido asumidos como prioritarios por los **gobiernos** sudamericanos debido a la promesa de créditos para su financiamiento por parte de las instituciones bancarias internacionales³. En lo que atañe a la infraestructura vial en Bolivia, el gobierno ha incluido en el “Plan Obras con Empleos” la construcción de la carretera “Víctor Paz Estensoro”, oficialmente destinada a paliar la precariedad laboral y a “integrar” las zonas más marginadas con los principales centros urbanos. En realidad, los diferentes tramos de la carretera “Víctor Paz Estensoro” coinciden con los Ejes o Corredores de Desarrollo de IIRSA que atraviesan Bolivia e ignoran una vez más las urgentes necesidades que tenemos los bolivianos en términos de infraestructura vial. Consideraremos brevemente algunos de los proyectos más importantes contemplados en la Iniciativa⁴.

El **Eje Interoceánico** en Bolivia no es sino el famoso “corredor bioceánico”, mediante el cual se podrá circular entre los puertos brasileños y los puertos peruanos o chilenos pasando por Puerto Suárez, Santa Cruz, Cochabamba y La Paz. En este corredor, se destacan la construcción del tramo Toledo -Pisiga, el tramo del Sillar (sobre la carretera Cochabamba-Santa Cruz)⁵, y las

³ El propio presidente Lula está examinando el desarrollo de decenas de hidroeléctricas, autopistas, plataformas de explotación de petróleo y otros proyectos de infraestructura que serían financiados en parte por el Bando Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES).

⁴ Para una descripción más detallada, consultar: 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

⁵ No debemos olvidar que el área del Sillar requiere trabajos de mejoramiento desde hace varios años. Sin embargo, solo se proyectan obras en el momento en el cual aparece interesante para IIRSA.

carreteras Santa Cruz-Puerto Suárez, así como el ramal Santa Cruz-Concepción-San Matías⁶. Este corredor resulta de gran importancia para Brasil, que se ve obligado de recorrer miles de kilómetros hasta el Canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes para transportar su producción a los mercados asiáticos⁷. Los proyectos viales incluidos en dicho Eje, particularmente en el Oriente boliviano, tendrán serios impactos sobre el Territorio del Pueblo Chiquitano, el Pantanal boliviano y de manera general sobre ecosistemas prácticamente intactos. Millones de dólares bajo forma de compensación no podrán paliar todo esto. Tampoco debemos olvidar que este tipo de obra permite la entrada de empresas madereras **y la extracción de recursos.**

Por su parte, el **Eje Perú-Brasil**, que busca vincular los puertos marítimos de Ilo y Matarani, pasando por Puerto Maldonado (Perú), con el sistema brasileño de vías fluviales que se inicia en el Río Madera, en las cercanías de Porto Velho (Brasil), tendrá **dos impactos importantes sobre nuestro país**. En primer lugar, para "ahorrarse" 100 km, se disponen a pasar por el norte de Pando mediante la construcción de la carretera Nareuda -Extrema que une Puerto Maldonado (Perú) con Río Branco (Brasil) pasando por Cobija. Por otra parte se une a la carretera Cobija- Porvenir – El Chorro (El Triángulo), en la frontera con el Departamento del Beni. De El Chorro (el Triángulo), la vinculación sigue hacia Riberalta-Guayaramerín y de ahí a Porto Velho. Este sistema carretero, tendrá un costo de 140 millones de dólares. Es importante subrayar que en los Términos de Referencia para la contratación de la firma consultora que realizará el estudio de Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor La Paz-Guayaramerín-Cobija, el BID⁸ señala un trayecto alternativo al tramo Guayaramerín-El Choro-Porvenir-Cobija: se trataría concretamente de la construcción de la carretera Guayaramerín-Cachuela Esperanza-Porvenir, en una de las regiones más despobladas del país pero que aparece importante para la extracción de recursos naturales como la madera y la castaña. De esa manera, es posible suponer que en realidad el proyecto del BID prioriza la extracción de recursos a la vinculación de las poblaciones. Además, podemos relacionar este tramo alternativo con **un** megaproyecto que amenaza a la región de Cachuela Esperanza y al cual nos referiremos más adelante. El segundo impacto del Eje Perú-Brasil sobre nuestro país radica en la voluntad de interconectar en La Paz dicho Eje con el Eje Andino y el Eje Interoceánico. Así, se proyecta la construcción del

⁶ Esta última carretera integra un corredor entre Cuiabá (Brasil) y el puerto chileno de Arica.

⁷ De hecho, tal es el interés del país vecino, que no ha dudado en proponer 600 millones de dólares para el desarrollo de la infraestructura en Bolivia, incluyendo este elemento en su solicitud de una reducción del precio del gas boliviano.

⁸ Banco Interamericano de Desarrollo, "Bolivia: Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor La Paz-Guayaramerín-Cobija. Términos de Referencia para la Contratación de Firma Consultora", Washington, 24 de julio de 2003, en: www.iadb.org

corredor Frontera Peruana-La Paz-Guayaramerín. En varios de sus tramos y considerando el ramal que vincula Yucumo con Trinidad y Santa Cruz, esta carretera comporta fuertes impactos sobre el Territorio Chimán -Mosetén, la Reserva de Chimanes, el TCO Multiétnico, la Estación Biológica del Beni y el Área Natural y de Manejo Integrado Cotapata Pilón Lajas⁹.

