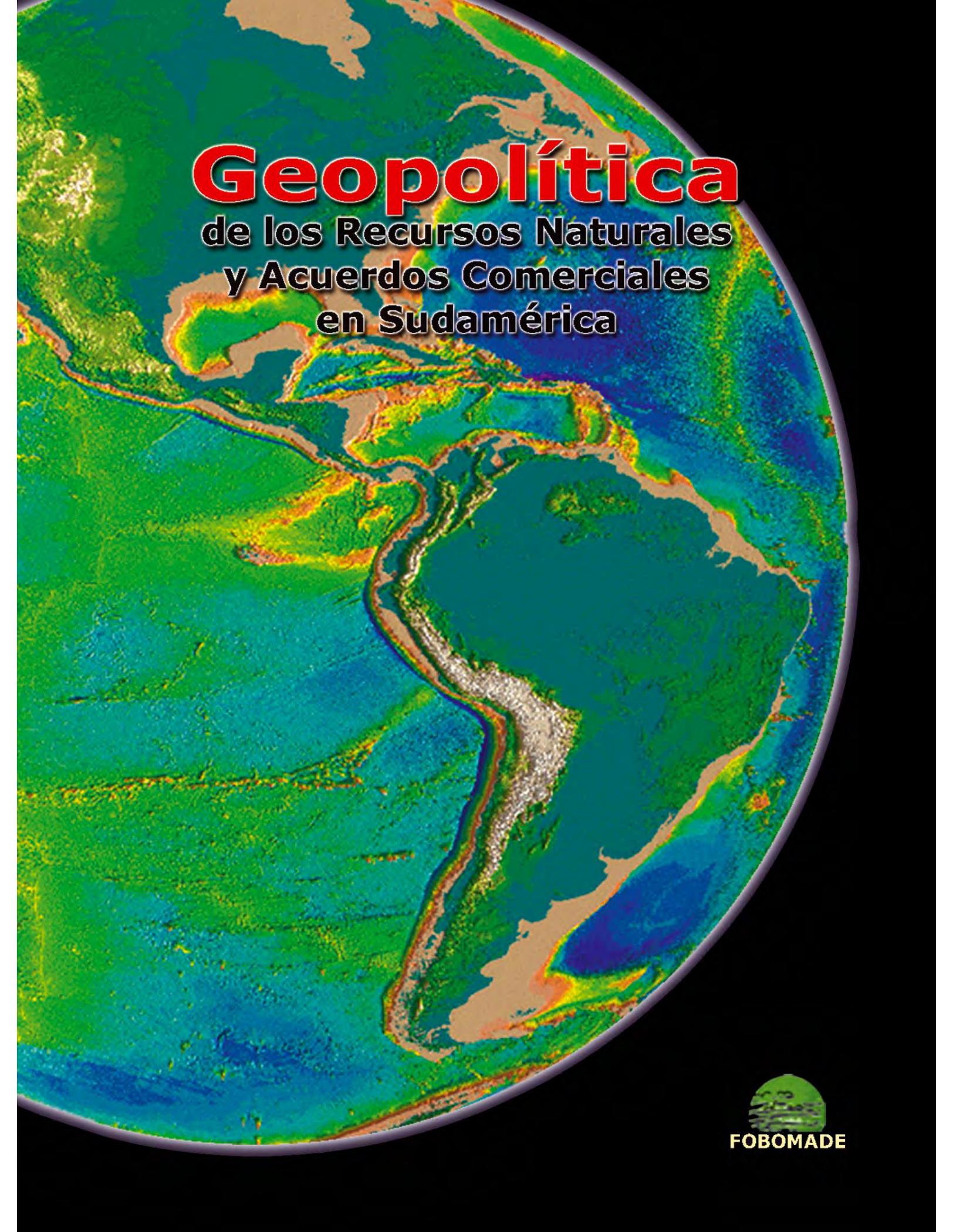


This file has been cleaned of potential threats.

If you confirm that the file is coming from a trusted source, you can send the following SHA-256 hash value to your admin for the original file.

946a13b4e19beeacdf024b31daadd74b87334adcf050051b8f11d7be38407c43

To view the reconstructed contents, please SCROLL DOWN to next page.



Geopolítica

**de los Recursos Naturales
y Acuerdos Comerciales
en Sudamérica**



FOBOMADE

Geopolítica

DE LOS RECURSOS NATURALES Y ACUERDOS COMERCIALES EN SUDAMERICA

FOBOMADE

**GEOPOLITICA
DE LOS RECURSOS NATURALES
Y ACUERDOS COMERCIALES EN SUDAMERICA**

Publicado por FOBOMADE en abril del 2005.

FOBOMADE aprecia la difusión del material de esta publicación citando las fuentes.



FOBOMADE

FORO BOLIVIANO SOBRE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO

Abdón Saavedra 2370

La Paz-Bolivia

Tel 591-2-2422105

Fax 591-2-2422121

Correo electrónico: fobomade@fobomade.org.bo

Sitio web: <http://www.fobomade.org.bo>

Presidente: Gabriel Herbas

Vicepresidente: Fermín Terrazas

Coordinación General: Patricia Molina

Edición: Patricia Molina, Mónica Vargas

Diseño de portada y gráficos: Lalo Lazo

Diagramación e impresión: Artes Gráficas Latina

Mapas: Andrés Barreda, Hernando Gómez, Cesar Padilla,
Ricardo Buitrón, Efraín León, Lalo Lazo, Acción Ecológica,
CPTI, IIRSA, AMES, IPAM, WHRC, USGS, NASA (Earth observatory),
TRACECA, GIS ANDES.

DL: 4117205

ISBN : 99905-0-6582-2

Con el apoyo de la Fundación Henrich Böell

INDICE

Pág.

Presentación

Antecedentes

Parte I: GEOPOLITICA DE LOS RECURSOS NATURALES, CORREDORES Y PLANES REGIONALES

Análisis geopolítico del contexto regional
Andrés Barreda – UNAM

Los megaproyectos en Sudamérica. Hacia una geografía crítica
Hernando Gómez – Defensoría del Pueblo de Colombia

Acuerdos de libre comercio y desarrollo de la
infraestructura para la integración económica. El caso de Chile
Cesar Padilla – OLCA

El rol de Bolivia en la integración de la infraestructura sudamericana
Silvia Molina
Analista en temas ambientales

Integración de la Infraestructura Regional
Sudamericana (IIRSA). Proyectos en Bolivia
Mónica Vargas – FOBOMADE

Corredores multimodales y corredores biológicos. El caso de Ecuador
Ricardo Buitrón – ACCIÓN ECOLÓGICA

Comentarios en torno a la geopolítica de la riqueza biológica amazónica
Efraín León
Geógrafo UNAM

El megaproyecto hidroeléctrico y de navegación del Río Madera
Jorge Molina Carpio
Docente UMSA

Mesa redonda

Parte II: HIDROCARBUROS Y RELACIONES DE PODER: INTEGRACION ENERGETICA REGIONAL

Civilización material petrolera y relaciones de poder
Andrés Barreda – UNAM

Proveedores y demandantes de hidrocarburos en Sudamérica
Carlos Delgado – CODEPANAL Chuquisaca

Explotación de los recursos hidrocarburíferos en Bolivia.
Problemas y perspectivas
Carlos Villegas – CIDES / UMSA

La crisis boliviana en el contexto regional
Alvaro García Linera – UMSA
Docente UMSA. Analista en temas sociales y políticos

PRESENTACIÓN

La globalización ha creado un espacio económico que se extiende más allá de los territorios y de las capacidades reguladoras de los Estados. La superación de las fronteras geográficas se da a través de medidas de inversión y de comercio internacional que buscan eliminar el rol estatal en la regulación de la economía nacional. Pero lo que no es tan visible es la forma en la que estados como el nuestro participan en la construcción del nuevo marco institucional que requiere la globalización y en las transformaciones generadas por ese nuevo marco institucional. ¿Cómo se da esto? Al transferir ciertas funciones ejercidas por el gobierno nacional hacia el terreno de las transnacionales privadas y al desarrollar, al interior del Estado, los mecanismos propios para garantizar los derechos del capital mundial mediante actos legislativos, judiciales, administrativos, convirtiéndose en protector de los contratos y derechos de propiedad transnacional.

Estamos frente a una nueva geografía del poder. La economía mundial está articulando la formación de un nuevo orden mundial, que es el nuevo contexto en el que se mueven los Estados. Este nuevo orden mundial requiere de una nueva normatividad para privatizar lo que antes era público. Esto explica el porque de las profundas transformaciones llevadas a cabo en los países de la región desde la década del 90 y en algunos con mayor fuerza en los últimos 8 años. Es difícil establecer en este momento, qué es lo nacional en las instituciones estatales, así como es difícil comprender cuál puede ser el alcance de las políticas económicas nacionales enmarcadas en la nueva normatividad de la globalización. Por consiguiente, cuales son los contenidos y localizaciones en materia de soberanía, bajo estas transformaciones.

Acuerdos comerciales como el ALCA y los tratados de libre comercio (TLC) son los instrumentos para adaptar los marcos jurídicos del Estado a la nueva normatividad de la globalización. Sirven para eliminar las barreras o regulaciones y restringir el desarrollo nacional. Además de privatizar lo que aún no lo ha sido, o lo ha sido a medias, como el agua y la biodiversidad, buscan destruir las incipientes cadenas productivas nacionales y el control completo de las políticas públicas del Estado. Incluso van más allá al pretender erradicar la escasa autonomía industrial y mantener el control de la inversión científica.

La necesidad de construir estrategias de resistencia a estas formas de articulación entre poderes y territorios, repensando las formas de gobernabilidad y las crisis que están experimentando fue lo que motivó el Encuentro: Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica, realizado en la ciudad de La Paz, en noviembre del 2003. El encuentro estableció la necesidad de incorporar los análisis estratégicos que permitan comprender las relaciones espacio físico natural-social y

poder (o poderes), para entender los procesos de la globalización, la mundialización de la economía, la competencia económica, político diplomática y militar por la hegemonía mundial o regional, la formación de diferentes identidades colectivas, la dialéctica global-local, el papel del Estado y de las entidades supraestatales y subestatales, el papel de los agentes sociales y políticos, la consideración de los problemas ambientales, el papel de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, a diferentes escalas, en un contexto complejo, en rápida evolución.

El encuentro reunió a organizaciones de Colombia, México, Ecuador, Chile y Bolivia, cuyos representantes participaron también de un evento público sobre Megaproyectos e Hidrocarburos organizado por la Carrera de Geografía, el Instituto de Investigaciones Económicas y el Instituto de Investigaciones Geográficas de la Universidad Mayor de San Andrés y el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo-FOBOMADE.

La presente publicación intenta plasmar la riqueza del encuentro. La obra está estructurada en dos partes. La primera se denomina: Geopolítica de los Recursos Naturales, Corredores y Planes Regionales, incorpora los análisis y discusiones desde lo global hasta lo regional, de procesos que desarrolla el capital mundial y los efectos en países sudamericanos extractores de recursos naturales. En la segunda: Hidrocarburos y Relaciones de Poder, se analizan, en el marco de la geopolítica mundial, los mismos procesos e impactos para el caso específico de los hidrocarburos, los que explican la crisis de octubre en Bolivia.

El esfuerzo compartido por todos los participantes, arribados desde distintos rincones del continente y del país, pretende, a través del documento que presentamos, constituir un aporte en la construcción de otras geografías, de un mundo mejor, más justo y solidario.

ANTECEDENTES

El Seminario “Geopolítica de los recursos naturales y acuerdos comerciales en Sudamérica” se sitúa en el contexto de la conformación de una red latinoamericana de reflexión e intercambio de información en torno a los megaproyectos y a los acuerdos de libre comercio, en la cual participan organizaciones e individuos.

Si bien existen diferencias sustanciales entre los diferentes contextos nacionales, todos los países son objeto de la constante y sistemática agresión protagonizada por los grupos de concentración del capital más poderosos del planeta. Esta situación se relaciona con el interés estratégico en el sentido de los flujos de transporte de mercancía, las posibilidades de industrialización y la explotación de recursos de gran valor económico. De esa manera, podemos observar la multiplicación de diferentes iniciativas de integración económica y física en el continente. Si bien su grado de avance es mayor en México y en Centroamérica, empiezan a concretarse también en el contexto sudamericano. Por ello, se hace patente la necesidad de una reflexión conjunta que considere tanto los impactos generados por estas políticas como las perspectivas futuras, a fin de poder extender su difusión hacia la sociedad civil y prevenir mayores desastres. Por otra parte, solo una reunión entre integrantes de activistas de diferentes países permite la comprensión de las dinámicas políticas regionales, de la confrontación o complementariedad de los distintos bloques económicos y del papel que se atribuye a cada país en este contexto.

Ante este desafío, el principal objetivo del Seminario se ubicó en la articulación de los diferentes esfuerzos regionales por llevar a cabo un análisis global sobre los temas de integración y geopolítica de los recursos naturales. Entre los objetivos específicos podemos señalar:

- El análisis geopolítico del contexto regional.
- El examen de los impactos generados por los acuerdos de libre comercio.
- La evaluación de los intereses y dinámicas de los nuevos dirigentes políticos del Cono Sur.
- El análisis colectivo de los Corredores Sudamericanos y de los Ejes de IIRSA en particular.
- La consideración de los corredores desde las ópticas y expectativas locales.
- El intercambio de metodologías de investigación, monitoreo y difusión.
- La reflexión sobre los vínculos entre la integración energética, la problemática de la explotación de hidrocarburos y las relaciones de poder a nivel global, regional y local.

Durante cinco días se creó un contexto caracterizado por el gran calor humano, la calidad de las intervenciones de cada uno de los asistentes y conferencistas, nacionales y extranjeros, rebasando las mejores expectativas de los organizadores. En la realización del Seminario intervinieron también varias voluntades: entre los cuales podemos citar, el Instituto de Geografía de la Universidad Mayor de San Andrés, CIDES, y personas que contribuyeron desde la logística para crear el ambiente propicio al éxito de la reunión. Transmitimos nuestro más profundo reconocimiento a todos y cada uno ellos.

LISTA DE PARTICIPANTES

Representantes de instituciones locales:

1. FOBOMADE; Foros de La Paz, Cochabamba, Potosí, Tarija, Puerto Suárez, Oruro y Pando.
2. Coordinadora de Pueblos Étnicos de Santa Cruz (CPESC)

Disertantes:

1. Andrés Barreda (UNAM- México)
2. Hernando Gómez (Defensoría del Pueblo de Colombia)
3. Cesar Padilla (OLCA – Chile)
4. Ricardo Buitrón (Acción Ecológica – Ecuador)
5. Efraín León (UNAM - México)
6. Álvaro García Linera (UMSA)
7. Carlos Villegas (CIDES UMSA)
8. Carlos Delgado (CODEPANAL - Chuquisaca)
9. Mónica Vargas (FOBOMADE)

Parte I:

Geopolítica
DE LOS RECURSOS NATURALES,
CORREDORES Y PLANES
REGIONALES.

ANÁLISIS GEOPOLÍTICO DEL CONTEXTO REGIONAL

Andrés Barreda¹

El espacio industrial planetario

La actual globalización es, entre otras cosas, un proceso de integración sistemática en todos los planos de la economía del mundo. No sólo en la circulación de mercancías y dinero, sino también y muy fundamentalmente en los procesos de producción material de riqueza y en su consumo, así como en los procesos de reproducción técnica y social. Se habla mucho de la integración global a través de Internet y de la manera en que éste permite sincronizar movimientos financieros en todo el planeta. Así, un país del Sur puede ya depender de un solo “teclazo” en una computadora, que vacíe de la noche a la mañana sus fondos. Sin embargo, la economía global es algo mucho más profundo y definitivo que puede entenderse mejor si se miran todos los cambios desde su base productiva. El hecho más novedoso y definitorio de la nueva integración global se ubica en la industria y sus nuevos sistemas de fábricas automáticas globales, con sus nuevas redes materiales de comunicaciones y transportes, complejamente articuladas entre sí. Esto se traduce geográficamente en la maduración de una gran esfera económica en la totalidad del hemisferio norte y algunas parte del sur, que en función de las necesidades capitalistas –de explotación de los trabajadores, de manipulación del consumo, de monopolio cada vez más exacerbado de la innovación tecnológica, de contrarresto de la caída tendencial de la tasa de ganancia y de mantenimiento de las relaciones de poder económico y militar hegemónico- requiere de un desarrollo cada vez mas pernicioso del nuevo autómatas global.

La gran industria capitalista nació en Inglaterra a fines del Siglo XVIII e inicios del Siglo XIX, para desde ahí extenderse vigorosamente al continente europeo en la primera mitad del siglo XIX. En 1800, regiones como el centro de los Estados Unidos, la parte oriental de Europa, Rusia, la costa de Brasil y la región del Río de La Plata, apenas conformaban la periferia económica del centro inglés, constituyendo el resto del mundo un espacio completamente externo al desarrollo industrial capitalista. En la segunda mitad de este Siglo la industria se desplaza también con fuerza al noreste de Estados Unidos, abarcando paulatinamente porciones cada vez mayores del este yanqui, para terminar, a fines del Siglo XIX, localizando la nueva industria en Japón y en algunos puntos muy aislados de América Latina.

Para 1900, las zonas industriales ya se han desplazado hasta el centro de Europa y a la mayor parte de Estados Unidos, mientras que la nueva semi-periferia se corrió hacia Canadá, la península Ibérica, y la región australiana. La nueva periferia la conforman toda América Latina, casi todas las costas de África, Europa Oriental, parte

¹ Docente en la Universidad Nacional Autónoma de México

de Asia Meridional, China, el sudeste asiático y el mediterráneo asiático-oceánico. Esta es la época en la que la circulación global del capital financiero está en auge, por la manera en que contribuye a la expansión de la industria. En la vuelta del Siglo XIX al XX, los espacios sociales del planeta externos a la acumulación del capital se han reducido a pocas regiones difícilmente penetrables en los interiores del continente africano, los desiertos del Medio Oriente, Siberia, el corazón de Eurasia, Groenlandia y Alaska.

El mundo hegemónico por el Imperio Británico se basa en su gran poderío industrial, el desarrollo de numerosas rutas comerciales continentales de redes de ferrocarriles en continuo crecimiento, pero también en el control de las rutas marinas de los barcos de vapor y los tendidos de telégrafos. Estos últimos, vinculan en tierra y mar a las diferentes regiones industriales, comerciales y proveedoras de materias primas, esparcidas en regiones varias de todos los continentes de la Tierra. Las redes fijas de infraestructura integran a Inglaterra con el continente europeo, atraviesan de costa a costa Estados Unidos y constituyen los primeros tendidos alámbricos submarinos que vinculan el Océano Atlántico en el Norte y el Sur, así como el Océano Pacífico.

Conforme se esparcen los centros industriales y sus sistemas automáticos de producción por nuevas naciones del mundo, a lo largo del Siglo XX la infraestructura industrial se complejiza, creando tupidas redes de comunicación (de radio, teléfonos, televisión, satélites e Internet) y de transporte (con vehículos automotores, aviación, cohetes y nuevos barcos y ferrocarriles de base energética petrolera), que para los últimos veinte años del siglo XX ya se han entretelado entre sí como sistemas electro-informáticos e intermodales. Esto no sólo densifica las redes de enlace del planeta, sino también la posibilidad de establecer una comunicación simultánea entre las industrias, centros comerciales, financieros y urbanos, de manera que todos los procesos productivos y reproductivos puedan integrarse en tiempo real.

Para el año 2000, un nuevo núcleo industrial duro ya se encuentra emplazado en la totalidad de Estados Unidos, Canadá, toda Europa Occidental, Japón y algunas regiones de la costa oriental de Asia. Estas regiones se articulan con una semi-periferia que se sitúa en el resto del hemisferio norte, incluyendo a México, casi la totalidad de Eurasia, Australia (ella misma llena de ciudades globales y numerosas ramificaciones de las fábricas mundiales construidas desde diversos centros metropolitanos), mientras que en el resto del mundo han desaparecido por completo los espacios completamente externos al capitalismo, habiéndose convertido todo en la periferia global.

Como expresión de esta integración industrial del hemisferio norte, en Rusia ya es visible un corredor de ciudades que sigue la ruta del ferrocarril trans-siberiano, estableciendo una tenue conexión industrial entre el norte de Europa, Japón y Corea del Norte. Al tiempo que la Unión Europea inicia más al sur la construcción de una nueva ruta de conexión euroasiática que aprovecha los nuevos espacios económicos abiertos por los países que resultan de la balkanización de la URSS, pasando por el Cáucaso y arribando a China por Mongolia y el desierto de Gobi. Esto en realidad acompaña al otro proceso de integración del hemisferio norte, en el cual Estados Unidos impulsa la ampliación de sus viejos corredores entre el este de Estados Unidos y la Cuenca del Pacífico, extendiendo sus land-bridges ("puentes terrestres") al territorio mexicano, así como ampliando la función conectiva del Canal de Panamá con nuevos corredores secos interoceánicos en Centroamérica, hasta el Istmo de Tehuantepec. Esta dinámica integración del hemisferio norte contrasta con la difícil integración del hemisferio sur, mayoritariamente conformado por mares, que además separan a los más escasos y mucho menos industrializados segmentos territoriales de América del Sur, África y Australia.

La actual integración euroasiática del hemisferio norte resulta hoy posible por la maduración de la integración marítima del mismo hemisferio. Entre los inicios de la primera Revolución Industrial en Inglaterra y la séptima década del Siglo XX, el grueso de los intercambios comerciales se situaban en el Océano Atlántico. Sin embargo, a partir de los años ochenta, el centro de gravedad de la economía mundial se desplaza hacia el Océano Pacífico, inicialmente por el dinámico desarrollo de Japón y los "Cuatro Tigres": Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Singapur². Desde los años 80, el tráfico de mercancías en el Océano Pacífico supera al tráfico del Océano Atlántico, mientras que en la última década se multiplica por cuatro el tráfico portuario del Pacífico estadounidense.

De esa manera, la Cuenca del Pacífico es el espacio del mundo donde mejor se expresa la prosperidad y euforia globalizadora de los años noventa. No sólo por el descomunal crecimiento de la economía de California, sino también por el agresivo crecimiento de las nuevas economías emergentes y de exportación de la región asiática, así como de México y Chile. Si bien, la misma dinámica se encuentra en el tramo conectivo de Turquía, Israel y Rusia. Se trata de una integración de espacios globales que dan pie a una descomunal demanda de los nuevos instrumentos técnicos de las redes y corredores de la globalización: fibras ópticas, aparatos electro-informáticos y programas de software, empresas de información, aviones, redes de gas-electricidad-agua, empresas de construcción de carreteras, presas hidroeléctricas, plantas gaso-eléctricas, cementeras, etc. No casualmente, desde la mitad de los años noventa hasta inicios del nuevo milenio, serán países como México, Turquía, Malasia, Indonesia, Japón, Rusia o Estados Unidos, así como empresas transnacionales como Enron, Worldcom, Vivendi, etc., quienes más duramente quedaran involucrados en esta crisis de especulación con redes, en la sobreoferta de los productos afines a estas redes, así como en los escandalosos fraudes contables y la catastrófica imposibilidad de cumplir con los acreedores.