El Eje **Bolivia-Paraguay-Brasil** pasa por La Paz, Cochabamba, Santa Cruz y por el Territorio del Pueblo Guarani, siguiendo por el Chaco paraguayo hacia las costas brasileñas. En dicho Eje se cuenta con dos proyectos importantes: el tramo Abapó-Camiri y el tramo Boyuibe-Hito Villazón (frontera con Paraguay). En ambos tramos, se prevén serios impactos sobre el Territorio Guarani, el Río Grande y áreas naturales frágiles.

En lo que atañe al **Eje Orinoco-Amazonas-Plata**, éste prevé el transporte de mercancías por los ríos más caudalosos de Sudamérica, desde las costas venezolanas hasta Buenos Aires (Argentina). Sin embargo, los ríos son rebeldes. Así por ejemplo, no se puede navegar entre el Río Madera (Brasil) y el Mamoré (Bolivia) debido a la presencia de una zona de cachuelas o pequeñas cascadas cercanas a Guayaramerín. La "solución" a este obstáculo radicará en tres represas hidroeléctricas gigantescas, una de las cuales se encontraría en territorio boliviano, en la región de Cachuela Esperanza. De ser construida, esta obra generaría 3'000 MW, lo cual sobrepasa ampliamente las necesidades energéticas de nuestro país y deja prever más bien una exportación hacia el Brasil. La construcción de esta represa implicaría la inundación de cientos de hectáreas y el lago artificial consecuente permitiría el incremento de la malaria, puesto que se trata de una zona endémica de los tipos más agresivos de esta enfermedad. Por otra parte, en este Eje y más hacia el sur, figura la conocida Hidrovía Paraguay -Paraná-Plata, sujeto de recientes discusiones entre los gobiernos boliviano y paraguayo. Los impactos ambientales serían desastrosos en el Pantanal.

Recién tres años después del inicio de IIRSA, se empieza a promocionar la Iniciativa en Bolivia afirmando que nuestro país asumirá un papel articulador de los pactos de integración de la Comunidad Andina y MERCOSUR. Sin embargo, no podemos seguirnos engañando. Hasta ahora, los "intentos" y promesas de "desarrollar" los países latinoamericanos se han cifrado en el incremento de la miseria, inversamente proporcional a la disminución de nuestros bosques y de nuestros recursos naturales renovables y no

⁹ En la mayoría de los estudios de impacto, se estima que las obras "no afectarán mucho" a las regiones puesto que el camino ya existe y que solo se trata de "mejorarla". Sin embargo, ¿Cómo podemos comparar caminos de tierra, donde no hay mucho tráfico, con carreteras anchas, de plataforma elevada, por donde circularán cientos de camiones o trailers transportando 40 toneladas de mercancía, a velocidad considerable?

renovables. ¿A quién le importa realmente que Bolivia sea el nodo de interconexión de la CAN y de MERCOSUR, o un centro de distribución de gas natural en Sudamérica si nuestros recursos no nos pertenecen y pagamos el costo de esas eminentes posiciones con daños irreversibles al medio ambiente, el incremento de nuestra deuda externa y más miseria aún?¹⁰ De hecho, varios empresarios bolivianos coinciden en que la entrada al MERCOSUR solo ha perjudicado a Bolivia. Por otra parte, de acuerdo con la Coordinadora de Integración de Organizaciones Económicas Campesinas de Bolivia (CIOEC), “el efecto de una integración CAN-MERCOSUR puede resultar igualmente nefasto que el ALCA para la producción agrícola campesina”¹¹. En lo que concierne a la deuda externa, Carlos Villegas nos recuerda que el gobierno y los organismos multilaterales como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, BID y CAF financiarían el “Plan Obras con Empleo” en la medida en que exista una garantía a largo plazo. Esta última radica en los proyectos de venta de gas natural, razón por la cual existen presiones sobre el gobierno boliviano en la elección del puerto de exportación hacia los Estados Unidos. En ese sentido, el economista observa que “si esta hipótesis se cumpliera a la finalización de la actual gestión, **el saldo de la deuda externa se duplicaría** con los consabidos efectos en materia de pago de intereses, amortización y desequilibrios externos”¹².

Muchos lugares en Bolivia se encuentran entre los mejor conservados en Sudamérica, porque no están atravesados por megaproyectos. Esto claramente debe ser tomado en cuenta a la hora de planificar el desarrollo del país. Y ello debe articularse con políticas que realmente potencien los productos locales, pagando con mejores precios a nuestros propios campesinos (no persistiendo en su total desprotección con acuerdos como el ALCA), y mejorando los canales de producción y comercialización interna para conseguir una soberanía alimentaria, en primer lugar. Por otra parte, se debe de una vez por todas asumir la riqueza cultural que comprende nuestro país y no debemos limitarnos a un Artículo en la Constitución. En Bolivia existen más de 32 lenguas diferentes, los integrantes de Pueblos Indígenas y Originarios constituyen la mayoría de la población. Se trata de perspectivas culturales que tenemos que respetar, escuchar y consultar, para de esa manera decidir todos juntos de la forma de vida y de relación con la naturaleza que deseamos. Tenemos todas las posibilidades de vivir mejor, la resistencia al ALCA y a sus proyectos paralelos, y la creación de espacios de elaboración de alternativas se encuentra en nuestras manos.

¹⁰ Los proyectos de IIRSA costarán al país miles de millones de dólares.

¹¹ CIOEC [2003], “ALCA e impacto en los productores campesinos de Bolivia”, en: *Artículo Primero, Nuevo Orden, ALCA y Bolivia*, Año VII, N° 13, Santa Cruz, CEJIS.

¹² Carlos Villegas [2003], “Primer año de gobierno: incertidumbre y desesperanza”, La Paz, Documento mecanografiado.