Si consideramos dónde se encuentra la mayor concentración de población del planeta, ésta se la ubica en la región asiática. En la India ya tenemos más de 1'000 millones de habitantes, en China más de 1'300. Y en toda la región asiática antedicha más el Japón, Taiwán, Filipinas y el archipiélago mediterráneo que vincula Asia con Oceanía y el Pacífico con el Mar Índico, se concentran más de 3'200 millones: más de la mitad de la población del planeta. El hecho de que la industrialización del hemisferio norte se haya extendido hasta esa región del globo, significa que la expansión del autómata global terminó encontrando la región donde existe la mayor concentración de población trabajadora de toda la historia humana. No casualmente, los estadounidenses han tendido numerosas redes submarinas de fibra óptica en el Pacífico, complementadas con redes de conexión satelital, así como las más diversas rutas de navegación marítima comercial y militar que permiten el control de las mejores posiciones geopolíticas para el aprovechamiento del desarrollo económico de Japón, los Cuatro Tigres, China, etc. Esa lógica es la que ha convertido a la Cuenca del Pacífico en el centro del mundo, es decir, el área de atracción económica más poderosa de la economía industrial de todo el mundo. Como la densidad demográfica de la región implica la abundancia en mano de obra, la oferta de fuerza de trabajo resulta tan alta que permite el pago de los salarios más reducidos del mundo, tal como se puede observar en el siguiente cuadro comparativo:

2 Lo cual propició el consiguiente desarrollo de nuevos países emergentes, Indonesia, Filipinas, los países de la Península del Sudeste asiático, pero sobre todo de los dos nuevos gigantes industriales: China continental y la India que gracias a este nuevo proceso contribuyen a la economía mundial con la porción más importante de la población económicamente activa del planeta.

Localización del obrero	Salario por hora en dólares
Alemania	31
Francia e Italia	25
España	20
Estados Unidos	
- Obrero blanco sindicalizado	17
- Obrero mexicano promedio	4
Frontera EEUU-México	1.20
México	Entre 0.50 y 0.45
Centroamérica y algunas regiones indígenas de México	Entre 0.33 y 0.20
China (salario más elevado)	0.25
Bangladesh	0.09
Burma	0.04
China (en algunas maquiladoras del Delta del Río de la Perla) ³	0.01

De ahí que mientras Estados Unidos sea el mejor espacio del mundo para acumular capital basado en el monopolio de la innovación tecnológica (productora de plusvalor extraordinario), esta otra región asiática es el mejor espacio del planeta para acumular capital basado en la super-explotación de los trabajadores.

Flujos, redes y corredores

El actual proceso de globalización puede ser considerado como una plétora mundial de flujos de capital y población, así como de redes y corredores de infraestructura y ciudades o corredores de recursos naturales (energéticos, minerales y de biodiversidad) y cuencas de agua, que tejen cerradamente la nueva urdimbre económica del planeta, abarcando prácticamente todos los espacios del globo, incluso aquellos que anteriormente eran considerados inexplotables. Para la mejor comprensión de estos flujos, redes y corredores de la globalización, vale la pena mencionar algunas diferencias entre estos tres elementos. Los flujos constituyen movimientos de población y capital que ocurren con y en las redes y los corredores de la infraestructura material.

La incesante migración de trabajadores mexicanos y latinoamericanos hacia Estados Unidos, que hoy en día suma entre 30 y 45 millones, constituye el mejor ejemplo de los actuales flujos de población⁴. A ellos se añaden otros flujos de población asiática, africana y europea que también ingresan a esa nación. El carácter nodal de este centro de flujos laborales se puede apreciar mejor si se tiene en cuenta que en el mundo actual el número de migrantes laborales borda en torno de los 200 millones de personas. Pero esta misma cifra también nos habla de la manera en que el flujo de la población de las regiones pobres a las industriales, crece en lugares como Europa, Japón, Australia, el Medio Oriente, el núcleo industrial del MERCOSUR, etcétera.

Aunque los flujos de inversión de capital industrial se remontan al Siglo XIX, mientras los flujos comerciales capitalistas datan de hace 500 años, como ya se explicó antes, lo novedoso de la globalización actual radica en los flujos productivos del nuevo capital industrial. Estos tienen que ver tanto con la nueva capacidad que las industrias han adquirido para moverse por toda la superficie del globo, como con la nueva

3 La situación puede ser peor: la mano de obra que se exporta a la región asiática desde África entra como mano de obra esclava puesto que no recibe remuneración. La revista National Geographic ha reportado 20 millones de trabajadores en condiciones de esclavitud en el mundo.

4 Este flujo apenas comienza puesto que las políticas implementadas por el gobierno mexicano tienen por objetivo la descampesinización. Hoy en día, viven en México 25 millones de campesinos pero existe un programa para reducir su población a 2 o 3 millones, lo cual incrementará el flujo migratorio.

capacidad que las industrias han adquirido para producir coordinadamente en diversas regiones del mundo como fábricas globales. Por este medio, la industria automotriz, pionera de este fenómeno, logra que sus diversas fábricas emplazadas en diferentes regiones del mundo, funcionen actualmente en un solo tiempo unitario, como diversos talleres de una sola fábrica. Este fenómeno de integración industrial se ha extendido paulatinamente a la microelectrónica, la industria textil, y cada vez más ramas de la división del trabajo.

De esa manera, se logra una jerarquización completamente vertical del actual proceso de producción. De manera que unas cuantas decenas de ricas ciudades globales, concentran toda la investigación científica, el diseño de alta tecnología y la producción de los componentes más sofisticados del mundo. Mientras en otros lugares –por adecuación geográfica (ubicación, morfología, disponibilidad en materias primas y mano de obra), por flexibilidad política, jurídica y militar de las naciones, por proximidad a mercados de abasto y consumo, etc.- se escogen y reescogen constantemente diversos espacios de producción periférica. En ellos ocurren el continuo saqueo de recursos naturales, así como las operaciones industriales y comerciales más elementales destinadas a la elaboración inicial de los productos industriales o al ensamble final de las mercancías (maquiladoras). Sólo mediante la suma de todas estas partes, el capital mundial integra su “autómata global”, siempre en proceso de construcción.

Es importante subrayar que el movimiento fluido de las fábricas globales se refleja hoy como flujos de inversión extranjera directa, flujos de sustracción de excedentes, saqueo de materias primas y venta masiva de todo tipo de medios de producción. Para garantizar la producción y reproducción del autómata global se tejen todas las redes de infraestructura que permiten tanto la circulación de bienes como de personas. En la actualidad, podemos distinguir cuatro tipos de redes de infraestructuras industriales:

- de comunicaciones (electro-informática, telefonía, televisión, radio),
- de transporte intermodal,
- redes energéticas de ductos y tendidos eléctricos,
- redes de agua (para abasto urbano y rural, hidrovías artificiales, o cuencas naturales).

Como se destacará posteriormente al considerar los corredores, con las nuevas redes de intermodalidad se propone comunicar tanto espacios económicos tradicionales como espacios que no se habían logrado interconectar todavía de manera terrestre⁵. Las redes energéticas comprenden redes eléctricas y redes de ductos de hidrocarburos que comunican los centros de extracción con los centros de comercialización o de procesamiento, mientras que las redes de agua pueden ser las cuencas naturales, las hidrovías artificiales o toda clase de ductos para el agua dulce de consumo industrial, rural y humano.

Cabe señalar que todas las redes actuales, principalmente gracias a la electro-informática y los sistemas de información geográfica, ya enlazan comunicaciones, transporte intermodal, energía y agua entre sí. Por ello, empresas que aparecen separadas en la división del trabajo tales como las petroleras, las productoras de electricidad, las empresas que transportan agua, las constructoras de infraestructura,

5 El capitalismo se construyó desde el Siglo XIX como una red global basada en grandes enlaces marítimos, dadas las dificultades de realizar ciertos enlaces terrestres en los principales macizos continentales. En 1850, era más barato para el norteamericano que deseaba desplazarse de Nueva York a San Francisco pasar por el Estrecho de Magallanes que atravesar por vía terrestre los Estados Unidos. Mientras a inicios del Siglo XX, atravesar el gran macizo euro-asiático, la selva amazónica y el corazón de África presentaba dificultades muy grandes.

las empresas de transporte terrestre y las de telecomunicaciones, tienden insólitamente a comportarse cada vez más como pertenecientes a un solo sector ⁶.

En la construcción del “autómata global”, estas redes permiten el metabolismo general de la riqueza alimentando y drenando los tejidos económicos del planeta. De ahí que siguiendo la lógica que da forma a los organismos biológicos, tiendan históricamente a aglutinarse en arterias o medulas centrales o corredores de integración del transporte, las comunicaciones, la industria, la vida urbana y rural, así como de la reproducción técnica y social. Pueden ser corredores de infraestructura, corredores de recursos, ó corredores biológicos de conservación.

De esta forma al analizar las mas actuales iniciativas de integración regional tales como el Plan Puebla Panamá (PPP) y la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), se verá cómo el capital mundial hasta la fecha esta distinguiendo tres grandes tipos de corredores: los corredores intermodales, los corredores biológicos y los corredores que sin enlazar ciudades globales ni centros maquiladores, permiten sin embargo la sustracción de las materias primas.

La revolución intermodal

De manera simultánea a la conexión virtual electro-informática de las grandes industrias del mundo, se produce una revolución en los medios de transporte: la revolución intermodal. Se caracteriza por la integración de los sistemas de transporte como sistemas intermodales. Éstos últimos enlazan todas las formas tradicionales de transporte -terrestre (automotores y ferrovías), marítimo y aéreo- en un solo sistema. Con este objetivo, todos los medios han sido rediseñados para poder transportar contenedores, que se han convertido en la unidad física universal para el traslado de mercancías.

Gracias a este simple hecho, la revolución intermodal ha permitido terminar con los antieconómicos “cuellos de botella” que se formaban en los puntos de enlace de estos sistemas de transporte y que obligaban a disponer de grandes almacenes en las terminales de transporte. Esta revolución técnica permite entonces una mayor agilidad, apuntalada por las nuevas grúas que ayudan a mover rápidamente de un medio a otro los enormes cajones de metal de los contenedores.

Con los contenedores adicionalmente se hizo posible introducir dentro de los medios de transporte terrestre una importante invención técnica que anteriormente sólo se conocía dentro de los medios de transporte marino: las fábricas móviles reportadas por el Financial Times en 2002. De forma tal que dentro de un contenedor ya se puede empotrar un pequeño taller manufacturero. Esto significa que, a la manera de lo que ya ocurría con los barcos petroleros, textileros, talabarteros, etc., las nuevas microfábricas pueden ahora transportarse a cualquier sitio por medio de trenes, camiones, aviones o barcos. De forma tal, que estas nuevas microterminales industriales del autómata global pueden ser introducidas en áreas donde antes resultaba impensable hacerlo⁷.

Así, mientras en México se arruina la industria nacional del cuero, debido a las importaciones de una tabalatería elaborada en alta mar por barcos asiáticos que

6 Así por ejemplo, la mayor parte de las recientes empresas transnacionales españolas activas en Latinoamérica están enfocadas al control sistemático de este variado tipo de redes. ENDESA, dueña de 80% del agua para producir electricidad en Chile, posee parte de las acciones de REPSOL, empresa que maneja petróleo y gas en Argentina, Bolivia, México, etc. Otras empresas como FENOSA e Iberdrola se dedican al control de la electricidad en Los Andes y Mesoamérica, Aguas de Barcelona al control del agua, Telefónica al control de la telefonía y el Internet en todo el subcontinente, el grupo PRISA al control de radio, televisión y periódico. Mientras, otras menores controlan redes ferrocarrileras y procesos de construcción de infraestructura. Este proceso se encuentra apoyado con la estratégica red financiera del Banco Santander y el Banco Bilbao Vizcaya (BBV).

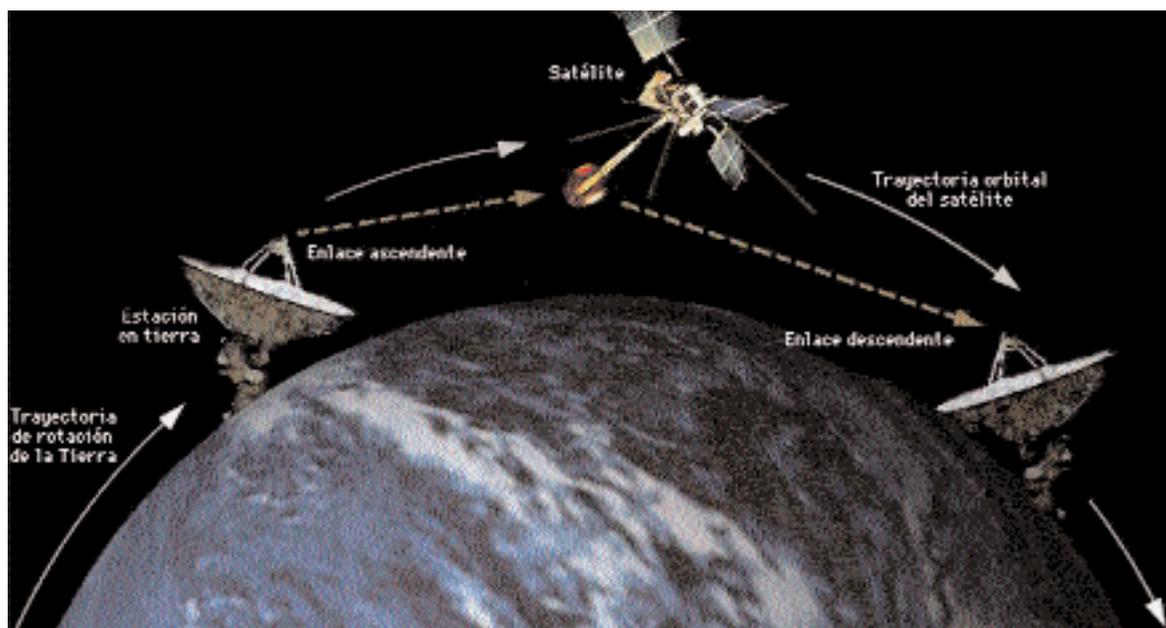
7 En el mismo corazón del Amazonas o en las alturas más alejadas de los Andes se introducen actualmente maquiladoras disponiendo de un avión, caminos para trailers o ferrocarriles bien adecuados.

aprovechan a trabajadores que laboran fuera de cualquier legislación nacional, en las sierras más apartadas del Perú ingresan por ferrocarril o trailer contenedores que introducen industrias maquiladoras y componentes que forman parte de la extracción minera transnacional. De manera general, se puede distinguir:

- fábricas fijas que se enlazan en redes globales horizontales (caso de la industria automotriz),
- fábricas fijas enlazadas en estructuras verticales (beneficiadoras de materias primas, maquiladoras, prestadoras de servicios elementales),
- fábricas móviles en tierra, agua y el espacio exterior (caso de las nuevas estaciones espaciales, diseñadas para la manufactura de productos de la más alta tecnología)⁸.

Esta revolución intermodal se hace presente no sólo en los sistemas de traspaso de contenedores en los puertos marítimos o en el nuevo diseño industrial de los contenedores, sino también en la necesidad de construcción de barcos cada vez de mayor capacidad de transporte y calado, (de 3'000, a 7'000, 9'000 o hasta 11'000 contenedores)⁹, que implican rediseñar la mayoría de los puertos, los canales y las hidrovías del mundo. A su vez, los ferrocarriles modifican la potencia de sus locomotoras, la capacidad de carga de los vagones (para soportar dos contenedores), la capacidad de carga de las vías, los puentes, las pendientes de las curvas, etc. Esta revolución implica el diseño de nuevos trailers, carreteras, ferro-barcazas, hidrovías y aeropuertos¹⁰, ya que los aviones de carga también se transforman para transportar contenedores.

Red de satélites



8 Se puede citar la concepción de la estación espacial como parte de la nueva fábrica de más altísima tecnología, en condiciones de ingravidez y aislamiento extremo, aptos para el codiciado desarrollo de la ingeniería genética y de la nanotecnología.

9 El propio Canal de Panamá ya no puede ser utilizado por buques de tal magnitud.

10 A su vez, el transporte automotor exige que las carreteras sean ensanchadas al punto que en los Estados Unidos, éstas tienen hasta seis carriles de ida y seis de vuelta: sin estos cambios sustanciales en los medios de transporte, no se puede realizar el enlace intermodal ni la producción "just in time" (en tiempo real), principal objetivo de la intermodalidad. Es importante que las poblaciones sepan que no solo no contarán con la capacidad económica suficiente para utilizar las grandes carreteras destinadas únicamente para el transporte de mercancías del mercado mundial, sino también que estas carreteras tenderán a ser ensanchadas. Así, la construcción de las carreteras introduce una dinámica de exclusión de los pobladores locales implicando también de manera permanente graves agresiones en términos ambientales.

Por otra parte, la red de satélites requiere de una base de infraestructura terrestre en las que rara vez se repara, pero que forman una serie de estaciones satelitales estratégicas, plataformas de lanzamiento de cohetes, estaciones de observación, etc., que permiten poner en funcionamiento y aprovechar las cada vez más numerosas capas de satélites que envuelven nuestro planeta. El siguiente mapa no muy reciente da una remota idea de alguna de la infraestructura de enlace terrestre ubicadas en Estados Unidos.

Estados Unidos: Infraestructura de enlace



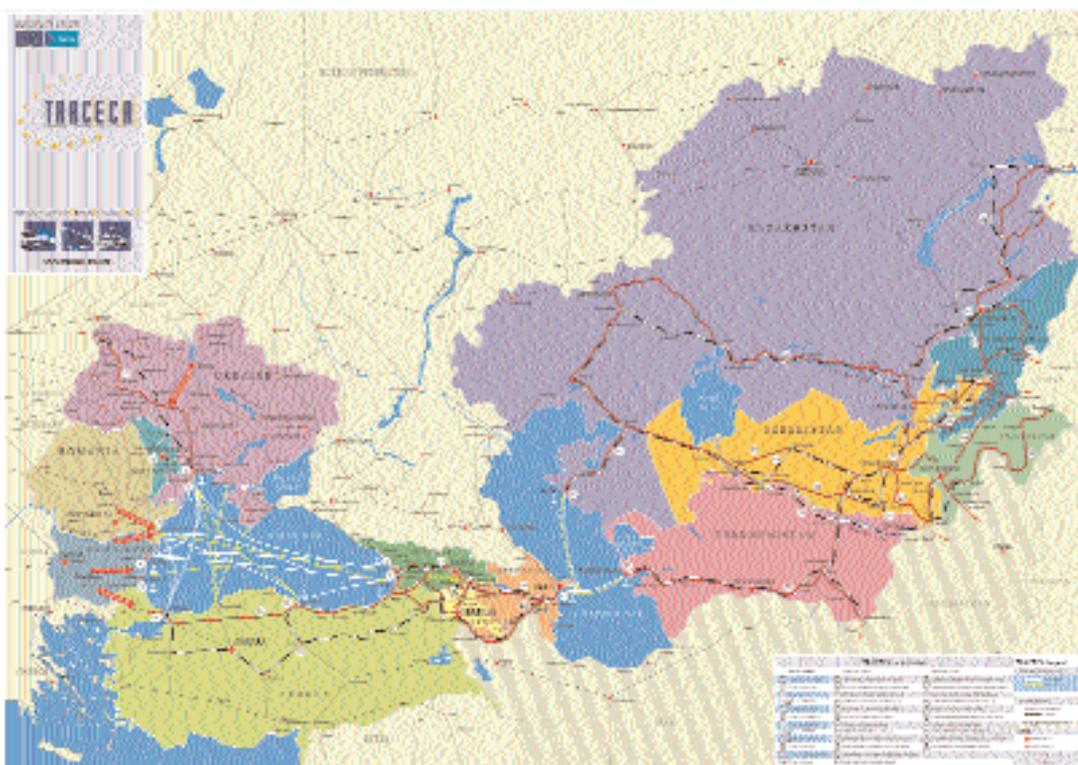
No obstante, las redes electro-informáticas no se integran únicamente mediante satélites, pues los antiguos enlaces telegráficos y telefónicos submarinos se han transformado en enormes telarañas de redes de fibra óptica que interconectan el este de Estados Unidos con Europa, el oeste yanqui con Asia oriental, incluso al este norte anglosajón con América Latina. En ese sentido, es importante entender que la construcción de infraestructura en el Océano Atlántico y en el Pacífico comporta grandes diferencias.

Dentro de este contexto de la globalización y de integración de infraestructura, en la década de los años 90 se comienzan a construir y planear nuevas formas de integración, cada vez más poderosas y sorprendentes. En esa época, una serie de planificadores de la economía mundial empiezan a hablar de la integración de carreteras, líneas ferroviarias, ductos, tendidos eléctricos, etc., a manera de corredores que enlacen la totalidad de los continentes. Principalmente en las grandes zonas poco conectadas del corazón de Eurasia, en la Amazonía, la región andina, el oeste estadounidense y el Istmo mesoamericano, o incluso, hablan ya de establecer las primeras líneas de enlace carretero y eléctrico inter-hemisférico entre el continente americano y la región euro-asiática¹¹.

11 El grupo Global Energy Network se ha pronunciado sobre la construcción de un enlace de todas las redes eléctricas del mundo con el objetivo de conformar un solo sistema eléctrico de tendidos que pase por el Estrecho de Bering y por el norte del Océano Atlántico. De esa manera, toda la producción de luz de la región euro-asiática-africana generada durante el día podría ser transferida durante la noche hacia el continente americano, que en ese momento estaría en la sombra. Y reciprocamente, cuando la primera región se encontrara de noche, toda la potencia del continente americano podría dirigirse hacia allí, de forma tal, que se conformaría una sola red de energía eléctrica. Cabe destacar que lo que se plantea en términos del sector eléctrico no resulta tan descabellado, en la medida en que ya existe en el sector de la comunicación un enlace de fibras ópticas por el Atlántico y el Pacífico, realizado por la empresa Global Crossing. Bastante mas descabellados son los mapas de infraestructura fantástica de corredores carreteros con los que Lyndon Larouche sueña enlazar Asia y América por el Estrecho de Bering.

Las rutas euro-asiáticas

Corredores Euroasiáticos de TRACECA



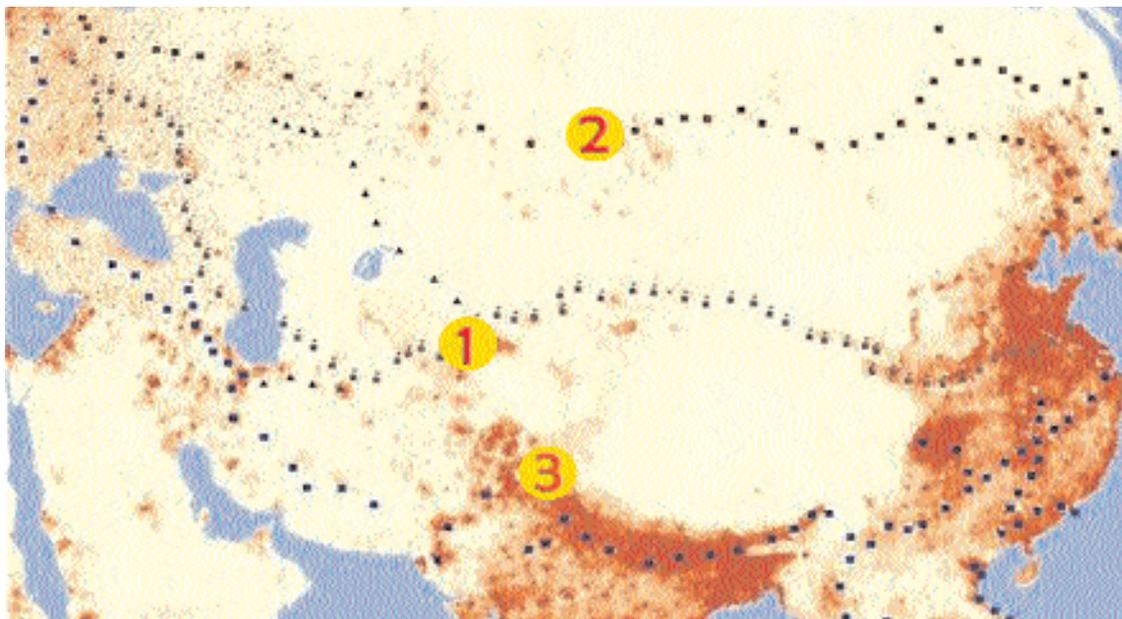
Una parte descabellada pero ya no sólo en la fase imaginaria de diseño de procesos de integración terrestre, son los corredores euro-asiáticos. Entre ellos ya pueden distinguirse claramente tres grandes rutas al norte, el centro y el sur de Eurasia, complejamente entrelazadas entre sí. Cada una se caracteriza por las diferentes distancias y las diferentes condiciones naturales que implican, por la diversa importancia que tienen las recursos naturales estratégicos (hidrocarburos y minerales) que se hallan a su paso, por la abundancia o escasez de mano de obra y por las diversas fuerzas geopolíticas locales (Europa, Rusia, el Islam, la India, China, Corea del Norte) y externas (Estados Unidos ocupando Afganistán e Iraq o interviniendo en Yugoslavia, Turquía, la región Kurda, Chechenia, Paquistán, etc.) que influyen en las regiones entrelazadas.

Desde la caída de la Unión Soviética, los europeos empezaron a proyectar la construcción de un vínculo, mediante diferentes corredores, entre los países de Europa Central y el Mar Negro con el objetivo de conectarse con China y la Cuenca del Pacífico. Estas rutas se dirigen hacia el Cáucaso y permitirían a través del Mar Caspio el enlace con dos salidas hacia el Norte y hacia el Sur. Ambas atravesarían la franja de los países balcanizados de la ex – Unión Soviética: Turkmenistán, Kazakstán, Uzbekistán, Tadjikistán.

A su vez, la segunda ruta, controlada por Rusia se distingue claramente en la imagen nocturna del bloque euro-asiático, en una secuencia de ciudades en línea recta. Esto demuestra que los rusos han urbanizado su territorio siberiano con una lógica de corredores. De hecho, el proceso de industrialización petrolera de Siberia Occidental continúa en Siberia Oriental conformando líneas de ciudades que descienden hacia

China o hasta el Pacífico, sea por las costas de Rusia, sea por la península de Corea. Los corredores entran en Corea del Norte o bordean este país para ingresar en el área industrial del Lejano Oriente. En ese sentido, además del corredor propuesto por los europeos, se encuentra un corredor muy avanzado en materia de urbanización en el norte siberiano.

Corredores Euroasiaticos



1. Corredores de Traceca, 2. "Ruta de Siberia", 3. "Ruta de seda"

Además de los corredores europeos en proceso de construcción y de la "ruta de Siberia" existe una tercera opción muy parecida a la vieja ruta recorrida por Marco Polo, de ahí que le venga bien el nombre de la nueva "ruta de la seda". Como parte de la misma, a la manera de Mesoamérica y Sudamérica se avanza fragmentariamente en países como Irán la construcción de diversos tipos de infraestructura (carreteras, puertos, etc.), al tiempo en que se alienta en la región el emplazamiento de industrias maquiladoras. Ello en función de que esta ruta pasa por las áreas más pobladas del mundo, lo que hace de él el mejor espacio del mundo para la extracción maquiladora de plusvalor. Se trata de un corredor que pasa por la conflictiva región báltica, el norte del medio Oriente, Asia Central, el norte de la India y del sudeste asiático e ingresa a China por el sur.

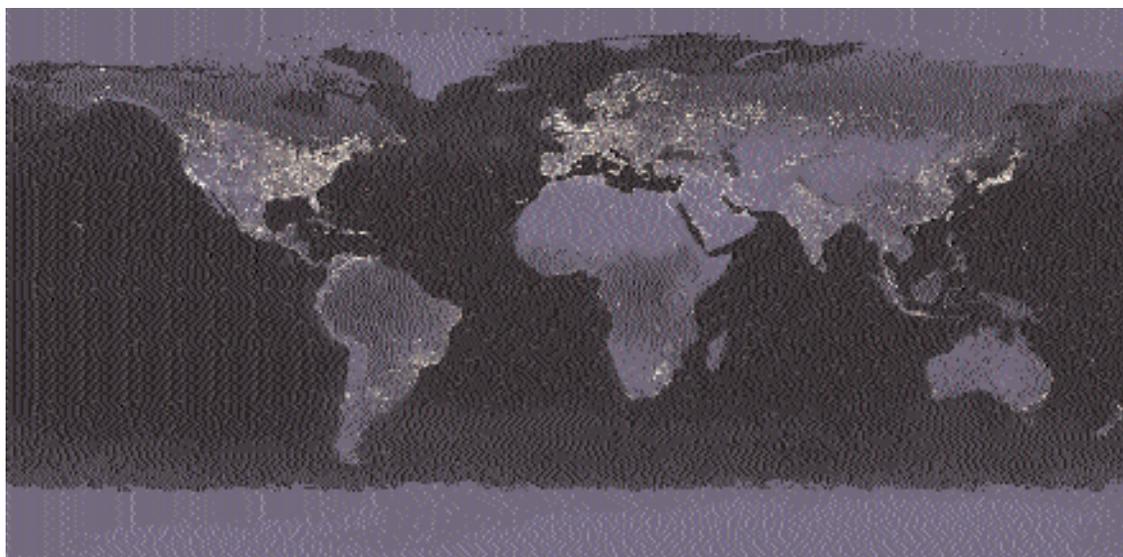
En esta ruta del sur de Eurasia, la "ruta de la seda", llama la atención la forma en que la construcción de infraestructura empalma no sólo con la presencia, de los principales recursos petroleros del mundo (en el Medio Oriente), sino también con la sistemática aparición de provocaciones políticas y conflictos bélicos, casi siempre asociados con la intervención militar o la manipulación geopolítica estadounidense. Tal es el caso de las guerras en Yugoslavia y Albania (países balcanizados devastados por la guerra), Turquía (en la región Kurda) e Irak (países devastados e intervenidos militarmente por Estados Unidos), Irán (país cada vez más hostigado por Estados Unidos acusado de desarrollo de armas nucleares), Afganistán (país devastado e intervenido), Cachemira en la frontera entre la India y Pakistán o el Tíbet en la frontera entre la India y China (zonas en progresiva descomposición). No obstante, la ruta TRACECA y la ruta siberiana tampoco se libran de esta misma lógica guerrera si se

tienen en cuenta los problemas en Chechenia en la región del Cáucaso y las constantes amenazas de Estados Unidos contra Corea del Norte. Así, los corredores ofrecen claves nuevas muy importantes pero muy desatendidas para la comprensión de la lógica geopolítica de la región.

Corredores de América del Norte

Entre tanto, en el otro extremo del hemisferio norte, la construcción y planeación de los corredores yanquis avanza de manera diferente, dependiendo de las regiones de que se trate. Existen lugares donde los corredores se encuentran en operación y renovación, en otros sitios en proceso de construcción, en estado de planificación o en plena y afiebrada imaginación. Cuando se piensa que este tipo de infraestructura es imposible porque son locuras inventadas por los diseñadores de megaproyectos, en realidad se debe tener en cuenta que hay lugares donde este tipo de corredores ya existen desde hace algunos años. Estados Unidos constituye la región donde se ubican los corredores más antiguos y desarrollados del planeta, su construcción obedece a la decimonónica lógica de conexión entre el viejo este agro-industrial y el nuevo oeste de Estados Unidos, hoy exacerbada por las necesidades de enlace con las economías asiáticas en el otro extremo de la Cuenca del Pacífico.

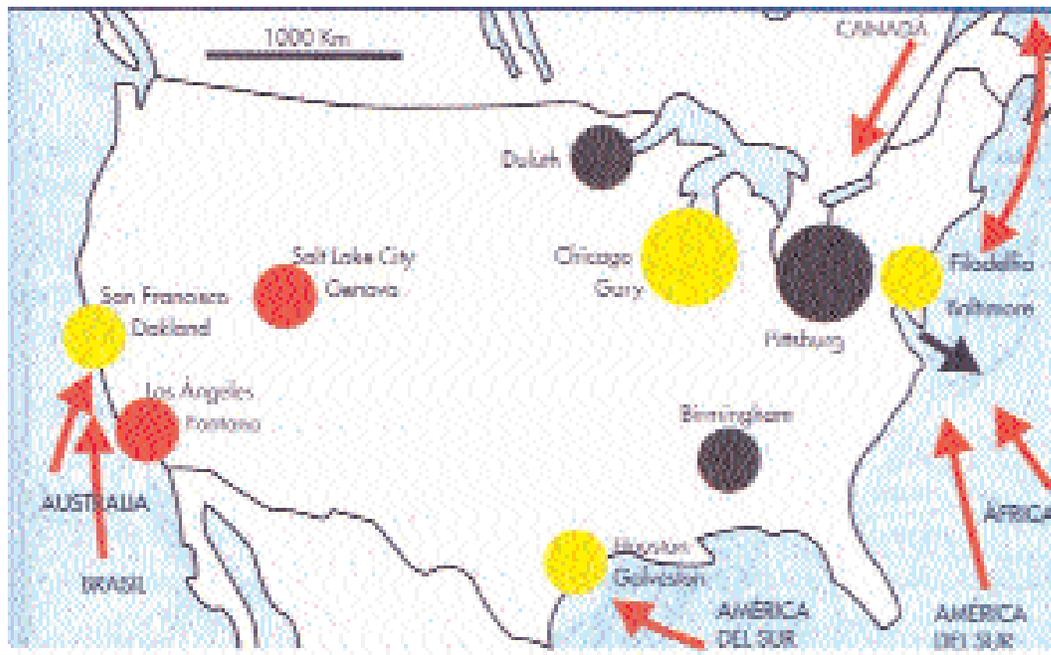
Mapa nocturno del planeta



En el mapa nocturno de todo el planeta se puede apreciar cómo las áreas industriales (ilustradas por las luces) se concentran en todo el hemisferio norte, si bien, en ningún lugar del mundo se encuentra tanta riqueza urbana, industrial y rural como en el este de Estados Unidos (en color naranja). En esta región se ubica la gran mayoría de la población estadounidense: 200 millones de personas contra 54 millones en la dinámica costa del Pacífico y 14 millones en la región de las Montañas Rocallosas y el desierto. Por otra parte, a pesar de que el centro de gravedad de la vida económica e industrial del país tiende a desplazarse hacia el centro del país, el grueso de las riquezas naturales, la industria y la infraestructura continúan enclavadas en el Este.

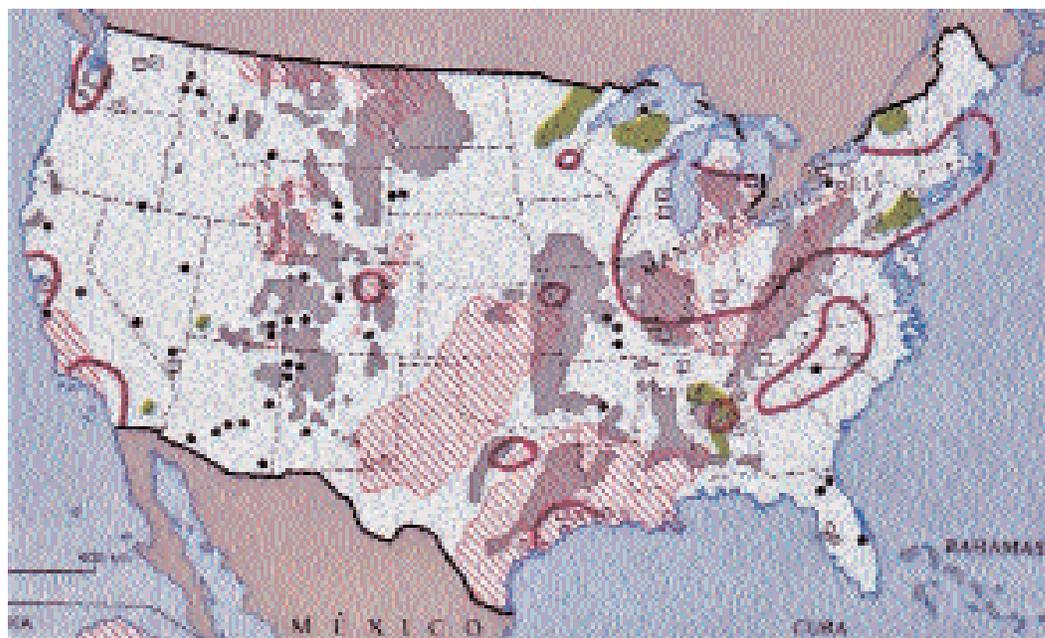
El principal centro automotriz del mundo e importantes industrias siderúrgicas se emplazan firmemente en la región de los Grandes Lagos. Los principales complejos industriales petrolero, petroquímico, químico y parte del complejo minero metalúrgico del país se ubica en los Estados de Texas, Luisiana, Alabama, Mississippi y Tennessee;

Estados Unidos: complejos industriales



- Siderurgia junto a los yacimientos de hierro y carbón
- Siderurgia junto al agua (río y costa)
- Siderurgia junto a los centrales de consumo
- ↗ Importación de hierro
- ↘ Exportación de carbón

Estados Unidos: corredores urbano-industriales



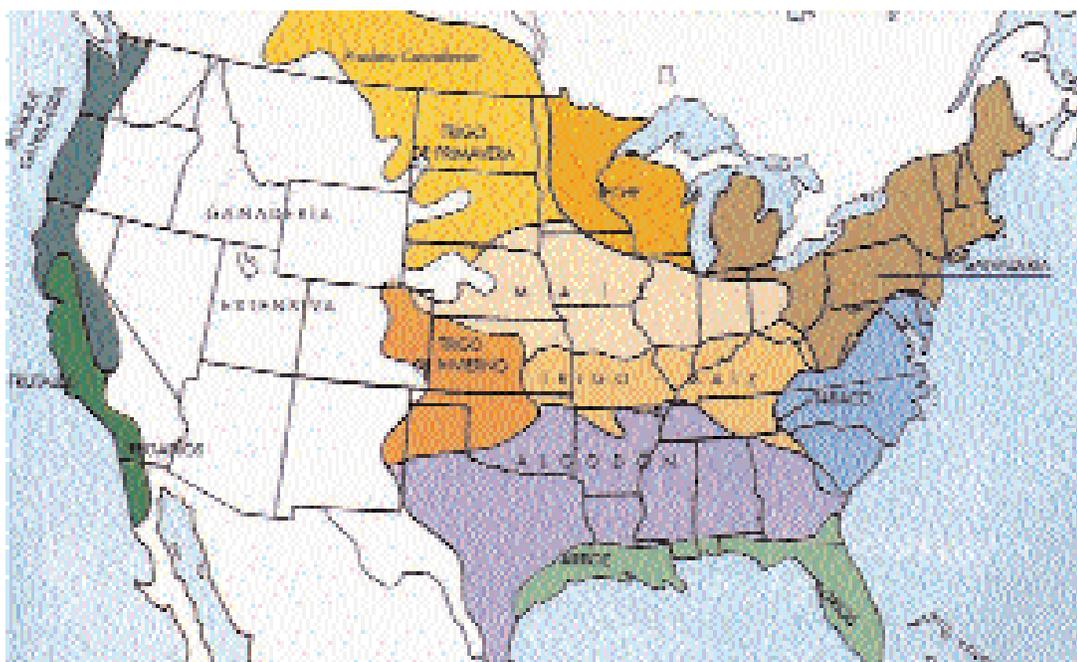
- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| Grandes cuencas petrolíferas | Centros de minería metálica |
| Grandes cuencas carboníferas | Centrales eléctricas |
| Minería de hierro | Grandes regiones industriales |

mientras la industria textil también se emplaza en la costa atlántica. De esta manera, el grueso de la riqueza industrial sigue emplazada en el Este del país, en contraste a la innegable importancia cuantitativa y cualitativa de California, que por el PIB que le brinda la producción de tecnologías de punta, podría ser el cuarto país más rico del planeta. Por otra parte los centros de alta tecnología electro-informática, espacial, de ingeniería genética, etc., se encuentran distribuidos equilibradamente entre el este y el oeste estadounidense.

En el Este se ubican adicionalmente los principales yacimientos de hierro, petróleo y gas. Es la región donde cae el grueso de la lluvia y existen algunas de las tierras más fértiles del mundo. Los Estados agrícolas constituyen una franja conocida como el "cinturón cerealero", principalmente en la cuenca del Mississippi y con extensiones hacia el Este. Se trata de una región de cultivo masivo de trigo, maíz y soya, y en donde los alimentos se usan para soportar un poderoso sector ganadero. Mientras en las áreas calientes del viejo Sur esclavista se cultiva arroz, tabaco y el algodón que alimenta la industria textil del Nuevo Piedmont, en Georgia y las Carolinas del sur y del norte.

Las ricas regiones del Este han sido enlazadas e integradas mediante numerosos y antiguos corredores urbano-industriales que se relacionan entre sí en la región de los Grandes Lagos y entre los Estados de Massachussets, Nueva York, Washington y Pennsylvania. El rico Noreste enlaza mediante el más grande y complejo sistema de hidrovías o "waterways" y mediante grandes corredores industriales con la estratégica costa norteamericana del Golfo de México, donde se ubica la base energética del país.

Grandes cinturones de monocultivos o "belts" de Estados Unidos



Para conectar estas ricas regiones con la costa del Pacífico, han sido rediseñadas una serie de nuevas rutas y puentes terrestres, que saliendo de los Grandes Lagos y la costa del Atlántico permiten la salida hacia Seattle, San Francisco y Los Ángeles. El embudo de rutas de salida hacia esta última ciudad conforma el conjunto de corredores que aglutinan el 70% del transporte terrestre entre el Pacífico y el Atlántico. Es importante recordar que las Rocallosas conforman un extenso bloque montañoso que obstaculiza una fácil integración terrestre del país. Estas montañas no solamente son muy anchas,

sino también muy altas (de 3'000 a 4'000 metros de altura). Mientras en el suroeste, se ubica un desierto muy grande y caliente¹².

En el extremo sur de las Rocallosas la altura desciende hasta 2'000 metros, abriendo la mejor opción de corredor Este-Oeste, por eso se aglutina en torno de Ciudad Juárez/ El Paso, la principal conexión hacia Los Ángeles. Aunque la construcción de este corredor empezó hace 150 años, ha sido extraordinariamente modernizado en su infraestructura ferrocarrilera en la década de los noventa. Si bien para el control de la región tuvo gran importancia la ocupación y conquista militar de estos territorios originalmente mexicanos, en la actualidad la región de la Mesilla, se vuelve a develar como estratégica para el emplazamiento de la principal población de baratos obreros maquiladores mexicanos. No casualmente la violencia aplicada contra las obreras maquiladoras y los flujos de narcotráfico en estas rutas entre Ciudad Juárez y Los Ángeles, es la mejor ilustración de la depredación laboral y ambiental que, en los propios Estados Unidos, implica un corredor de integración urbano-regional¹³.

Pero también es muy importante recordar que una vez que los estadounidenses se asientan a mediados del Siglo XIX en el Oeste de su nuevo territorio, inician el lento proceso de control de posiciones en el Océano Pacífico, que les habrá de tomar por lo menos 100 años de invasiones y guerras continuas contra otras regiones. En 1858 adquieren el atolón de Johnston, en el corazón del Pacífico, para nueve años después "comprar" (bajo amenaza de guerra contra Rusia) la Península de Alaska y las Islas Aleutianas. 1867 es también el año en que Estados Unidos ocupa las Islas Midway. En 1898 ya controlan Hawai y las Filipinas¹⁴. De manera que los yanquis cierran su Siglo XIX habiendo abierto un corredor marítimo que les deja a las puertas de China.

Este conjunto de éxitos replantea con urgencia la necesidad de abrir un mejor acceso entre las costas del Este norteamericano y la Cuenca del Pacífico. Después de diversas y complejas tentativas de controlar el Istmo de Tehuantepec y Nicaragua, logran finalmente la apertura y el control definitivo del Canal de Panamá. Lo que subraya aún más la necesidad de controlar a su vez lo que el Almirante Mahan denomina el "mediterráneo norteamericano", ocupando militarmente para ello la mayor y mejor parte de los países centroamericanos e islas caribeñas durante la primera mitad del Siglo XX: Honduras, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Cuba, Haití, República

12 Lo que hace la región inadecuada para el desarrollo de la agricultura, la infraestructura y los emplazamientos urbanos. En su lugar, lo que se avanza en la región son parques forestales, reservaciones indígenas y áreas estratégicas militares.

13 Al constituir una de las principales rutas de entrada de los flujos migratorios latinoamericanos hacia los Estados Unidos, la ciudad fue construida aprovechando el paso de la mercancía norteamericana y la presencia cada vez mayor de mano de obra barata y competitiva. Ciudad Juárez cuenta actualmente con 400'000 trabajadores que se activan en la industria maquiladora. Esta última permite el ensamble de partes del proceso productivo ya avanzado industrialmente en otras regiones para articularlas y posteriormente venderlas. Las maquilas no generan mercados internos puesto que todos los insumos provienen del extranjero donde también se destina la producción. Podemos pensarlas como industrias de "tubo" por donde pasa la economía global sin dejar en el lugar nada más que los bajos salarios de los trabajadores. De esa manera, el principal puente terrestre de los Estados Unidos que funciona desde hace casi cuarenta años nos demuestra con creces que los corredores no implican una mejora en las condiciones de vida de los trabajadores ni el desarrollo de las regiones. En Ciudad Juárez, los trabajadores viven sin agua, sin urbanización y enfrentan graves condiciones de marginación. En un área atravesada también por flujos de capital que proviene del narcotráfico, la clase trabajadora, principalmente constituida por mujeres, se encuentra totalmente indefensa contra abusos y agresiones. Las mujeres constituyen 90% de los trabajadores de las maquilas al ser más fácilmente controlables que los hombres. Muchas de ellas son jefas de hogar al ser abandonadas por sus maridos y se ven obligadas a recurrir a la prostitución para completar sus bajísimos salarios. Ciudad Juárez, polo de la economía mexicana de exportación, tiene por cara oculta la situación de las trabajadoras de maquilas: 400 mujeres han sido asesinadas y otras 400 han desaparecido.

14 Durante la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos se confrontaron con el único obstáculo que encontraron en su paso hacia el control de la Cuenca del Pacífico. Los japoneses estaban atentos al avance norteamericano e intentaron detenerlo militarmente expandiéndose en toda la región. De esa manera, ocuparon el norte de China, Corea y numerosas islas, atacando militarmente Hawai. Esto vino muy bien a los norteamericanos puesto que les sirvió de pretexto para emprender el ataque militar de Japón cuando Europa había dejado vacío el espacio, enfrascada en la lucha con Alemania.

Flujo Comercial Este-oeste en Estados Unidos



Dominicana. Ello se tradujo por la imposición de dictaduras, balcanizaciones y guerras que vienen a ser la contraparte de todas las atrocidades desplegadas en la Cuenca del Pacífico.

La ocupación militar de todos estos espacios en el Pacífico y el Caribe, entre 1848 y 1945, fue la antesala que preparó la incursión y el dominio estadounidense de lo que a fines del siglo XX se convertiría en la región industrial y comercial más dinámica del planeta. No resulta casual que al haberse convertido el Pacífico en el nuevo centro de la economía mundial, los puentes terrestres construidos dentro del territorio estadounidense y el Canal de Panamá, resulten insuficientes y tiendan a expandirse por el gran istmo que conforman México y Centroamérica, así como por todo el continente sudamericano.

El contro territorial del ALCA

El actual control imperial de las naciones del Sur pasa necesariamente por el control de sus economías reales y sus políticas económicas y sociales, así como por la restricción de las facultades soberanas (económicas, políticas y militares) de cada Estado nacional. De ahí la necesidad que actualmente tiene Estados Unidos de imponer en el hemisferio occidental tratados de libre comercio, en los cuales más que controlar procesos de intercambio comercial, lo que se establecen son lineamientos globales de control de los procesos de acumulación de capital y de reproducción social.

La liberalización del comercio se basa en la restricción de muchas de las funciones públicas del Estado y de la política económica, así como en la liberalización de la agricultura, el otorgamiento de derechos a la propiedad intelectual y la liberalización de los servicios. Todas estas políticas conforman un complejo torbellino que gira en torno de la privatización de tierras públicas y las tierras agrícolas de pequeña propiedad o propiedad colectiva, muy especialmente tierras indígenas, por las privatizaciones de

todo tipo de recursos naturales estratégicos (petróleo, gas, minerales, biodiversidad y agua). Esta peculiar naturaleza expropiatoria de territorios, al servicio de la libre circulación de capitales, va asociada a la privatización de redes de infraestructura (de energía, de comunicaciones y de transporte), como al desarrollo de variados tipos de corredores para la explotación de la riqueza (corredores biológicos, corredores mineros, corredores maquiladores, corredores energéticos) o corredores para la circulación de los miles o millones de personas que van quedando despojadas de sus tierras, localidades y regiones. De ahí que, el espacio en cuanto tal, se convierta en una mercancía estratégica que, de manera implícita, aparece en todos los capítulos del ALCA.

La manifestación más clara de esta tendencia se ubica en todos los programas de desarrollo con que los gobiernos neoliberales pro-ALCA buscan ofertar en los mercados de inversión a la totalidad de sus territorios. En ellos se ofrecen Espacios Estratégicos como rutas terrestres de comunicaciones y transportes, así como ductos interoceánicos en el Istmo Mesoamericano o en Los Andes y el Cono Sur, puentes terrestres y fluviales, que reiteradamente trazan varios puntos de encrucijada donde se superponen las principales rutas intermodales este-oeste y norte-sur. Rutas que se superponen con los puntos claves para la construcción de infraestructura de telecomunicaciones y observación celeste o en ocasiones incluso con las regiones claves para realizar lanzamientos al espacio. Como parte sustantiva de este nuevo tipo de mercancías geoeconómicas y geopolíticas, sobresalen los territorios en los cuales estas redes de infraestructura se superponen con otro tipo de riquezas estratégicas, no sólo de diversos tipos de recursos naturales o socialmente creados, sino también con las cualidades estratégicas de los espacios ligadas a su morfología, posición y silueta. Tal es la razón por la cual regiones como la gran selva del Amazonas, el estrecho Istmo Mesoamericano, algunas islas y pasos marinos del Mediterráneo Americano o ciertos pasos y picos de la cordillera Andina adquieren un valor descomunal dentro del ALCA.

Por dicho motivo, ésta tratativa no sólo pretende que Estados Unidos pueda disponer sin restricción alguna de abundante mano de obra y de ejércitos de población sobrante de América Latina (500 millones de personas), como una base competitiva propia frente a los agresivos mercados laborales asiáticos. Sino que también se enfoca a consolidar el dominio agropecuario (agrícola, forestal y pesquero), el dominio de las pocas industrias que la feroz competencia estadounidense ha permitido desarrollar o sobrevivir en el continente, así como disponer sin restricción de todo el consumo individual y productivo del área.

El dominio estadounidense del espacio latinoamericano y canadiense no implica el control de un espacio abstracto, sino que es algo lleno de consecuencias concretas. Controlando la franja interpolar del Hemisferio Occidental, el ALCA se acerca físicamente más al dominio de la totalidad del territorio mundial. Efectivamente, mediante la conversión del continente americano en un territorio integrado como un mercado interno y como un territorio política, militar y culturalmente más uniforme, resulta más fácil el control de grandes territorios vecinos en relación con las siguientes dinámicas:

- Mediante la extensa costa del Pacífico americano se logra acceso óptimo a todos los vecinos marítimos asiáticos y de Oceanía en la Cuenca del Pacífico.
- Como ya ocurre hace cinco siglos, las costas de América del Norte dan acceso directo al desarrollo del capital europeo.
- Mediante el control de las costas de Venezuela, Guyanas, Brasil y Argentina se logra un acceso comercial, pero también militar al África (traspaso estratégico europeo, que dicho sea de paso, mediante su esclavización entre los siglos XVII

y XVIII permitió la recolonización de todo el continente con población negra esclava y, por ahí, el control de América).

- El control del mediterráneo americano y la franja ístmica mesoamericana permiten controlar el paso entre los dos principales océanos del mundo¹⁵, así como la articulación de la América del Norte oriental con la América del Sur occidental.
- Mediante el control de Canadá y el Cono Sur se logra el acceso directo a los dos polos del planeta [lo que a su vez abre paso aéreo y espacial, a los vecinos transpolares: Siberia y los mares del sur (en el Pacífico, el Índico y el Atlántico), para desde ahí apuntalar mejor el de por sí indisputado control del espacio exterior]. El control de la Antártica, por su parte, le acerca a Estados Unidos el control de sus descomunales riquezas minerales y energéticas. Con el ALCA, Estados Unidos pretende dominar aún más la base mineral, energética, de agua dulce y bosques de Canadá, como recursos seguros.
- El área de influencia de la franja norte-sur del continente americano que brinda el ALCA, en la actual era de control del espacio exterior, sólo deja "fuera" de su radio directo de influencia al inmenso ringland musulmán del Índico, pleno de petróleo y gas. Esta área resulta clave para la construcción de importantes corredores euroasiáticos¹⁶. Lo que tal vez explica parte del enorme interés que la potencia estadounidense mantiene actualmente, en paralelo al ALCA, por el control militar directo de la región (asaltando militarmente Afganistán, Irak, el país Kurdo, así como asediando Irán, Pakistán, Corea del Sur y del Norte).
- Como bien ha señalado el investigador Hernándo Gómez, la franja este-oeste que forman Ecuador, Colombia y Brasil en la región amazónica, permite el control de la segunda mayor superficie de tierra firme en el ecuador terrestre (3,385 kilómetros), inmediatamente después de la existente en África (3,720 kilómetros), pero muy superior a la de Oceanía (1,420 kilómetros). Franja de superficie terrestre, rica en altas montañas estratégicas para el emplazamiento de antenas que permiten el control de los satélites ubicados sobre el cinturón ecuatorial.
- El dominio de América Latina facilita más que cualquier otra posesión territorial un dominio completo de la Cuenca del Pacífico. De ahí que el agresivo desmantelamiento de la agricultura y de la industria del MERCOSUR (Brasil y

15 "En América Latina, estamos presenciando un avance sin precedente hacia una integración más estrecha de nuestras economías, de modo que todos compartimos cada vez más las costas del Océano Pacífico y todos miramos a la Cuenca del Pacífico en busca de nuevas oportunidades comerciales. Esto se advierte claramente en América Latina, región en la que el MERCOSUR está abriendo «una ventana hacia el oeste» merced a su reciente asociación de libre comercio con Chile y Bolivia, tratando al mismo tiempo de proseguir negociaciones para establecer una zona de libre comercio con los países de la región andina. Más aún, la ubicación geográfica de América Latina le permite servir de puente entre los mercados oriental y occidental, ahora que la economía mundial se globaliza cada vez más." Iglesias, Enrique V. Cambio y Crecimiento en América Latina 1988-1998. Ideas y Acciones. Banco Interamericano de Desarrollo.

16 Las "nuevas rutas de la seda" son los puentes terrestres (infraestructura de transporte intermodal, comunicaciones modernas, agua y energía, así como alineamientos de ciudades e industrias que tienden a crecer a modo de corredores) que durante la década de los años noventa comienzan a madurar entre Europa, la India y China, como resultado de la fractura de URSS, así como del crecimiento económico de estas naciones. En su página electrónica, la comunidad europea ha ofrecido información y mapas sobre lo que considera las principales rutas del Corredor de Transporte Europa Caucaso Asia (TRACECA) cfr. <http://www.traceca.org/>. Para un comentario interesante de este proyecto europeo ver Alberto Negri en sus artículos "Dietro la guerra, i «corridori». L'importanza strategica della Jugoslavia è nella sua posizione tra Europa e Asia. Sole 24 Ore. 16 de mayo de 1999 y "La vera posta in gioco è il controllo dei «Corridori» di comunicazione" Sole 24 Ore, 30 de julio de 1999. Para otra visión (paranoica estadounidense) ver "The Eurasian Land.Bridge Is Changing the Political Climate, editorial de la revista 21st Century Science & Tecnology. Winter 1998-1999 y Tannenbaum Jonathan "High-Tech Development Corridors. Motor for Eurasian Development. En 21st Century Science & Tecnology, spring 1997. También se puede consultar: Brid Brennan, Erik Heijmans and Pietje Vervest (ed.) ASEM Trading New Silk Routes Beyond Geo-Politics & Geo-Economics: Towards a New Relationship between Asia and Europe. Edited by TNI Fellow. TNI/Focus on Global South, October 1997. Así como la sección de libros y publicaciones de <http://worldcom.nl//asem/index.htm>.

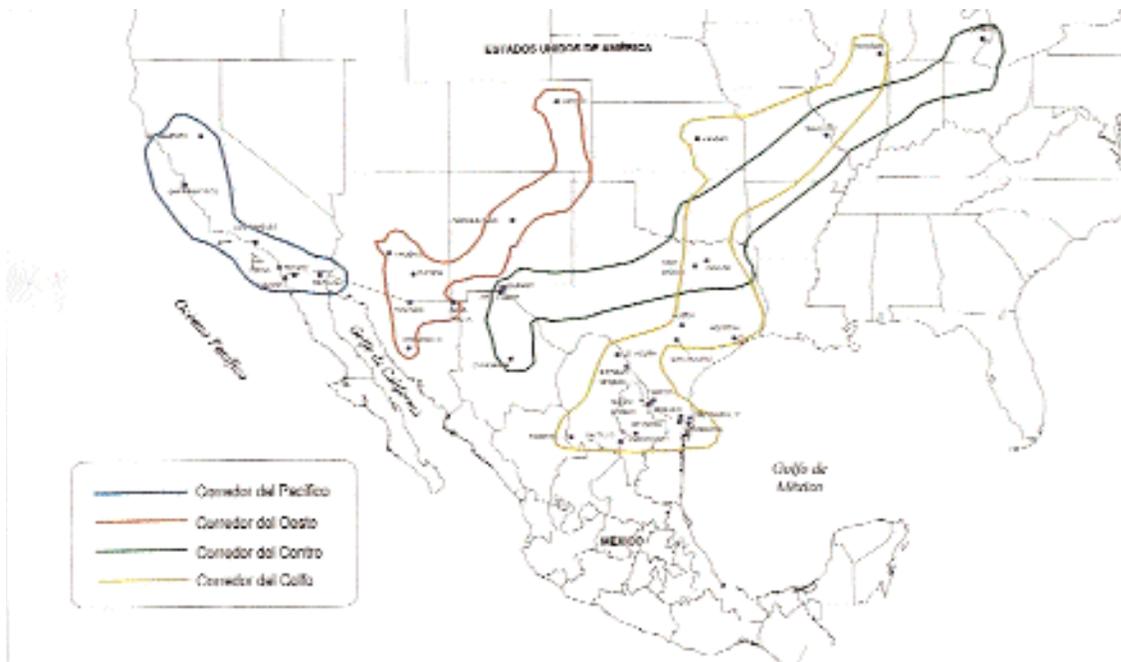
Argentina), sienten precedentes básicos para un posterior ataque comercial y una posterior competencia industrial y en servicios con la República Popular China, recientemente incluida dentro de la Organización Mundial de Comercio.

Corredores mexicanos

Dentro de este contexto de control global, los corredores norteamericanos tienden a subordinar a México. Primero, mediante la firma del Tratado de Libre Comercio, y después expandiendo las redes estadounidenses de infraestructura y sus corredores, sobre las redes mexicanas de infraestructura o sobre las viejas y nuevas posibles rutas interoceánicas en el territorio mexicano en dirección a la Cuenca del Pacífico. Así por ejemplo, una nueva ruta maquiladora y de industria automotriz en el estado de Sonora da salida al estado de Arizona en el Pacífico, permitiendo una salida mucho más breve y corta que la de la Ciudad de Los Ángeles. Tal el actual corredor industrial que va de la ciudad fronteriza de Nogales hasta el puerto de Guaymas.

En la misma lógica se encuentra otra ruta de Texas al Pacífico que le brinda el corredor de Nuevo Laredo a Manzanillo, pasando por las ciudades de Monterrey y Guadalajara. Corredor que algunos consultores y promotores del mismo no han cuidado en llamar corredor "intermodal" transpacífico o corredor Singapur-Kansas City. Esta ruta en pleno proceso de construcción, podría enlazar las ciudades del sur de los Estados Unidos con las dos más dinámicas urbes del norte de México y con la Cuenca del Pacífico.

Corredores Industriales México - Estados Unidos



Mucho más rezagada es la situación de ese otro corredor interoceánico propuesto entre los puertos de Veracruz y Acapulco, que aunque también se encuentra en proceso de construcción por los numerosos y crecientes emplazamientos maquiladores y de industria automotriz en los estados de Puebla, Tlaxcala y Morelos, no ha podido disponer de los fondos financieros apropiados para terminar la infraestructura carretera y portuaria apropiada que le permitiría competir con otros corredores.

Paradójicamente el siempre codiciado Istmo de Tehuantepec, es el paso interoceánico mas rezagado de México. En parte por la enorme resistencia social que ofrece la conciencia popular sobre su importancia estratégica, pero sobre todo por la creciente sequía de capitales que han ido generando las sucesivas crisis económicas de México (1995-96), los países del mediterráneo asiático (1997-98) y la severa recesión estadounidense (2001-2003).

Los corredores mexicanos no sólo brindan acceso geográfico y económico de Estados Unidos al Pacífico, sino que permiten también el acceso geoeconómico y geopolítico de Estados Unidos a América Latina. México, al recibir las migajas por la firma precoz del TLC y la promoción temprana en América Latina de este tipo de corredores, se convierte en el principal beneficiario, promotor y "esquirol" de los yanquis dentro del bloque latinoamericano.

Con una posición de fuerza mucho menor, la misma situación del sureste de México se repite en toda Centroamérica, pues en Guatemala, Honduras, el Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y la parte "istmeña" de Colombia (en el Tapón del Darién), desde la segunda mitad de los años noventa se vuelve a hablar con una insistencia creciente de la necesidad de modernizar o de crear nuevos pasos interoceánicos, que permitan una mejor conexión de Estados Unidos con Asia, Oceanía y las costas sudamericanas del Pacífico. Planes y fantasías que ciertamente han contrastado con los crecientes problemas sociales y económicos que vienen incrementando la crisis económica mundial del neoliberalismo.

El Plan Puebla Panamá (PPP)

Más allá de estas crisis estructurales y/o coyunturales, están las necesidades materiales de interconexión de las principales regiones económicas del mundo, en las cuales se asientan los grandes centros industriales, agropecuarios y comerciales. Son estas posiciones nucleares, aunadas al tipo de tecnologías vigentes, a la morfología y a la silueta de los territorios, las que marcan las vocaciones geoeconómicas y geopolíticas de los territorios.

Desde la época del presidente mexicano Salinas de Gortari (1988-1994) se discute públicamente en México la aplicación de un plan de construcción de una "carretera inteligente" que le de salida a la industria del este estadounidense hacia la Cuenca del Pacífico. En el siguiente sexenio de Ernesto Zedillo (1994-2000), se amplia generosamente la idea proponiendo oficialmente (dentro del Plan Nacional de Desarrollo) siete corredores de integración urbano-regional, que no sólo buscaban cuatro salidas estratégicas al Pacífico, sino que además hablaban de corredores costeros, principalmente en todas las costas mexicanas del Golfo de México.

En el sexenio de Vicente Fox (2000-2006) se termina hablando con gran euforia de la necesidad de agrupar dentro de una sola propuesta todas las rutas interoceánicas mexicanas con las centroamericanas, al tiempo que los corredores del Golfo de México se los presenta como parte de otra infraestructura carretera mayor que conectaría a la Ciudad de Matamoros con la Ciudad de Panamá. Tal es el Plan Puebla Panamá (PPP), que en un inicio incluye la construcción de un gasoducto paralelo al eje carretero trans-mesoamericano y que conectaría al estado petrolero de Tabasco con Panamá, enlazando mediante una red de ductos todas las riquezas petroleras estadounidenses, mexicanas y centroamericanas. Lo que se acompañaría con una serie de presas hidroeléctricas, tendidos eléctricos y de fibra óptica, que también permitirían alimentar y enlazar a todas las zonas maquiladoras de la región.

La carretera Matamoros-Panamá y el ducto Ciudad PEMEX-Panamá, vendrían a enlazar con los nuevos corredores y ductos propuestos por la CEPAL, el BID y la CAF para Sudamérica. De manera que toda la región latinoamericana quedaría integrada mediante diversa infraestructura de transporte y energía con el centro mundial del capital petrolero, en Houston, Texas.

México: Corredores Prioritarios para la Integración Urbano Regional

Fuente: Trópico Verde (2002)



Esta proyección del sureste de los Estados Unidos sobre el área del PPP incluye también una riqueza natural estratégica cada vez más importante que el petróleo: la biodiversidad. El proyecto conocido como "Corredor Biológico Mesoamericano" habla del manejo y privatización de la riquezas biológicas y servicios ambientales emplazadas en esta peculiar región. Se trata de un corredor istmeño de encuentro entre la biota neotropical andino-amazónica y la biota neártica de América del Norte. Como allí se concentra entre el 10% y 12% de toda la biodiversidad del planeta, mediante las manipulaciones que NAFTA y el CAFTA imponen en la región, Estados Unidos podrá disponer sin problemas de esta nueva materia prima para sus nuevas tecnologías en ingeniería genética y nanotecnología. De ahí que coincidiendo con la promoción del ALCA, el Plan Puebla Panamá proyecte a la ciudad de Miami como el centro estratégico desde el cual se organizaría el control de todas las riquezas biológicas terrestres y acuáticas de América Latina¹⁷.

17 El Corredor Biológico Mesoamericano constituye en realidad un laboratorio de construcción de los corredores biológicos planetarios. Estos se integran en la parte de la "fábrica mundial" dedicada a dos materias primas: biodiversidad y agua. El INCAE, la escuela empresarial mas importante de América Latina ha desarrollado modelos para el aprovechamiento de estos corredores biológicos mediante "clusters" de servicios ambientales. Combinando el ecoturismo con la captura de oxígeno, el aprovechamiento del agua y la promoción de la investigación científica de los ecosistemas (mejor conocida como biopiratería). Todo lo cual enlaza magníficamente con las iniciativas de privatización de Áreas Naturales Protegidas y el agua.

Si bien el Plan Puebla Panamá, como proyecto político central del sexenio de Vicente Fox para el desarrollo económico del sureste de México, fracasa rotundamente (por la imposibilidad de captar los mega fondos financieros para emprender la transformación de toda la región), no se debe inferir mecánicamente que el proceso de transformación geopolítico de la región se colapsa o detiene. No sólo por cuanto la construcción de obras de infraestructura avanza lentamente en Centroamérica y algunas regiones del sur-sureste de México, sino sobre todo porque el interés que el gobernador del Estado de Florida (Jeb Bush) le manifiesta a Vicente Fox por el PPP, que expresa el interés estratégico de Estados Unidos por el Golfo de México (como principal puerta de entrada de las importaciones energéticas de Estados Unidos y como una de las más importantes área de extracción de crudo y gas). Expresa también el interés estratégico de los empresarios petroleros, petroquímicos, químicos, mineros y textiles yanquis, emplazados en el sureste de Estados Unidos, por las potencialidades del Golfo, Centroamérica y toda la región del Caribe.

Sellando EL Golgo de México

No casualmente en noviembre de 2003 Estados Unidos comienza a hablar abiertamente de la necesidad de "sellar el Golfo de México" con un cordón de seguridad entre las penínsulas de Yucatán y Florida que permita establecer un filtro en las actividades de transporte marítimo dentro de la región. El hegemon revive con ello su viejo plan de convertir al Golfo de México en un lago interno bajo control de las autoridades marítimas, militares y de seguridad estadounidenses que permita establecer un escudo de protección marítimo que garantice la seguridad interna de los cinco Estados de la Unión Americana y la red de transporte marítima y fluvial de Estados Unidos que se conecta con esta región. Aquí se emplazan los principales puertos nacionales en los cuales ingresa la energía petrolera y gasífera proveniente del propio Golfo y del exterior y en los cuales se localizan las principales plantas de refinación y de transformación petroquímica del mundo¹⁸.

Mas allá de las justificaciones demagógicas y funcionales de siempre ("elevar la calidad de vida de cerca de 62 millones de mexicanos y estadounidenses que viven en la región", "aliviar los congestionamientos del tráfico marítimo", "generar menos contaminación" "mejorar la seguridad en el transporte", "investigar el fenómeno de la marea roja" y "crear un corredor turístico del Golfo de México"), el Memorandum de Cooperación entre la Administración Marítima de Estados Unidos, el Acuerdo de los Estados del Golfo y la Sociedad Empresarial del Golfo de México, firmado el 6 de noviembre durante la Conferencia de Transporte Marítimo a Corta Distancia (en Sarasota, Florida), se propone: 1. terminar el eje estratégico del PPP, construyendo una carretera "escénica" que vaya desde Key West (Florida) hasta Chetumal (Quintana Roo); 2. echar a andar un proyecto de Escalera Náutica que vincule los 37 mil kilómetros del sistema de vías acuáticas intercosteras de Estados Unidos (que volverá a poner en la mesa de discusión la ampliación de las hidrovías texanas en parte de las costas mexicanas del Golfo).

Las carreteras y la Escalera Náutica garantizarán un mayor libre acceso y un mejor control del capital yanqui sobre los 12 puertos mexicanos del Golfo. Se trata de una condición básica para el control de los recursos petroleros y marítimos, así como la industria marítima mexicana.

¹⁸ Cfr. Jorge Luis Sierra, "Quiere EU sellar el golfo de México" El Independiente. Se trata de una estrategia que, mutatis mutandis, también aplicarían las mismas empresas transnacionales de la energía al combinar un proyecto similar de Escalera Náutica combinado con el taponamiento del Golfo de Cortes, donde ya comienzan a emplazarse las empresas maquiladoras del gas, provenientes de Australia, Ecuador, Perú, Bolivia, etc. y proveedoras de la energía eléctrica al estado de California.

En el largo plazo, la parte más importante del control derivará del reemplazo del transporte marítimo de gran altura por naves y remolcadores pequeños. Pues con el pretexto de mejor vigilar las pequeñas barcas, en lugar de las embarcaciones con miles de contenedores (y con ello supuestamente impedir ataques como los del 11 de septiembre de 2001), se estará cancelando la remota posibilidad de que México emprenda en el futuro incierto una política portuaria autónoma y de gran escala, que apunte al uso competitivo de sus corredores interoceánicos. Con el estímulo al transporte marítimo de corta distancia –dadas las leyes estadounidenses que no permiten el cabotaje de naves con banderas extranjeras y dado que los 12 puertos mexicanos del Golfo de México exportan anualmente 67 millones e importan 14 millones de toneladas con el vecino del norte– Estados Unidos favorecerá el uso de sus astilleros y saturará a México con servicios marítimos, reactivando con ello la vida económica de la deprimida región.

Importancia geopolítica de los corredores en América del Sur

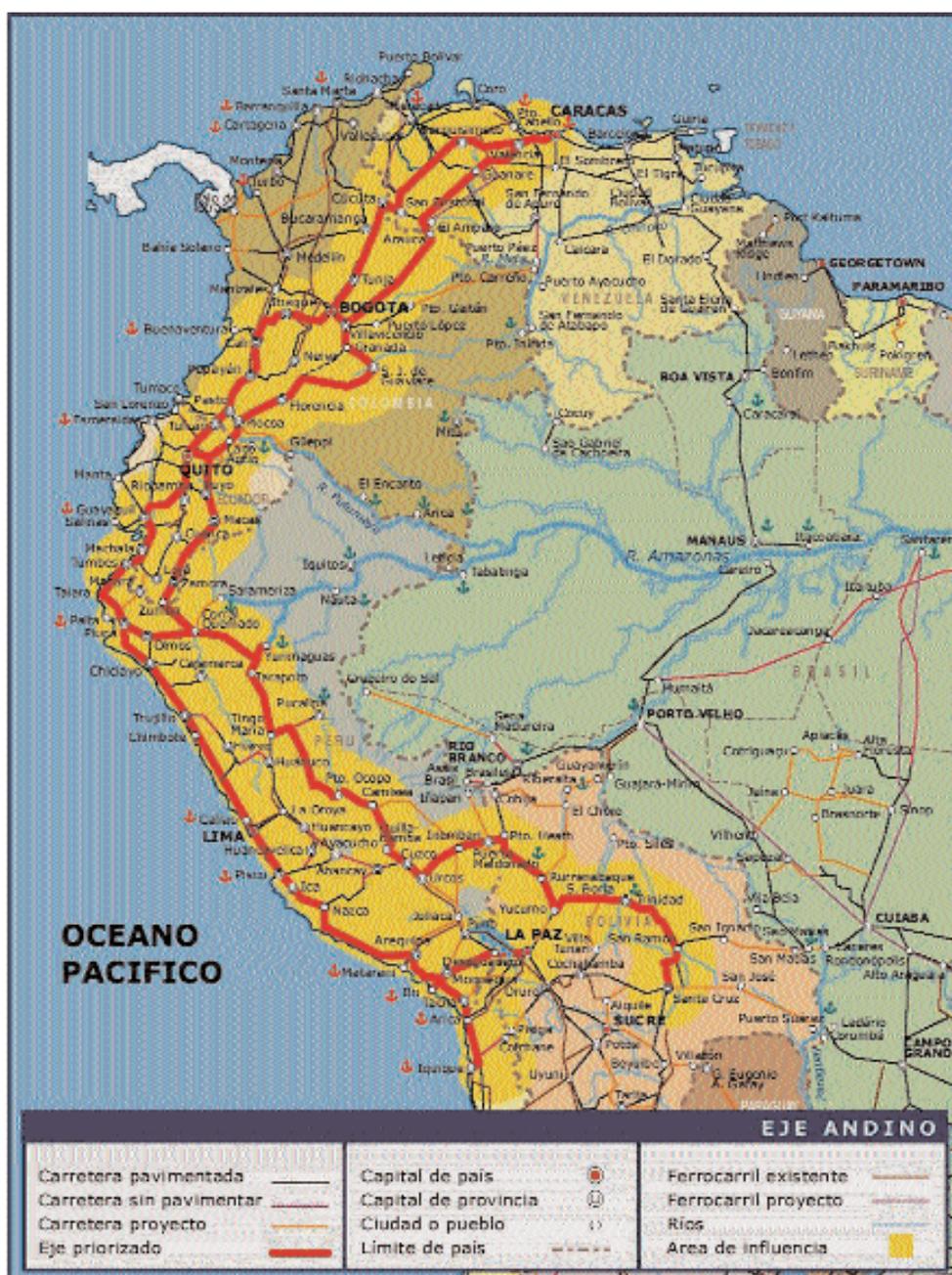
Tal como se señaló anteriormente, existe una continuidad en la lógica de los corredores proyectados para todo el continente americano. En América del Sur existe una propuesta muy similar al Plan Puebla Panamá: la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)¹⁹. Sin embargo, los corredores sudamericanos cobran un carácter más complejo que el PPP, no sólo debido a la naturaleza específica del territorio sudamericano, sino también a la emergencia de un bloque capitalista que puja por una integración económica con intereses y objetivos propios.

Por los diversos intentos de integración regional acumulados y vigentes (la Iniciativa Regional Andina, ALADI, MERCOSUR, etc.) en América del Sur, la globalización cobra múltiples manifestaciones. En este sentido, es importante comprender que como en el caso de Euro-Asia y de América del Norte, los corredores no son fruto de una conspiración de un grupo muy astuto de poder, sino la consecuencia de una lógica de acumulación. Por ello, su historia se vincula más bien con la vocación territorial de desarrollo económico y la acumulación de capital. Dentro de esta lógica, los principales procesos de integración son los múltiples acuerdos bilaterales de libre comercio (que el BID describe como un “tazón de spaguetti”), el ALCA, el MERCOSUR y el más reciente intento estadounidense por responder al MERCOSUR mediante la firma de tratados regionales de Libre Comercio con Centroamérica (CAFTA) y la región andina, con excepción de Venezuela.

Si se considera la integración de Estados Unidos con América del Sur, se distinguen tres formas alternativas que se sitúan en continuidad con los corredores mexicanos y centroamericanos, y que permiten la vinculación con el centro del capitalismo estadounidense. En primer lugar, salta a la vista la reedición moderna del más antiguo eje panamericano de control estadounidense. Los antecedentes directos de este primer corredor están en los planes elaborados por estrategias estadounidenses desde la tercera década del Siglo XX, con el objetivo de integrar todo el continente americano. En 1927 se formula una propuesta en el Senado estadounidense para construir la primera vía de conexión global terrestre mediante una carretera que saldría del Lago San Lorenzo en Canadá, atravesando el este de EEUU, entrando por Monterrey a México para continuar por la Ciudad de México, el sureste mexicano y toda Centroamérica. Se ingresa en América del Sur mediante un eje costero, que ingresa a Bolivia y llega a Chile. En este último país, el proyecto de carretera se bifurca en Valparaíso, en dirección a Buenos Aires y a Montevideo. De esta manera, desde esa época se proyectó el trazo

19 Tanto el PPP como IIRSA son iniciativas impulsadas por el Banco Internacional de Desarrollo con argumentos y metodologías idénticas.

Eje Andino



fundamental del actual PPP, del eje andino-panamericano, además de algunos de los trazos interoceánicos. Lo único obsoleto de los proyectos de conexión Norte-Sur, radica en la propuesta de carreteras trans-amazónicas que ya no es retomada en los planes actuales, pues se les sustituye con otros planes de conexión amazónica mediante hidrovías. Con el paso de los años, el trazo costero de la Carretera Panamericana se afina, precisando rutas vinculadas entre las costas del atlántico y el Pacífico, una de ellas atravesando Bolivia y otra con el eje Santiago Buenos Aires.

La ruta más corta entre los Estados Unidos y Sudamérica es la que abre el Canal de Panamá, por lo que el desarrollo de las relaciones de vínculo a Estados Unidos se

concentran en las costas chilenas, peruanas y ecuatorianas. El área del actual MERCOSUR, como la región más distante e inaccesible para los Yanquis, y que históricamente tiende a establecer más alianzas con las potencias atlánticas de Inglaterra y Alemania. Por tales motivos, no es casual que, conforme se avanzó hacia la Segunda Guerra Mundial se hacía mayor la necesidad estadounidense de construir

Eje Orinoco-Amazonas-Plata



una infraestructura vial que le permitiera el control y la integración militar de América del Sur, a fin de enfrentar la posibilidad de que los alemanes desarrollen un enclave económico en esta región.

El segundo corredor de integración Norte-Sur se ubica en el pie de monte andino-amazónico, al este de los Andes, como un eje de materias primas estratégicas y de extracción de recursos. En esta región, coinciden en abundancia y de manera

excepcional los cuatro recursos estratégicos más importantes del planeta: hidrocarburos (yacimientos petroleros y gasíferos en Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Argentina), minerales (en Colombia, Perú y Chile), agua y biodiversidad (en todas las cabezas de cuenca y las ricas áreas naturales conservadas del pie de monte andino-amazónico).

El tercer corredor Norte-Sur es el eje de las hidrovías que podría servir tanto a los intereses estadounidenses como a los del MERCOSUR. Esta ruta integra uno de los afluentes del Orinoco con el Amazonas y un afluente del Amazonas con la Hidrovía Paraguay-Paraná-Plata. De esa manera, se permite una integración de carácter intracontinental, enlazando las áreas petro-industriales del norte de Sudamérica con las vastas industrias del sur de Brasil y el norte de Argentina. Se trata de un eje que permite atravesar el área amazónica mediante una compleja red de hidrovías, auxiliada por algunos trazos carreteros secundarios. Este Eje Multimodal que aprovecha las aguas del Amazonas, comienza a ser utilizado por el centro agrícola brasileño para exportar sus productos tanto hacia Estados Unidos como hacia nuevas rutas en dirección a la Cuenca del Pacífico.

Los corredores de vocación interoceánica, del IIRSA, que vinculan el Este con el Oeste, podrían servir no solamente a la necesidad de Venezuela de abrirse paso hacia las costas colombianas del Pacífico, sino sobre todo a los intereses del MERCOSUR, permitiendo la conexión de la producción de los agricultores e industriales del Cono Sur con la Cuenca del Pacífico. Al respecto, se plantean interesantes analogías entre el espacio sudamericano y de América del Norte. En Sudamérica se encuentra la segunda región agrícola más importante del planeta, particularmente en las tierras bajas de Brasil, Bolivia y Argentina. Son territorios que también se han especializado en la producción agropecuaria de exportación, al punto que la producción de soya de Argentina y Brasil supera ya a la producción de Estados Unidos.

Al observar la topografía del espacio sudamericano se destaca la Cordillera de los Andes, un obstáculo natural en la conexión Este-Oeste, análogo a las Montañas Rocallosas de los Estados Unidos. La parte más ancha de los Andes cuenta con un lugar de paso privilegiado que se sitúa en Bolivia y constituye el equivalente de la región de la "Mesilla", vital para el tránsito de la mercancía estadounidense hacia el Pacífico. La vocación geopolítica de esta región permite que sea el principal lugar de paso de las diferentes alternativas de corredores interoceánicos en Sudamérica y explica en parte el gran interés estratégico de las costas que a fines del siglo XIX le fueron arrebatadas a Bolivia²⁰.

Más allá del conflicto de intereses entre los capitales de Estados Unidos y los capitales del MERCOSUR, un tercer actor regional un tanto amorfo comienza a intervenir con cada vez más peso en la construcción del futuro de la región: se trata de los heterogéneos movimientos sociales que progresivamente emergen en todos los países sudamericanos. Es el caso del pujante movimiento popular de Venezuela, que hasta la fecha ha logrado mantener en pie, contra toda suerte de conspiraciones, el mandato presidencial de Hugo Chávez. En Colombia, el anquilosado conflicto armado de más de cuarenta años, parece refrescarse con la aparición de nuevas fuerzas civiles que ya permiten ganar la alcaldía de Bogotá. En Ecuador, aunque uno de los más poderosos movimientos indígenas de la región se deja fragmentar y anquilosar por los mecanismos electorales, igualmente alienta dentro de sí importantes fuerzas autocríticas que puján desde adentro por su reformulación. Entre tanto, Perú también se refresca con nuevas luchas populares contra la privatización de la electricidad y la resistencia de un nuevo

20 Aunque también cabe destacar que el segundo paso andino de salida hacia el Pacífico contemplado en los proyectos de IIRSA es una de las regiones más militarizadas en el sur de Colombia.

Fisiografía de Sudamérica



movimiento indígena-campesino y proletario que enfrenta el saqueo y la destrucción socio-ambiental propiciada por las empresas transnacionales de la minería y el petróleo. En Bolivia, un poderoso movimiento social defiende ejemplarmente la propiedad pública del gas y el agua, al tiempo que exige la creación de nuevas formas democráticas de participación basadas en la autonomía indígena. A su vez, en Uruguay, se reagrupa la izquierda electoral para sacar del gobierno a la derecha. En Argentina, dentro de una agitación social generalizada, destaca el inédito movimiento popular y proletario de desocupados (piqueteros) que se autonomiza cada vez más de los mecanismos de control económico y partidarios. Mientras en Brasil, diversos y poderosos movimientos sociales campesinos, obreros, étnicos, etc., tienen frente a sí la difícil tarea de mantener en pie la fuerza y la autonomía popular dentro del nuevo pacto social con la burguesía brasileña que ha implicado el triunfo electoral de Lula.

El desorden ideológico y organizativo de todas las fuerzas de izquierda, así como la compleja confluencia, en ocasiones muy caótica, de cada una de estas luchas todavía en proceso de ascenso, tienden a inducir cambios en los grupos de poder y los gobiernos nacionales, y por esa vía, a generar nuevas fuerzas y resultados geopolíticos en la región. De ahí que esta dinámica, aunada a la importancia geopolítica primordial de América del Sur, explique las nuevas iniciativas intervencionistas de parte de Estados Unidos.

Un área de provocación permanente está en Venezuela, dada la enorme trascendencia geopolítica que tiene la toma de sus yacimientos petrolíferos para el control de las fuentes latinoamericanas de abastecimiento energético.²¹ En el lugar donde se articulan el Plan Puebla Panamá y el IIRSA, el hegemon impone el Plan Colombia. Este último conlleva una presencia creciente de armamento, asesoría y operativos militares norteamericanos que convierten a toda la región (dentro de la cual se incluyen las regiones amazónicas de Venezuela, Ecuador, Perú y Brasil), en foco de provocación permanente contra todos los movimientos sociales, e incluso en contra de la misma burguesía brasileña. Como parte de lo mismo, se traslada a la isla de Manta en Ecuador la anterior base militar estadounidense del Canal de Panamá. Si bien, la permanente dinámica de intervención y provocación contra los movimientos populares e indígenas en los Andes llega hasta Bolivia, como una guerra abierta contra los cultivadores de coca. Bolivia, no hay que olvidarlo, tiene una posición geopolítica nodal, por la manera en que todos los corredores de IIRSA atraviesan el país, así como por la presencia de los cuatro grandes recursos naturales estratégicos latinoamericanos (hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua). La creciente acumulación de una fuerza popular autónoma, que no se ha logrado absorber todavía dentro de los habituales mecanismos político-electorales, así como el creciente valor geopolítico del país, hacen del actual conflicto boliviano un peligroso pretexto para otra intervención militar estadounidense, que ayude a endurecer el cerco contra el MERCOSUR, pero sobre todo contra los diversos movimientos sociales que crecen por la región.

Como en el caso de México y Centroamérica la agresión de los corredores de IIRSA se encuentra supeditada a la recuperación general de la economía.²² Mientras persista la crisis económica mundial y regional, se mantendrán bajas las fuentes de inversión y financiamiento. Entre tanto, lo prioritario global no es detener los megaproyectos sino los procesos de expropiación de recursos, las privatizaciones de bienes comunes y públicos, las políticas que alientan la destrucción de la vida campesina y sus tejidos comunitarios. En las regiones en donde si avanzan los proyectos de explotación de recursos y de construcción de mega-infraestructura indudablemente las comunidades toman estos problemas como punto central de su agenda.

21 Durante la década de los años noventa y en lo que va del nuevo siglo, Estados Unidos ha concentrado en la región latinoamericana su principal abastecimiento de petróleo, tomando de ahí el 40% de sus importaciones.

22 El colapso actual del Plan Puebla Panamá (PPP) se vincula con la recesión general. Y ésta, con la sobreproducción que generó la eufórica globalización de los años noventa. La sobreproducción de fibra óptica fue nueve veces superior a los requerimientos mundiales. En la crisis del índice NASDAQ de 2001-2002, tres cuartas partes de los capitales de la electroinformática resultaron sobrando, mientras el entusiasmo por la globalización produjo el doble de los aviones necesarios. La crisis afectó principalmente a diversas empresas de los sectores que operan en todo tipo de redes y corredores: telefonía, televisión, comercio electrónico, internet, fibras ópticas, software, constructoras de aviones y carreteras, constructoras de infraestructuras, empresas de transporte de mercancías y de energía, petroleras, eléctricas, agua, etc. Por ello, estos capitales de la integración no sólo se encuentran en reflujo, sino que también emprenden desesperadas estrategias para la sobrevivencia y la reconversión. En el caso de los sectores de alta tecnología, la respuesta se ha centrado en el diseño de una nueva generación tecnológica más barata y agresiva. Mientras que los sectores de retaguardia tecnológica (básicamente petroleros, gaseros, petroquímicos, etc.) han centrado su estrategia en el asalto político de la democracia estadounidense, la ocupación militar de territorios, la guerra y la legitimación de una destrucción ambiental mundial mayor (aunque también avanzan en el diseño de un nuevo patrón técnico energético). Por ello, en lo que atañe al PPP y a IIRSA, el quiebre es sólo coyuntural y no implica mecánicamente el término de la vocación geopolítica que la región tiene para la acumulación imperial de capital.

Mirando la tendencia general que ya anuncia las nuevas formas de acumulación regional, a las comunidades, los grupos y los sectores en resistencia les ayudará mucho cotejar colectivamente, en talleres locales, regionales, nacionales e internacionales, qué es lo que realmente está ocurriendo en sus localidades, qué tan importantes son los recursos naturales estratégicos sobre los cuales viven, qué tan reales son los corredores y qué tan avanzados están. Se puede y debe igualmente considerar la solidez y fuerza real de los capitales que actúan en las regiones, redes de infraestructura y corredores, las relaciones de armonía o de contradicción entre los capitales estadounidenses, españoles y brasileños y la manera en que están procediendo a repartirse las regiones. También es muy importante recordar que cuando se habla de corredores se esta refiriendo a una perspectiva geopolítica en el largo plazo. Ya que en el corto plazo, el proceso puede ser sólo fantasía de algún grupo de inversionistas que no alcancen la medida suficiente para hacer realidad los proyectos. Por ello, a la investigación documental le resulta esencial el saber cotidiano y local de los habitantes de las regiones, no sólo para esclarecer hasta dónde llega la construcción de las redes de infraestructuras, los corredores y los megaproyectos de extracción de recursos, sino sobre todo para entender cómo es que la gente está y va a seguir resistiendo.

Así como a los habitantes de una región les ayuda enormemente entender la manera en que están ubicados dentro de las lógicas actuales de control global, de saqueo global y de exclusión global, al tejido de las redes globales de resistencia les resulta vital arrancar realísticamente de las verdaderas necesidades y posibilidades locales de la resistencia. Ésta se teje siguiendo los tiempos y espacios de la propia población, sin subordinarse a los tiempos y espacios del capital global.

La información sobre las iniciativas y las medidas del control capitalista sirve para que los actores ubiquen mejor los niveles de fuerza real que tiene su propia actuación. Conocer al capital mundial es algo que nos ayuda a comprender al verdadero interlocutor con el cual todos nos enfrentamos. Pero el conocimiento de estas relaciones, procesos y fuerzas externas no entrega el conocimiento de nosotros mismos y de nuestra propia fuerza. El conocimiento de los movimientos del capital mundial -si estamos en curso de conocernos a nosotros mismos y de seguir nuestra propia fuerza- proporciona la única manera efectiva de sobrevivir, de actuar con los ojos abiertos sin que resulte posible el "auto-embaucamiento" de nuestras luchas de resistencia. Si las personas o los grupos juegan a la pérdida de su propia identidad y de su propia fuerza, la descripción del capital global, de la situación histórica real y de la verdadera correlación de fuerzas, evidentemente muta de manera perversa en un espectáculo aterradorante, que sirve para que estos espectadores se justifiquen en una parálisis aún mayor.

Comentarios y preguntas

Maquiladoras y explotación de recursos estratégicos

Al considerar el factor de la mano de obra barata en China, no se ha hablado de los mercados.

La población es mercado. China tiene industria también, lo que es importante entender es que allí se encuentra el grueso del plusvalor. Tienen un proceso de reestructuración industrial enorme, al punto que se acaban de lanzar en una carrera espacial. Todo lo que ahorran en las maquiladoras lo invierten en alta tecnología, son muy agresivos. Más aún, están comprando espacios en Centroamérica. El capital chino está muy interesado en la construcción de un corredor interoceánico en Nicaragua.

Es importante subrayar también que los flujos circulan en los corredores en doble sentido. Efectivamente, no solo importa la producción, sino también el consumo. Asia constituye el área más prometedora de la economía mundial. Los países de esta región se encontraban fuera de la acumulación de capital y de pronto irrumpen en una historia de 200 años de capitalismo diciendo: "ahora entramos pero además entramos formando el principal núcleo de acumulación de capital". El hecho de que la mano de obra sea tan barata obliga a que el salario tienda a bajar en México y Centroamérica, las maquiladoras mexicanas se están yendo, y no se van a quedar ni dar empleo a la gente si no bajan los salarios al nivel de los chinos. La idea de los corredores en América Latina es formar una especie de China Popular propia, que a los EEUU les permita disponer de una mano de obra competitiva frente a China, han empezado por partes: primero con la zona del PPP, el Caribe y a partir de esto con el ALCA, buscan otros usos de la mano de obra. En Sudamérica, es difícil usar la mano de obra porque se encuentra muy dispersa, en realidad quién la controla es el MERCOSUR. Los estadounidenses pueden recurrir a la mano de obra de Colombia, de Venezuela, de Perú, Ecuador, pero el ingreso en el área del MERCOSUR es más problemático. Por ello existe una disputa real entre este bloque económico y el capital norteamericano.

Considerando la posibilidad de maquiladoras en Bolivia, es importante ver que los factores necesarios para la instalación de una maquiladora son mano de obra calificada y acceso al transporte multimodal.

En las maquiladoras no se requiere necesariamente mano de obra calificada, depende del tipo de maquila. El gran corredor que atraviesa México por la mitad, de Nuevo Laredo a Manzanillo, es de mano de obra calificada. Guadalajara tiene a la entrada un letrero que dice: "Bienvenido al Valle del Silicón", es el segundo centro de educación superior de México. Los estudiantes de la universidad trabajan también en maquiladoras, son trabajadores de la industria microelectrónica. La misma característica se encuentra en el Corredor de Costa Rica, allí no hay indígenas, es población blanca, calificada. Son dos corredores de microelectrónica. Sin embargo, en el medio se ubican corredores maquileros de textiles, donde trabajan niños de hasta siete años. Por otra parte, la mano de obra femenina indígena puede resultar la mejor para la microelectrónica. En Asia ese tipo de maquiladora se hizo con este tipo de mano de obra, porque solo las mujeres que trabajan los textiles tienen capacidad para manejar los hilos de oro necesarios en la producción de un microprocesador. La delicadeza del trabajo femenino aparentemente más descalificado, lo convierte realmente en el más calificado. Además solo cobran 15-20 centavos de dólar por hora.

En Bolivia podemos alcanzar un precio de 0.10 centavos de dólar por hora. Es el costo más barato de Sudamérica. ¿Eso permitiría que Brasil nos vea como usufructo de maquiladora?

Ignoro en qué consiste la estructura de la industria brasileña. Hay que ver si Brasil ya tiene procesos donde esté pensando en el ensamble maquilador. Además, podrían tratarse de empresas que pertenezcan a los asiáticos. Acuérdense que los corredores corren en dos sentidos. Por ejemplo, en México, los corredores pueden pertenecer a coreanos. Estos abren cárceles dentro de las maquiladoras para castigar a las trabajadoras que no quieren trabajar más de 8-10 horas. Realmente se requiere estar pensando el flujo, de dónde viene, a dónde va, de qué tipo de industria se trata.

Bolivia tiene ocho millones de habitantes. A lo mejor lo que pueden armar son núcleos de maquila pero no tanto corredores maquiladores. Si llegan a montar algo así, sería menos continuo. Pero si se compara la mano de obra con los recursos, se trata más bien de un país muy rico en biodiversidad, agua, petróleo y minerales. En ese sentido, tienen que considerar qué es lo que tienen en minerales y no limitarse al tema

del estaño. Es lo que estamos haciendo en México. La ingeniería genética destapó a la biodiversidad como materia prima. Se empieza a pensar en cómo sustituir el código binario de los microprocesadores con códigos genéticos. Las anguilas del Amazonas resultan interesantes por la capacidad de sus células de generar electricidad. A su vez, la nanotecnología replantea cuáles son los minerales estratégicos, particularmente los no metálicos. ¿Quién hablaba del tantálio hace 5 años? Hoy es el metal clave para hacer los celulares. 90% de las reservas planetarias de este metal se encuentra entre Uganda y Rwanda, ahí donde se masacraron tutsis y utus. Fue una masacre diseñada para despejar el área principal de reservas de tantálio. Si hacemos geopolítica pensando en el estaño, el cobre, el oro, nos equivocamos. En México estamos desarrollando una metodología para establecer cuáles son los minerales estratégicos metálicos y no metálicos y establecemos mapas. Es importante impulsar también esa metodología en América del Sur generando información geopolítica del más alto nivel para llevarla a las comunidades y que éstas tengan instrumentos adecuados de reflexión que les permitan decidir libremente.

LOS MEGAPROYECTOS EN SUDAMÉRICA HACIA UNA GEOGRAFÍA CRÍTICA²³

Hernando Gómez²⁴

Ante la complejidad que encierra la problemática de los megaproyectos, se articula la propuesta de una metodología denominada "geografía crítica" con el objetivo de sistematizar información de cada vez mejor nivel técnico a partir de un acercamiento colectivo, que permita establecer una relación directa con las comunidades afectadas por los megaproyectos. Esta presentación recoge la voz de mucha gente, de distintos grupos de trabajo, estudiantes, comunidades indígenas, campesinas y negras.

Los megaproyectos en Sudamérica son constante objeto de referencia y de diseño en las políticas gubernamentales y en pactos nacionales e internacionales. Sin embargo, es cada vez más evidente que tal cual están planteadas, estas propuestas no serán realidad en el futuro inmediato y quizás tampoco en el lejano futuro. Esto se debe a las propias contradicciones inherentes al modelo de acumulación del capital, así como a las limitaciones planteadas por el medio ambiente. Por ejemplo, no se puede intervenir gratuitamente cuencas hidrográficas o conectar ríos sin generar la alteración de elementos bióticos y naturales que a su vez representen límites a los megaproyectos. Estos últimos son diseñados muchas veces desde una perspectiva ajena a las realidades locales y a partir de objetivos únicamente económicos, lo cual explica las múltiples contradicciones que enfrentan en la práctica. Por otra parte, cabe destacar los límites impuestos por una resistencia cada vez más activa protagonizada por los pueblos.

En primer lugar, el acercamiento y comprensión de la dinámica encerrada en los megaproyectos requiere una descentración en el tiempo inmediato. La génesis de muchos megaproyectos concebidos para los próximos ochenta años puede situarse hace 150 años. Solo una mirada amplia en el tiempo permite aprehender las diferentes etapas de implementación de acuerdo con el momento político, económico y tecnológico. En segundo lugar, se debe operar una descentración en el espacio saliendo de la mirada local de lo cotidiano para así entender los vínculos establecidos entre territorios que no disponen en varios casos de una continuidad espacial evidente. Finalmente, al considerar los megaproyectos resulta fundamental una descentración en el conocimiento y no pretender analizarlos únicamente desde una perspectiva económica, ambiental, de ingeniería de transportes u otra. Es importante desarrollar una visión holística que supere las barreras de las disciplinas y del conocimiento científico acercándose a los saberes populares.

23 Síntesis elaborada a partir de la ponencia realizada durante el Seminario (24/11/2003) y una entrevista con la periodista Amalia Pando en el programa televisivo "Frente a Frente" (27/11/2003, CADENA A).

24 Director del Proyecto "Colombia Terra Incógnita" de la Defensoría del Pueblo de Colombia auspiciado por la Agencia Sueca de Cooperación Internacional, Editor de la edición colombiana de Le Monde Diplomatique.

Por otra parte, resulta fundamental reconsiderar el concepto de territorio. La definición propuesta por una indígena Nasa originaria del norte del macizo andino colombiano, es la siguiente: “el territorio es el lugar por donde transita el pensamiento”. Si se identifica al pensamiento como la manifestación cualitativa más desarrollada de la especie humana podemos rescatar la validez de la definición. Esta perspectiva recuerda que el territorio es mucho más que aquello plasmado en un mapa, puesto que se encuentra inmerso en relaciones de orden biótico y físico pero también de orden simbólico, histórico y político. Por ello, en el seguimiento y apoyo a las comunidades trabajamos mapas mentales donde radican diferentes expresiones del territorio.

En el acercamiento a los megaproyectos como parte de un proceso de recolonización pueden distinguirse quince etapas que consideraremos aquí de manera separada si bien no siempre se dan en función de una cronología ordenada. Las etapas son ilustradas en varios casos por la realidad colombiana, pero es importante recordar que procesos similares se activan en todo el planeta.

1. Exploraciones y viajeros

Durante los últimos 200 años las exploraciones llevadas a cabo por diferentes viajeros han sentado las bases de conocimientos que hoy en día son fundamentales en el reconocimiento de las regiones y de los recursos estratégicos, al establecer inventarios especializados de la fauna, la flora, los minerales, etc. Sin poder afirmar que desde aquella época el objetivo fuera el despliegue del modelo económico neoliberal se debe reconocer el papel histórico que tuvieron en el proceso de recolonización.

Por ejemplo, una expedición muy importante en el territorio colombiano fue dirigida durante el Siglo XVIII por el Sabio Caldas y permitió inventariar gran parte de la flora del territorio amazónico y de la Orinoquia, estableciendo bases para posteriores proyectos de sistematización. Las propias expediciones de Von Humboldt dibujan la preocupación por el pie de monte andino-amazónico. Asimismo, las exploraciones de Franciso Mikelene a mediados del Siglo XIX en Venezuela permitieron el reconocimiento de la riqueza de los acuíferos y de los cuerpos vivos de agua en la zona del Orinoco. Estas actividades fueron realizadas de manera simultánea en la Cuenca del Amazonas. A principios del Siglo XX las expediciones de los hermanos Reyes permitieron al General Rafael Reyes, Presidente de Colombia y gran conocedor del tema estratégico, presentar en la Conferencia Panamericana de 1902 una propuesta de unión de la red fluvial de América del Sur. El documento redactado por Reyes fue utilizado en 1995 por el Dr. Mariano Ospina ante el consorcio japonés Global Investment Found que expresó interés por la integración fluvial del sub-continente. Hoy en día, el proyecto es conocido como South American Riverway System (SARS) o Integración Fluvial Sudamericana, y recibe apoyo del consorcio Harvard MIT.

2. Valoraciones Estratégicas

Este tipo de valoraciones se vincula con el reconocimiento de la presencia combinada de fauna, flora, recursos biogenéticos, recursos minerales, hidrocarburos y recursos hídricos. Entre ellas cabe citar el caso de las investigaciones sobre el Río Putumayo en Colombia, que configura el sistema terminal hídrico de la hidrovía prevista entre Belem do Pará y el Pacífico. Las valoraciones se articulan con estudios e inventarios iniciales. Por ejemplo, en 1954 fue anunciado públicamente el hallazgo de un importante pozo petrolero en Colombia, sin embargo, se encontraron mapas que demuestran que se conocía su existencia desde 1922. No fueron mencionados hasta que la familia López Mikelsen adquiriera la propiedad de este territorio a principios de los años 50.

Un punto importante radica también en las valoraciones de territorios geoestratégicos. En 1962, el General Jack Borrow, integrante del ejército norteamericano, apuntó al macizo andino colombiano como un territorio de altísimo valor estratégico para los Estados Unidos. En esta región nacen gran cantidad de aguas que alimentan la cuenca amazónica y alcanzan la cuenca del Magdalena-Cauca. Además, allí confluyen el ecosistema andino y el ecosistema amazónico. Se puede complementar la carta del General Jack Borrow, con otra del mismo año²⁵ donde afirma textualmente: "Hay que generar acciones de sabotaje al interior de la población civil ejercidas por grupos paramilitares que con acciones terroristas ayuden a controlar el auge creciente de la ideología comunista en Colombia". Esto quiere decir que desde 1962, por lo menos epistolariamente, se habla de paramilitares y de terrorismo en Colombia. Hoy en día, ese territorio tiene la desafortunada condición de ser por área y por personas el tercer territorio más importante de hombres y mujeres activos en armas. A la ocupación militar intensiva de este territorio se suma además la presencia de radares norteamericanos. De manera general, los territorios de la guerra en Colombia se encuentran en lugares estratégicos tales como los pasos de la Cordillera. Allí se ubica el control paramilitar y la presencia de las fuerzas regulares del Estado que se confunden y colaboran con el primero.

Macizo andino colombiano



En un documento de 1967, el Departamento de Estado norteamericano se refiere a otro territorio de gran importancia estratégica, Iguazú, donde en la actualidad se ubica el ejército internacional más importante de América del Sur. La importancia del macizo

25 Referencia: Casilla 316 de los Archivos secretos de la Biblioteca Kennedy

andino colombiano y de Iguazú se explica por el hecho de que constituyen las dos puertas de entrada a la "Isla Continental Brasileña". El estudio de las valoraciones estratégicas del territorio permite aprehender los vínculos entre las zonas bélicas o militarizadas del continente y los intereses geopolíticos subyacentes.

3. Inventarios especializados y centros de investigación

El tercer paso de la recolonización se ubica en la realización de diferentes tipos de inventarios frecuentemente a cargo de institutos de investigación que han sido financiados por los más importantes capitales del planeta. Así por ejemplo, se puede citar el Inventario Amazónico de la Fundación Rockefeller elaborado entre 1904 y 1914. Diez años más tarde se inventarió casi completamente el Cordón Sanitario México-Panamá, un corredor importante en la conexión centroamericana mediante una red de empresas frutícolas. Con el mismo objetivo se instalaron el Centro de Información en Agricultura Tropical en Palmira (Colombia), el Centro de Estudios Frutícolas de Petrolina (Brasil), Banco de Semillas de Tacna (Perú), así como varios centros de investigaciones australes en Chile. Todas estas instituciones se vinculan con una estrategia militar claramente definida por el gobierno de los Estados Unidos, han sido financiadas por la Fundación Rockefeller y controladas por la Agencia Central de Inteligencia (CIA). Los inventarios generados en estos centros pueden ser por ejemplo sobre semillas. En el Centro de Palmira existen detallados estudios sobre las semillas de yuca y de papa. En Petrolina, donde se encuentra la empresa brasileña de investigaciones agropecuarias EMBRAPA se están estudiando guayabas que solo tengan 2% de semillas sin perder sabor y aroma, así como otras frutas que encierran un alto valor vitamínico. Tal es el caso de la acerola, una pequeña fruta que equivale en concentración de vitaminas a 22 naranjas y cuya producción se encuentra en manos de una multinacional japonesa.

Esta dinámica comprende asimismo la elaboración de inventarios lingüísticos y culturales. Su implementación ha sido tan importante que en la actualidad todas las lenguas del mundo han sido inventariadas con la participación del Instituto Nacional Indígena, el Instituto Lingüístico de Verano, la Fundación Interamericana de Educación, el Consejo de Investigaciones Sociales, todos ellos activos desde la década de los 40 y financiados por la Fundación Rockefeller. Los inventarios culturales comprenden también las costumbres, hábitos y formas de pensamiento. Estos conocimientos han sido utilizados por ejemplo para el control del crecimiento poblacional del altiplano boliviano mediante grandes campañas de esterilización de las mujeres. También cabe recordar la Operación Auca en Ecuador, inicialmente prevista para el inventario de los recursos petroleros pero que acabó en el exterminio casi total de comunidades indígenas situadas en territorios estratégicamente importantes. En la misma lógica, durante la década de los 70, la elaboración de inventarios sobre los usos y costumbres, prácticas económicas, prácticas sociales, y sistemas arquitectónicos de los Carayás terminó en grandes masacres en el centro de Brasil.²⁶

También han trabajado sobre prácticas y tecnologías apropiadas, donde consta una vez más la presencia de la Fundación Rockefeller. Podemos referirnos al Proyecto Diversidad del Genoma Humano en la década de los 70 y al Proyecto Cero de Inteligencia de la Universidad de Harvard, gracias al cual disponen de inventarios sobre los ejercicios cotidianos matemáticos, cálculos astronómicos, formas de intercambio y construcción de los conceptos de espacio y de tiempo en las comunidades del altiplano boliviano.

26 Considerando particularmente el sector de la arquitectura, cabe destacar un área del departamento de urbanismo del MIT especializada en el inventario de todas las arquitecturas del mundo.

4. Control y desalojo de poblaciones

El cuarto paso puede ser ilustrado con el caso de la zona de guerra de Puerto Assis, en la Arauca colombiana, donde el importante proceso de desalojo de las poblaciones coincide exactamente con lugares de alta valoración estratégica por su ubicación, sus recursos biogenéticos, hídricos y minerales. De manera general, en Colombia, 2'700 000 personas se encuentran en situación de desplazamiento forzado activo y dos personas desaparecen cada día.²⁷

5. Unificación de la propiedad

En el caso de Colombia esta etapa ha sido realizada mediante la guerra y la creación de reservas indígenas, zonas de protección o reservas forestales. En el Magdalena Medio por ejemplo, se observa una importante descampesinización al encontrarse únicamente obreros agrícolas que trabajan en propiedades vigiladas por guardias armados.

6. Control militar del desarrollo

Una vez desalojadas las poblaciones y unificada la propiedad del suelo se implanta el control militar del desarrollo. Ahí cobra sentido el Plan Marshall desde los años 40, así como la Alianza para el Progreso y el Plan Colombia, considerado actualmente por los brasileños como el brazo armado de la intervención en la región amazónica. En Colombia, gran parte de este control se efectúa a partir de grupos para-institucionales, tales como organizaciones de militares retirados que controlan los territorios. La generación de esta dinámica se enlaza con la presencia de grupos armados desde hace varias décadas y la presencia militar norteamericana, y ha desembocado en medio millón de muertos en Colombia en los últimos diez años.²⁸ Resulta importante resaltar que la presencia de los grupos paramilitares coincide con los territorios donde la propiedad de la tierra aún no ha sido controlada. El control militar se sitúa también en la frontera con Brasil, desde donde se operan acciones militares norteamericanas dirigidas hacia el territorio colombiano. A pesar de ello, se puede establecer una diferencia entre los ejércitos brasileño y colombiano, mientras que el primero se encuentra arrodillado ante los grandes capitales de la oligarquía colombiana, el segundo demuestra una tendencia fundamentalmente nacionalista que pugna por la defensa de la región del Amazonas.

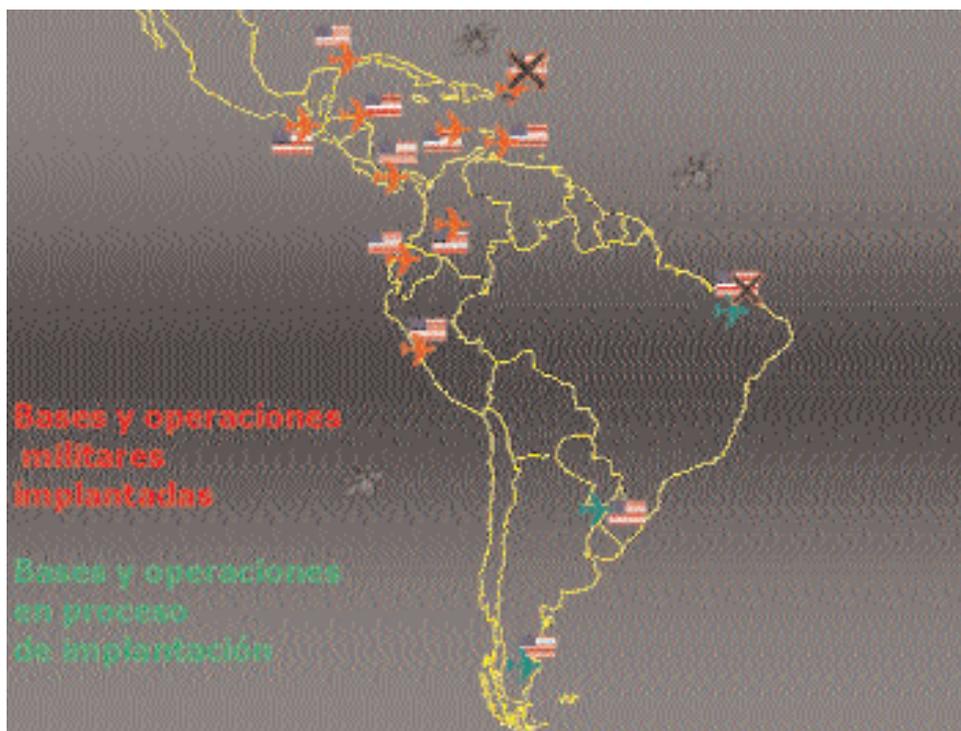
7. Control fiscal y financiero multilateral

Paralelamente a los pasos mencionados, se sitúan los controles fiscales y financieros para el "desarrollo" de nuestros países mediante instrumentos de financiamiento multilateral es como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. De esa manera se imponen diferentes condiciones a los países. Por ejemplo, el actual Presidente colombiano firmó un acuerdo sobre la deuda externa y el ajuste fiscal con el Banco Mundial antes de ser posesionado. El acuerdo fue integrado en un frustrado referendo y posteriormente presentado como acto legislativo ante el Congreso Colombiano que afortunadamente no lo avaló.

27 Un reciente informe de las Naciones Unidas refiere cifras diferentes al operar una curiosa distinción: las personas que llevan más de ocho meses en situación de desplazamiento son consideradas como "emplazadas" y ya no cuentan en el cálculo de los desplazados.

28 En dos años mueren en Colombia 48'000 personas, el equivalente de todos los muertos de la guerra civil en El Salvador.

Bases y operaciones militares



8. Ajustes normativos

Esta etapa de la recolonización constituye un elemento muy importante. Debemos subrayar que la homogeneización normativa que se activa en nuestros países no se vincula siempre con las realidades locales.

En nuestras investigaciones hemos establecido una comparación de los cambios normativos en América Latina que han sido realizados durante los últimos cuarenta años. Observamos que el Código de Minas y Energía de Colombia actualmente en vigencia, constituye una copia fiel del Código de Minas y Energía del Presidente Pinochet. A su vez, la Ley de Prohibición Social de Brasil fue exportada a Colombia tomando la forma de la Ley de Pensiones y Cesantías. Por otra parte, la Ley de Arbitramento recientemente aprobada en Colombia es una depuración de aquella aplicada en Bolivia por los Tribunales de Arbitramento de la Organización Mundial del Comercio.

Las leyes están siendo modificadas en el sentido de la apertura de los territorios a los capitales más importantes. Así, de acuerdo con la Ley de Ordenamiento Territorial vigente en Colombia, se establecen regiones que no se organicen con fines político-administrativos sino con fines exclusivamente comerciales. De esa manera, una región con mayor capacidad económica podrá comprar la región vecina y ésta posibilidad también se abre a cualquier agente internacional que cuente con suficientes recursos.²⁹ Las nuevas legislaciones se articulan naturalmente con las anteriores etapas del proceso de recolonización. Así por ejemplo, si consideramos el control y desalojo de poblaciones, podemos relacionarlo con la creación de Entidades Territoriales Indígenas por la Asamblea Constituyente colombiana. En este caso, fueron desalojadas

²⁹ La competencia en este caso es completamente desigual. Por ejemplo, la empresa MICROSOFT obtiene en diez horas seis billones de pesos colombianos, el equivalente del presupuesto de la ciudad de Bogotá para tres años.

comunidades negras de territorios indígenas que ocupan varios resguardos donde solamente habitan 1'200 000 personas.

En realidad, Colombia, donde se cursan actualmente 43 propuestas de reformas legislativas ante el Congreso, representa un laboratorio desde donde podrían surgir las normativas de los otros países de Sudamérica. Así, se opera una exportación de las leyes colombianas que son aplicadas en situaciones de guerra y muchas veces avaladas por plebiscitos donde se “garantiza” la participación social de acuerdo a la siguiente lógica: “Yo participo, tu participas, él/ella participa, nosotros participamos, ustedes participan, Ellos deciden”.

9. Nuevos instrumentos y productos financieros

En la ilustración de esta etapa cabe hacer referencia a la negociación efectuada en el año 2001 por el ex – Presidente Andrés Pastrana en la Feria de Frankfurt, y que comprende un nuevo instrumento financiero para el área del Chocó (Pacífico). El acuerdo consiste en que un consorcio amparado por el gobierno británico controlará este territorio dentro de 25 años bajo el compromiso del gobierno colombiano de: proteger la biodiversidad, construir la plataforma de transporte y la plataforma físico-tecnológica del área, así como de controlar la presencia y crecimiento de las poblaciones invasoras (negros, indígenas y mestizos).

10. Adecuación de territorios

Un ejemplo de adecuación de territorios radica en la lógica que define el concepto de “Isla Continental Brasileña”. Efectivamente, la definición de esta zona que cuenta con un gran valor estratégico, se ha extendido hacia el territorio de las Guyanas, la mitad de Venezuela y Colombia, la tercera parte de Ecuador, la mitad de Perú y más de la mitad de Bolivia, comprendiendo también la región del Pantanal.

11. Construcción de infraestructuras

La etapa de diseño y construcción de infraestructura se enlaza con el sistema multimodal de transportes. Antes de ilustrar este paso mediante la integración fluvial y la integración de las redes de telecomunicaciones nos gustaría recordar algunas de las impresionantes innovaciones que se realizan actualmente en términos de intermodalidad. Por ejemplo, se puede citar el diseño de gigantescos barcos-canales o barcos-parqueaderos en el Océano Pacífico donde los buques realizan el intercambio de mercancías gracias a una gran plataforma de grúas colgantes. Otro ejemplo se encuentra también en el Pacífico con el diseño de “shuts” que expulsan los contenedores hasta 100 kilómetros en alta mar donde son recogidos por buques, ya en aguas internacionales. En ese sentido, los puertos de Manta y de Quindiquí han cobrado gran importancia al encontrarse en una zona donde llegan las corrientes marinas más profundas del Océano. En los barcos se realiza también la maduración de los productos vegetales con el objetivo de que tras el tiempo de transporte hacia los mercados así como de almacenamiento en los supermercados puedan aún ser consumidos como productos frescos.

Las propuestas de infraestructura han cobrado vital importancia en el sistema fluvial de América del Sur, tal como se señaló al considerar el documento del General Rafael Reyes retomado por el Dr. Ospina. De acuerdo con éste último, si la red integrada de ríos más importante del planeta se encuentra en Norteamérica contando con 52'000 km de ríos navegables, y la red europea dispone de 38'000 km, la red sudamericana podría llegar a contar con 79'000 km. De Norte a Sur, se propone reunir el Delta del Orinoco con el Río de La Plata a lo largo de 9'700 km de ríos. En total, se operaría el enlace de

las cinco cuencas hidrográficas más importantes de Sudamérica: la Cuenca del Amazonas, del Orinoco, del Río de La Plata, de San Francisco y la Cuenca del Cauca-Magdalena. Es importante señalar al respecto que este sistema fluvial se encuentra con regiones muy ricas en recursos estratégicos. Así por ejemplo, el punto donde confluyen los Ríos Orinoco-Amazonas y Cauca-Magdalena forma parte de un cinturón volcánico. Recordemos que las regiones donde surge la vida y se crean las cadenas de proteínas son precisamente aquellas donde se encuentran la lava volcánica y el agua.

El proyecto de infraestructura fluvial en esta región contempla en algunos casos la adaptación a las particularidades de los ríos. Así, puesto que en ciertas partes de la Cuenca del Orinoco el río cambia de emplazamiento, se dispone de fotografías satelitales que registran segundo a segundo su movimiento. De esa manera, se podrán elaborar cronogramas de transporte de manera que los barcos circulen por ciertos brazos del río en épocas y fechas definidas de acuerdo con su calado y las toneladas transportadas³⁰. Esta región presenta también un paso difícil en la integración fluvial: el Salto Tequendama (Colombia). En este caso se ha contratado una empresa alemana para el estudio de factibilidad de descensores o plataformas que además van desviando el agua en tramos secos y no secos. Por allí pasarían barcos cargando pipas de gas. Por otra parte, dos obstáculos importantes en el sistema fluvial sudamericano se ubican en la zona de la cachuelas del Río Madera y en el Mato Grosso, particularmente en la conexión entre la Cuenca del Amazonas y la Cuenca del Río Paraguay. Allí se denota un divorcio de aguas que inspiró la propuesta del Ministerio de Transporte Brasileño de construir un canal acuático húmedo aprovechando las aguas del Río Araguaya. Si bien la propuesta de interconexión de los ríos sudamericanos comprende también infraestructura portuarias, debemos destacar la presencia de "barcos-puerto" en el Río Amazonas y el Río Magdalena que permiten atracar en cualquier lugar.

La integración fluvial Este-Oeste presente en el proyecto mencionado, se vincula con la planificación de enlaces terrestres, como en el caso de Puerto Assis (situado a orillas del Río Putumayo cerca de la frontera entre Colombia y Ecuador) y las costas del Océano Pacífico³¹. Al considerar la historia geológica de Sudamérica se puede recordar que cuando la masa continental africana y sudamericana empezaron a separarse se conformó la Cordillera de los Andes. De esa manera, los ríos situados al Este de la Cordillera que fluían antes de su formación hacia el Océano Pacífico cambiaron de curso y se dirigen hoy hacia el Atlántico. Uno de estos cursos fluviales es el Amazonas, donde se proyecta hoy construir un canal de doble vía puesto que en algunos sectores el río sigue fluyendo en sentido Este-Oeste.

En lo que atañe a los sistemas de comunicaciones, cabe resaltar la tupida red de satélites que giran en torno a la Tierra. Cada nación dispone de un espacio geoestacionario, pero éstos tienden a ser privatizados. La órbita de los sistemas satelitales se sitúa principalmente en torno al cinturón ecuatorial, lugar donde coincide la mayor proporción de tierra del planeta. Cada satélite requiere de antenas terrestres que funcionan como cuatro "anclas" constituyendo una pirámide equidistante. Estos puntos terrestres cobran entonces un carácter estratégico al depender de ellos el enlace. Sudamérica constituye un lugar particularmente importante en esta perspectiva. Así, si consideramos el satélite que alimenta la bolsa de valores de Londres, podemos ver que tres de sus puntos de proyección se encuentran en el Sajama (Bolivia), la ciudad de Curitiba (Brasil) y Arauca (Colombia). Es posible que el cuarto punto se encuentre en la región de las Guayanas.

30 Actualmente, en Sao Paolo se están diseñando barcos adaptados a cada uno de los ríos más importantes del sub-continente, en función del calado y la amplitud del río.

31 Puerto Assis se encuentra muy cerca de una parte de un lugar de paso en la Cordillera de los Andes, donde la altura desciende hasta 2'300 metros y hace viable la construcción de ferrocarriles y túneles.

En Colombia, el área que cuenta con las mejores posibilidades de transmisión de telecomunicaciones se sitúa en la Sabana de Bogotá. Se instalaron las antenas en esa región hace 24 años y hoy en día es un territorio militarizado. En el pequeño corregimiento de Arauca se ha diseñado un "aeropuerto inteligente" donde pueden aterrizar aviones ultrasónicos. A su vez, en Curitiba ha sido construido otro aeropuerto de ese tipo donde los aviones han sido diseñados de manera que los pasajeros puedan conectarse muy rápidamente con las bolsas de valores del mundo en un tiempo récord, en función de la posición de los satélites.

12. Privatización de empresas y servicios estatales

El proceso de privatización afecta hoy en día principalmente a las empresas estatales que controlan servicios públicos vinculados con recursos estratégicos. La privatización en muchos casos es justificada por los altos índices de corrupción, burocratización y mal manejo de las empresas estatales. Pero la solución de estos problemas no pasa forzosamente por su entrega a las empresas privadas. Si se consideran los grandes índices de corrupción en el mundo, inmersas en esto se encuentran importantes multinacionales, algunas de las cuales se encuentran en quiebra por estas razones. Desafortunadamente, el problema de la corrupción es casi connatural al ejercicio perverso de acumulación de capital.

13. Acuerdos comerciales de inversión

Los pactos bilaterales y multilaterales entre los cuales se encuentra el ALCA constituyen también un paso importante en el proceso de recolonización.

14. Planes integrales

Entre los principales planes que comprenden una perspectiva de "desarrollo", de aprovechamiento de los recursos pero también de militarización se ubican el Plan Colombia y el Plan Puebla Panamá.

15. Repoblamiento controlado para la producción

Un ejemplo de esta última etapa considerada radica en Colombia. Después de que las comunidades del Magdalena Medio fueran desalojadas, después de la unificación o control de la propiedad del suelo, de las masacres de líderes campesinos y de la adecuación de infraestructura, actualmente se lleva a cabo en esta región un proceso de "re poblamiento humanitario". Así, se ofrece a un campesino que fue expulsado de estas tierras hace ocho años por la violencia, retornar en el contexto de lo que han denominado "Laboratorios de Paz". El campesino recibe veinte hectáreas que son de su propiedad, así como apoyo para la construcción de su vivienda. Durante los primeros cinco años no paga nada y posteriormente se empiezan a cobrar intereses. En una de las veinte hectáreas, puede sembrar lo que disponga pero se le impone el tipo de cultivo en las hectáreas restantes. La mayoría de éstas son dedicadas a la palma africana, que permite la producción de aceites para las fábricas de cosméticos, de carburantes para las fábricas de automotores, etc. Por otra parte, la palma africana permite constituir barreras contenedoras de los vientos incrementados por la deforestación de la región amazónica. Si después de cinco años el campesino no puede pagar los intereses, se le otorgan nuevamente veinte hectáreas y se recomienza el proceso. De esa manera, los campesinos constituyen la mano de obra gratuita que adecua los territorios en los momentos más difíciles de la siembra y también permite la vigilancia de la propiedad. En el caso de la frontera con Ecuador, este último elemento cobra vital importancia al permitir establecer barreras frente a los grupos guerrilleros.

Importancia de la resistencia

La evocación de los distintos pasos que cobra la recolonización puede provocar un sentimiento de pesimismo. Sin embargo, cabe rescatar a Gramsci cuando afirma la necesidad de combinar el pesimismo del intelecto con el optimismo de la voluntad. Ésta última se activa de manera muy importante en los procesos de resistencia de los pueblos. El caso boliviano constituye no solamente un ejemplo de resistencia, pero también de gran hermandad y demuestra ante los pueblos latinoamericanos que comunidades organizadas con un criterio ético generado en su propia convivencia puede decir: "No! Creemos que otro mundo es posible. Creemos en un mundo donde existan otras formas de sentir, de amar, de pensar, de consumir, y lo vamos a construir".

En Colombia gran parte de la sociedad tiene claro que el proceso de pacificación y de dignificación de la vida humana pasa necesariamente por un ejercicio de construcción colectiva y concertada como solución ante la guerra y los distintos problemas sociales. Sin embargo, la paz no significa simplemente deponer las armas y abandonar los territorios donde nos agredimos. Responde más bien a una gran cantidad de variables estructurales que datan de muchos años y han generado condiciones de inequidad que mantienen el enfrentamiento entre actores alzados en armas y algunos sectores particulares de la producción. Es posible construir una alternativa socialista con matices diferentes de los regímenes totalitarios. Así, tenemos que construir un mundo donde podamos garantizar en condiciones de dignidad el desarrollo pleno de los hombres y mujeres de distintas etnias y colores, sin poner en riesgo el equilibrio ambiental. Además, estos ejercicios deben expresarse a través de formas políticas institucionales y de normatividades concertadas entre todos.

De esa manera, las soluciones implican no solamente la profundización de la democracia desde el ámbito global hasta el ámbito individual, mediante la democratización del acceso a la información, a los bienes y servicios, pero también una construcción desde procesos valorativos y educativos que permitan a nuestros niños y niñas vivir en sociedades donde se sientan integrados e identificados. Se trata de un proceso paulatino que empieza desde ahora. Gran parte de las nuevas manifestaciones presentes en América Latina nos demuestran que sí hay esperanza. Esto nos permite concluir con las hermosas palabras de Laura Esquivel: "Podrán cortar todas las flores, pero nunca jamás detendrán la primavera".

Comentario

Complemento al recuento histórico de las perspectivas geopolíticas en América Latina

La geopolítica fue creada por el británico Kinder y en la época de la expansión nazi, los alemanes contaban con Haus Hoffer, el cual participó en la formación de Pinochet y de varios militares sudamericanos. En los Estados Unidos Mahan hace la geopolítica del "mediterráneo norteamericano", es decir el Caribe y su conexión con los océanos Atlántico y Pacífico. Pero el primer político estadounidense que se plantea proyectar la hegemonía norteamericana sobre la totalidad del planeta es Spikeman en su tratado "El mundo y la hegemonía de los Estados Unidos". Allí propone un recuento de las riquezas estratégicas a nivel mundial y avanza la tesis de acuerdo con la cual los Estados Unidos puede controlar el mundo si controla América Latina. De acuerdo con esta perspectiva, si la gran potencia pierde las guerras en los océanos puede seguir disponiendo del territorio latinoamericano, así, se considera al territorio también como fuente de abastecimiento. Al controlar América Latina, los Estados Unidos podrían disponer de autosuficiencia en términos geopolíticos y militares. La Carretera Panamericana ha sido diseñada con ese objetivo, pensando en un enlace terrestre fuera del control nazi en caso de bloqueos marítimos por submarinos alemanes. Hoy, el Plan Puebla Panamá no es sino el mejoramiento y ampliación de esta carretera.

ACUERDOS DE LIBRE COMERCIO Y DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA. EL CASO DE CHILE

Cesar Padilla³²

Acuerdos de integración económica

A partir de la perspectiva de acuerdo con la cual Chile no puede competir en términos de recursos naturales con los países vecinos, puesto que sus riquezas se limitan al cobre, la fruticultura y los productos forestales y pesqueros, se considera de manera general que el gran potencial del país se encuentra en su ubicación geográfica. Chile constituye una de las salidas más importantes de Sudamérica hacia el Océano Pacífico y por consiguiente, hacia los mercados asiáticos. De hecho, si durante la dictadura se privilegió la liberalización de los mercados, los gobiernos democráticos han multiplicado los esfuerzos por ofrecer las condiciones óptimas que permitan la integración económica.

Chile suele ser presentado como el gran ejemplo latinoamericano de gobernabilidad, de crecimiento económico, de estabilidad social y de estabilidad económica de las inversiones. En los rankings internacionales elaborados por instituciones extranjeras, el país goza de un excelente posicionamiento. Por ejemplo, ocupa el primer lugar de América Latina en el Índice de Libertad Económica de Heritage Foundation y el último lugar en el Índice de Opacidad junto con los Estados Unidos, lo cual presenta una imagen positiva si recordamos que este indicador mide los efectos adversos de la opacidad en el costo y disponibilidad de capital. También resultan positivos los lugares alcanzados en E-government y en el Índice de Percepción Económica elaborados por Brown University y Transparency International, donde ocupa respectivamente la 5ta y 17va posición.

La construcción de esta imagen ha conducido a Chile a convertirse en el bastión latinoamericano para la firma de acuerdos de libre comercio. El hecho de sentar precedentes en ese aspecto se vincula con una serie de "premios" que pueden engendrar a su vez ventajas tales como las inversiones y otros beneficios. Tal como podemos verlo en el siguiente cuadro se han establecido y se están negociando acuerdos con una diversidad de países del continente americano, a los cuales conviene sumar aquellos firmados con la Unión Europea y Corea del Sur.

Los acuerdos alteran positivamente la balanza comercial en algunos sectores. Pero en realidad, ésta no es sino una cara del modelo, que como toda moneda tiene otra cara muy diferente. Así, una de las principales características del proceso de negociación radica en aceptar de manera casi acrítica las condiciones impuestas por los otros países. A corto plazo, esta predisposición ha implicado graves impactos sociales sobre los

32 Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales (OLCA)

sectores económicos más vulnerables, ante todo en términos de flexibilidad laboral y de regímenes de absorción o de subcontrato. Además, como producto de la aplicación del acuerdo con Canadá y con la Unión Europea, la agricultura chilena atraviesa una gran crisis³³. De manera que éste constituye hoy en día el único sector productivo con presencia política en el Parlamento que presenta un frente crítico en el seno de la institucionalidad de cara a los acuerdos de libre comercio.

Acuerdos comerciales y otros suscritos en negociación con países de América			
	Acuerdo Comercial	Acuerdo de doble tributación	Acuerdo de promoción y protección de inversiones (APPI)
ARGENTINA	ALCA, MERCOSUR	XX	XX
BOLIVIA	ALCA, ACE, TLC(2)	XX(4)	XX(3)
BRASIL	ALCA, MERCOSUR	XX(5)	XX(3)
CANADA	ALCA, TLC, APEC	XX	
COLOMBIA	ALCA, ACE		XX(5)
COSTA RICA	ALCA, TLC		XX
CUBA	ACE(5)		XX
ECUADOR	ALCA, ACE	XX(1)	XX
EL SALVADOR	ALCA, TLC	XX(4)	XX(5)
ESTADOS UNIDOS	ALCA, TLC(1), APEC	XX(2)	
GUATEMALA	ALCA, TLC		XX
HONDURAS	ALCA, TLC		XX
MEXICO	ALCA, TLC, APEC	XX	
NICARAGUA	ALCA, TLC		XX
PANAMA	ALCA		XX(5)
PARAGUAY	ALCA, MERCOSUR	XX(2)	XX
REP. DOMINICANA	ALCA		XX(5)
PERU	ALCA, ACE, APEC	XX(5)	XX
URUGUAY	ALCA, MERCOSUR		XX
VENEZUELA	ALCA, ACE	XX(2)	XX
LOS DEMAS*	ALCA		

* INCLUYE A: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guayana, Haití, Jamaica, República Dominicana, Santa Lucía, San Cristóbal y Nevia, San Vicente y Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago. (1) Negociado en Trámite Parlamentario; (2) En Negociación; (3) Aprobados por el Congreso Nacional; (4) En Estudio de Factibilidad; (5) Firmados NOTA: ALCA está en negociación Fuente: www.direcon.cl/html/acuerdos_zonas/

En ese sentido, es importante diferenciar la agricultura de agroexportación y la producción tradicional, en la cual se inscribe también la ganadería. Las condiciones varían en cada acuerdo comercial. En principio, se supone que los productos llegan a un arancel cero, sin embargo, en el sur, el sector menos importante de agricultores extensivos se enfrenta al proteccionismo de los otros países. Actualmente, están investigando sus posibilidades de reconversión al ser concientes de que no tienen ninguna oportunidad frente a la producción estadounidense de carne y trigo, buscan productos alternativos y se encuentran en una situación de grave incertidumbre.

33 Cabe destacar que en el caso del tratado firmado con Corea del Sur, la situación se invierte al ser los agricultores coreanos los principales afectados.

En lo que concierne a los impactos económicos, éstos se sitúan principalmente en la pérdida de ingresos por no cobrar aranceles a productos importados, lo cual se ha elevado a la suma de 700 millones de dólares por año tras la firma del acuerdo con la Unión Europea. La falta de ingresos ha afectado uno de los planes más importantes de salud y ha conducido al gobierno a aumentar el IVA. Ante esta situación han surgido fuertes cuestionamientos en el seno de la población en lo que atañe a las ventajas reales que encierra la firma de acuerdos de libre comercio. A largo plazo podemos prever las reacciones de otros sectores afectados por las condiciones impuestas en lo que se refiere a la biodiversidad y a las patentes, así como por los impactos ambientales.

El Tratado Minero Chile-Argentina

Con el objetivo de presentar garantías que le permitan establecer acuerdos de libre comercio, Chile ha acordado también tratados sectoriales, entre los cuales se destaca el Tratado Minero con Argentina. Hasta entonces, la extensa frontera entre ambos países no había podido ser explotada ante la ausencia de legislaciones que permitieran la extracción de minerales en zonas fronterizas. En realidad, el Tratado no comprende beneficios para Chile por distintas razones. En primer lugar, debemos considerar que todas las explotaciones mineras referidas se encuentran en manos de empresas transnacionales que no pagan impuestos a la renta y además contribuyen en disminuir el empleo en el área de la minería. De esa manera, Chile se beneficia únicamente con las inversiones iniciales. De manera general, la transnacionalización de la minería y principalmente del cobre ha representado para Chile la pérdida de 1'500 millones de dólares en diez años. El aumento de las inversiones ha permitido extender la explotación minera pero también ha implicado la reducción del precio del mineral por la sobreoferta generada. Esta situación no parece haber sido contemplada a la hora de concretar el Tratado con Argentina.

En segundo lugar, el territorio considerado por el Tratado que representa 30% del territorio chileno no es administrado directamente por el Estado, sino por una Comisión Bilateral que se rige por las cláusulas establecidas en el acuerdo, las cuales se sitúan por encima de normativas ambientales, sociales y económicas chilenas. En tercer lugar, no debemos olvidar que la aplicación del Tratado demanda gran cantidad de recursos estratégicos tales como el agua. Al tratarse de una zona fronteriza, involucra un territorio donde nacen los principales ríos que alimentan valles donde se encuentra la producción agrícola más importante de la zona norte del país; de forma tal que el desarrollo de la explotación minera pone en riesgo al sector agrícola, el cual genera una cantidad superior de empleos frente a la minería.³⁴

Finalmente, es importante destacar que el Tratado no fue redactado por Chile ni Argentina. Las pertenencias mineras, el interés de la explotación y el propio diseño del tratado corresponde a las empresas transnacionales. En ese sentido, resulta peculiar que los parlamentarios chilenos que presionaron para que el Tratado fuera firmado no pudieran explicar el siguiente aspecto: el territorio abarcado se extiende a regiones donde no existen proyectos de explotación minera, sino más bien recursos forestales. Es posible que esta área sea en realidad de interés minero pero los únicos actores que disponen de toda la información sobre las reservas chilenas son las transnacionales.

Desarrollo de infraestructura

Desde principios de los años 90, han sido desplegados esfuerzos considerables por adaptar al país en términos de infraestructura para la integración económica. En el

34 En la actualidad, la agricultura representa 25'000 empleos y la minería genera únicamente 4'000.

siguiente cuadro podemos apreciar la evolución de la inversión privada en infraestructura concesionada que con excepción de los años 2001 y 2002 ha aumentado de manera significativa.

Año	Monto (millones de dólares)	Variación (%)
1993	1.996	--
1994	14.087	716,0
1995	73.145	519,0
1996	142.126	94,3
1997	233.683	64,4
1998	370.304	63,1
1999	590.379	59,4
2000	689.299	8,5
2001	647.322	-9,4
2002	493.428	-31,1

Fuente: ministerio de obras públicas

Al terminar la dictadura, existía un grave retraso en relación a la infraestructura, razón por la cual el gobierno socialista tomó la decisión de implementar la inversión público-privada de este sector mediante concesiones. Sin embargo, debemos reconocer que si en términos de construcción, la infraestructura se encuentra concesionada, se subvenciona desde el punto de vista de su explotación. Así por ejemplo, tras la construcción de una carretera, Chile licita la explotación concesionada con un tráfico calculado a un horizonte de quince años, se supone que pasado este término, la carretera pertenecerá al Estado. Sin embargo, la trampa radica en que el cálculo del tráfico vehicular se hace superior a la realidad. La diferencia de los beneficios no recaudados es aportada al concesionario por el Estado, que en realidad pasa a subvencionar la explotación, lo cual representa un gran negocio para las empresas privadas.

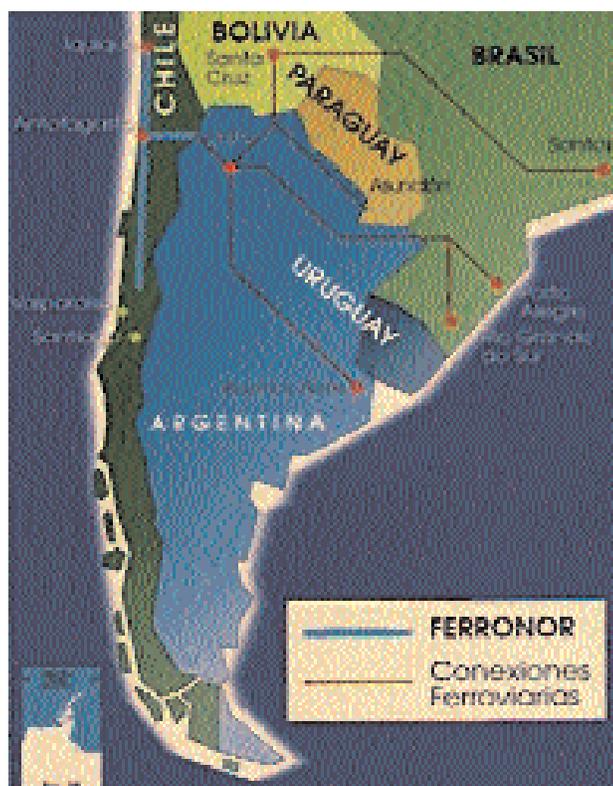
Hoy en día, la crisis afecta las inversiones en infraestructura, en el sector minero y forestal. Sin embargo, con el actual ritmo de inversión es probable que dentro de tres años la infraestructura de los corredores se encuentre finalizada. El país dispone de carreteras de doble vía, puertos, aeropuertos y ductos diseñados en las zonas de los corredores para facilitar el transporte de mercancías y de recursos naturales. En particular, los puertos han sido ampliados y dependen en algunos casos de infraestructura de corredores que no existen aún. Por otra parte, han sido mejoradas las conexiones con Argentina, en el paso de Los Libertadores y de Pino Hachado. En la frontera boliviana existen cuatro corredores andinos en actividad y otros en proyección. Los pasos vigentes se enlazan con las ciudades de La Paz y Oruro situándose en Tambo Quemado, Visviri, Colchane y Ollagüe. Los tres últimos requieren aún de inversiones y de mejoramiento.

En lo que concierne a la infraestructura ferroviaria, una de las rutas más claramente orientadas hacia la integración se ubica en la Ruta Internacional del Corredor Bioceánico plasmada en el Ferronor. Esa vía férrea que une los puertos de Iquique y Valparaíso se une con el ferrocarril General Belgrano de Argentina en el paso fronterizo de Socompa, a través de cuya red es posible la conexión directa con las principales ciudades y centros productivos del norte y del centro de Argentina, tales como Salta, Jujuy, Tucumán, Córdoba, Buenos Aires, Resistencia y Formosa. Por otra parte, mediante vías férreas continuas de la misma trocha, es posible el enlace con Bolivia y con las zonas del Mato Grosso, así como con Sao Paulo y el puerto de Santos en Brasil.

Ferronor promete ofrecer un servicio de transporte ferroviario conjunto para el ingreso o salida de productos hacia el Océano Pacífico e interviene también de manera fundamental en la minería. Si Chile ha sido un país minero desde hace muchos años, la explotaciones en este sector son relativamente recientes en Argentina, de forma tal que mediante el ferrocarril, Chile entrega insumos y tecnología que alimentan la emergente actividad industrial mineral del país vecino.

Desde el punto de vista de la infraestructura energética, es importante mencionar el papel fundamental de los Estados Unidos en la construcción y administración de los gasoductos entre Chile y Argentina. Para entender esta problemática debemos recordar la dependencia energética de Chile que importa 80% del petróleo de Venezuela, Medio Oriente y Argentina, así como importantes cantidades de gas. Así, el gas transportado desde Argentina abastece importantes zonas como Santiago, la Sexta Región y el área industrial de Valparaíso.³⁵ De manera particular, la importante dependencia frente a Argentina conjugada con los históricos conflictos políticos con este país puede constituir un riesgo para Chile, lo cual afectaría también a las empresas estadounidenses y canadienses que operan el transporte. En el caso en que Argentina ejerciera presiones a partir de su posición ventajosa, intervendría el gobierno de los Estados Unidos con sanciones económicas.³⁶

Infraestructura ferroviaria



35 Si bien el gas natural abastece 35% de la demanda y el gas de petróleo 65%, el objetivo radica en el reemplazo del segundo por el primero. Santiago, con cinco millones de habitantes ya dispone de una red de gas domiciliario a pesar de que muchos hogares carecen aún de este recurso.

36 Una situación similar podría producirse con el Tratado Minero entre Chile y Argentina puesto que las empresas mineras que explotan los recursos son norteamericanas y canadienses. Así, si una de estas empresas ve afectada su producción por algún problema político entre Chile y Argentina puede demandar compensaciones que de no ser consideradas implicarían la intervención de la gran potencia del Norte. Estas cláusulas del Tratado han constituido de hecho las garantías presentadas por Chile en los acuerdos comerciales firmados con Canadá y los Estados Unidos.

Es importante concluir subrayando la esperanzadora reacción de la sociedad civil frente a los impactos generados por los procesos de integración. Así, existe una red entre Antofagasta y el extremo sur de Chile conformada por organizaciones y comunidades que hacen frente a los impactos de infraestructura tales como puertos, aeropuertos y embalses. Por otra parte, el Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales (OLCA) ha contribuido en la formación de redes de comunidades, algunas de ellas indígenas, afectadas por la explotación minera y forestal. Además, en el ámbito urbano las organizaciones se enfrentan a los impactos de las vías rápidas y de otras infraestructuras.

Comentarios y preguntas

Acuerdos comerciales

¿Cuál es el papel de Chile en América Latina y el MERCOSUR?

Al firmar el acuerdo de libre comercio con los Estados Unidos, Chile se ha adelantado a la firma del ALCA, lo cual genera una serie de resquemores en América Latina. Así, Chile es utilizado por los Estados Unidos en los foros comerciales para que no fracasen las propuestas de la gran potencia. Además, la aceptación de condiciones muy drásticas en los acuerdos sienta precedentes y coloca a Chile en una posición de no-solidaridad con la región. De momento, la situación del país parece esquizofrénica: por un lado intenta lograr acuerdos a nivel regional con el MERCOSUR, y por el otro lado, de espaldas a la región, negocia con Canadá y Estados Unidos. Esto último se vincula con el hecho de que Chile cree ser la réplica asiática en América del Sur y por consiguiente no necesitar de los países vecinos para lograr un crecimiento económico a largo plazo. Las constantes críticas que han surgido en América del Sur en referencia a las opciones políticas de Chile son interpretadas por la prensa nacional como una actitud de envidia frente a la estabilidad y crecimiento económico del país. Sin embargo, Chile no puede dejar de considerar las recientes referencias a temas pendientes como la mediterraneidad de Bolivia mencionada por diferentes actores durante la Cumbre Iberoamericana. En concreto, esto refleja una advertencia para el país: si aspira a integrarse a nivel regional, debe ubicar dónde se encuentra y funcionar de manera concertada con los países vecinos.

Comentario

En el caso de los países que les ha ido "bien" en los tratados de libre comercio, como Chile o México, lo que se presenta como éxito económico constituye en realidad una ilusión. En México el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) cumple diez años. ¿Cuáles son los resultados más visibles? México tiene el flujo más importante de migrantes del mundo (treinta millones), lo que vende en realidad es pellejo humano y el país se está desintegrando. El TLCAN no ha creado empleos y ha extendido la marginación al ser desmanteladas las cadenas productivas. Por ejemplo, teníamos la empresa ferrocarrilera más dinámica de América Latina, hoy, los desempleados de ese sector se suman por miles. Además, se está destruyendo el campo al no poder competir con la agricultura norteamericana totalmente subvencionada y que ni siquiera respeta la biodiversidad. México es una zona de origen del maíz, tiene 30'000 variedades diferentes, sin embargo ahora tiene la contaminación de maíz transgénico y todos los campos mexicanos están perdiendo una riqueza biológica que es patrimonio de la humanidad.

Actualmente existe una amplia discusión en torno al transporte de minerales. En principio, el medio más adecuado es el ferrocarril, pero en las zonas montañosas se recurre a ferroaductos. ¿Han sido estos instalados en Chile?

Chile dispone de cuatro mineroaductos construidos con acero y pvc para presentar mayor resistencia ante los aspectos abrasivos. Uno de ellos se encuentra cerca de Iquique, otro en Antofagasta, el tercero en la frontera de Copiapó y el último en el puerto de Los Vilos, en la Cuarta Sección. Todos enlazan las explotaciones mineras con las terminales marítimas ya que 60% del mineral se dirige a los mercados asiáticos. Transportan concentrados de mineral, principalmente cobre, con 40% de agua proveniente de los ríos de la Cordillera, de pozos profundos y en contados casos se utilizan aguas fósiles. En ese sentido, los mineroaductos resultan un medio de transporte barato porque el agua no cuesta mucho, ya que, las concesiones de agua solamente implican los costos de su identificación, dimensionamiento e inscripción. Además, existe un gran negocio en ese sector porque las empresas mineras piden derechos sobre cantidades de agua superiores a las que en realidad necesitan y venden el excedente.

El agua utilizada en los mineroaductos constituye un problema ambiental al quedarse con residuos de metales pesados. Uno de los mineroaductos depositaba esta agua en el mar pero ante las protestas de los pescadores artesanales tuvo que recurrir a un reprocesamiento mediante un sistema de osmosis inversa. De esa manera, puede ser utilizada para otras actividades industriales tales como la siderurgia. En otros casos, se emplean decantadores para que las partículas sedimentan y posteriormente el agua es utilizada para regar plantaciones de eucaliptos. Sin embargo, estos procesos han fracasado porque se ha contaminado las napas subterráneas, generando conflictos entre las empresas mineras y unidades agrícolas. De manera empírica se puede demostrar que existen impactos sobre la agricultura pero el Código de Aguas no obliga al Estado a encarar este problema.

Comentario

En referencia a los territorios que no son de interés minero pero han sido incluidos en el Tratado Minero con Argentina, es posible que los intereses radiquen en la presencia de un recurso tan estratégico como el agua o en la intención de privatizar áreas naturales. Por otra parte, se podría considerar con el apoyo de geólogos, cuales son los terrenos propensos a la metalogénesis de algunos minerales desconocidos por la mayoría de la gente pero cuya importancia para las nuevas tecnologías es real.

De manera general, en las reflexiones geopolíticas sobre el espacio y al considerar los recursos susceptibles de interesar al gran capital, debemos cuidarnos de no limitarnos al ámbito terrestre. En ese sentido, me refiero a una serie de recursos marítimos estratégicos además de la pesca. Hoy en día, la industria petrolera considera que el futuro se encuentra en el mar. Por otra parte, la principal región volcánica del continente se ubica en la zona del Pacífico, donde se presenta una falla de subducción, que puede ser considerada de vital interés para los desechos más peligrosos. De hecho, la falla submarina que se encuentra a la altura del Istmo de Tehuantepec ha sido clasificada como de uso exclusivo del ejército mexicano. Desde hace diez años los países industriales enfrentan graves problemas al considerar el depósito de sus desechos. La mafia japonesa ha organizado un mercado clandestino en el Océano Pacífico para las basuras más contaminantes.

Por otra parte, en apoyo a las redes de resistencia es importante realizar un trabajo cartográfico con las organizaciones sociales para sistematizar los saberes. Así, convendría cruzar mapas de los yacimientos mineros de Chile, infraestructura de salida, conexión con ferrocarriles y mapas sobre los recursos hídricos (espacios de escasez, embalses, etc.) que permitan demostrar las agresiones que implica la infraestructura destinada a la integración económica.

EL ROL DE BOLIVIA EN LA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA

Silvia Molina*

La visión de integración

En la década de los 80 se desarrollaron diferentes procesos de integración en el continente Sudamericano, Bolivia formó parte del Acuerdo de Cartagena que con bases históricas pretendía una integración profunda de los países andinos y de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (posteriormente ALADI), sin embargo, debido a crisis económicas generalizadas y recesión de la economía de los países no se alcanzaron avances profundos.

En los 90´s, surgieron iniciativas de integración con objetivos y bases diferentes a los de la década anterior. Este proceso denominado "Nuevo Regionalismo", promovido por los organismos multilaterales de crédito, BID, BM y CAF, pretende actualmente la apertura de los mercados Sudamericanos al comercio mundial para alcanzar, según señalan, el anhelado "desarrollo regional". Estos bancos han ideado y desarrollado en los países los procesos de reformas económicas estructurales para retirar a los Estados de la actividad económica y promocionar las labores de las empresas privadas a fin de lograr el acceso del continente a la economía global.³⁷

En ese nuevo contexto, a principios de los 90´s se formó el MERCOSUR, al que se adhirieron como asociados Chile y Bolivia (1996), y actualmente se busca la convergencia de la Comunidad Andina y el MERCOSUR para formar un bloque integrado.

Pero, cuál es el papel de Sudamérica en este proceso?. El Banco Interamericano de Desarrollo define a Sudamérica como un importante polo de crecimiento y desarrollo en la economía mundial. Es un continente extremadamente rico en recursos naturales con un clima diversificado y largos tramos de costas en los océanos Pacífico y Atlántico, así como en el mar del Caribe. Más de trescientos millones de personas de rica diversidad cultural viven y trabajan en un espacio de 18 millones de kilómetros cuadrados con un PIB de 1,5 billones de dolares.³⁸

Para alcanzar los objetivos comerciales en la región y de esta hacia fuera, además de eliminar barreras arancelarias, compatibilizar marcos regulatorios, desarrollo de la telecomunicaciones, de la tecnología de la información y del mercado de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento, etc), uno de los principales problemas a

* Analista en temas ambientales. Bolivia

37 Estudios han demostrado que aunque moviéndose en direcciones opuestas aparentemente, las fuerzas de la globalización y del regionalismo reflejan en realidad, dimensiones complementarias del desarrollo dinámico del mercado capitalista. Omán, 1999. Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, Banco Interamericano de Desarrollo. Diciembre, 2000.

38 Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, Banco Interamericano de Desarrollo. Diciembre, 2000.

superar es el desarrollo de la infraestructura física: carreteras, gasoductos, oleoductos, hidrovías, etc. que deberán ser construidos con fines evidentes:

- Satisfacer la demanda de transporte de grandes volúmenes de carga y el movimiento de personas que serán mano de obra para los requerimientos del comercio global,
- Acceder a regiones ricas en recursos naturales, diversidad cultural y conocimientos milenarios que irán a formar de ese comercio.

Con esos objetivos, la banca internacional, BID, BM, CAF y FONPLATA desarrollaron programas estratégicos de infraestructura e integración para la identificación de proyectos y financiamiento hasta la ejecución.³⁹ Estos proyectos han sido incorporados como prioritarios en la planificación estratégica de los países y muchos de ellos se encuentran actualmente en alguna de las fases de ejecución.

El año 2000, los Programas Estratégicos de Integración se consolidaron en un único plan, la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana, IIRSA, que reúne las conclusiones de los estudios previos del BID y CAF. El IIRSA pretende “dar estructura a la visión geoeconómica integrada de la región, para ello, el espacio suramericano ha sido organizado en franjas multinacionales concentradoras de los flujos de comercio actuales y potenciales que convergen hacia un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones en apoyo a las actividades productivas específicas de cada franja. Estas franjas denominadas Ejes de Integración y Desarrollo son, entonces, las grandes regiones en que las oportunidades de negocios intraregionales y globales están generando o tienen más probabilidad de generar flujos de inversión y comercio importantes. Los servicios de infraestructura se diseñan en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales”.⁴⁰

Cómo presenta el IIRSA un Eje de Integración y Desarrollo?. Según el BID y la CAF, una vía de este tipo surge a partir de los flujos de bienes, personas, información y energía a través de las redes de infraestructura; estos flujos consolidan algunos tramos que constituyen corredores; si un corredor favorece el desarrollo económico y social del área que recorre será un “Eje de Integración y Desarrollo”. La CAF, avanza aún más definiendo “cinturón de desarrollo sostenible” como la integración simultánea de infraestructura física, energía y telecomunicaciones, la necesidad de preservar el capital natural de la región que llevan al desarrollo económico y social.

Sin embargo, la lógica del comercio y del mercado que establecieron los ejes del IIRSA no tiene relación con las definiciones, los criterios que prevalecen son los de la economía, por tanto, la mejor vía de transporte de bienes y servicios del punto de origen al de destino es la que genere menores costos (en fletes, transporte, seguros y demás operaciones), asimismo, una ruta puede ser justificada por el acceso a zonas de potencial productivo, sin importar el desarrollo social y económico de las regiones por donde transiten las mercancías, la preservación del medio natural, la necesidades y la calidad de vida de las personas.

El verdadero fin del IIRSA es vencer las que considera barreras físicas, normativas y sociales que impiden el fácil acceso a recursos naturales y el flujo rápido y a bajo costo: la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica, el Pantanal, ríos caudalosos, problemas de orden público y territorios de bajas densidades poblacionales, que generan un

39 Desde el año 1992 la Cooperación Andina de Fomento se encuentra promoviendo proyectos que considera prioritarios, como gasoductos, interconexiones eléctricas, corredores terrestres y multimodales.

40 Una visión estratégica para América del Sur. SINERGIA Latinoamericana, Año3, No. 10. Octubre 2003.

conjunto de enclaves discontinuos o "islas" en las que se concentra la presencia humana, estas son:⁴¹

Plataforma Caribe: conformada por el territorio costero del Caribe colombiano y la mayor parte del territorio de Venezuela, Guyana, Surinam y Guayana Francesa.

Cornisa Andina: falda occidental de la Cordillera de los Andes, desde el istmo de Panamá hasta la Patagonia Chilena.

Plataforma Atlántica: territorio contiguo más amplio de Suramérica, desde el Noreste brasileño hasta la Patagonia Argentina, incorporando a Paraguay, Uruguay y la Pampa Argentina hasta la Cordillera Andina.

Enclave Amazónico Central: conformado por el área de ocupación en torno a la ciudad de Manaus, que ha sido posible gracias a las conexiones fluviales con Porto Velho (hacia el Sur por el río Madeira) y el Océano Atlántico (hacia el Este por el río Amazonas).

Enclave Amazónico del Sur: comprende el territorio "atrapado" entre la Cordillera Andina por el Oeste y el Sur, la Selva Amazónica por el Norte y el Pantanal por el Este, que incluye partes de Perú, Brasil y Bolivia.

Para unir estas "islas", se establecieron 12 vínculos prioritarios para los negocios regionales, los mismos han sido incorporados en los planes de desarrollo nacionales de 12 países sudamericanos sin que la población conozca los objetivos y efectos de su aplicación.

Bolivia país de contactos y de integración

Acorde a la estrategia de la banca internacional, a partir de octubre de 1994, se definieron importantes políticas para el país dándole un rol dentro de la integración Sudamericana, estas políticas inmersas en el Plan denominado El Cambio para Todos establecieron que Bolivia debía convertirse en "país tránsito del subcontinente y centro distribuidor de gas y otros energéticos".⁴² Las bases sobre las cuales la política de integración boliviana debía asentarse son:

1. Vinculación internacional de las redes de transporte, aprovechando la ubicación geográfica de Bolivia a través de los llamados "corredores de servicios".
2. Construcción de "corredores de producción y de exportación de bienes y servicios", que significa la construcción de infraestructura destinada a convertir a Bolivia en país de tránsito, pretendiendo generar primero "corredores de producción" incorporando a la actividad económica zonas productivas, y posteriormente "corredores de exportación" de bienes originados en Bolivia y en países vecinos.
3. Formar parte de la integración energética del cono sur, a través de gasoductos que conecten las regiones productoras de gas en Bolivia con regiones de demanda en Brasil y Argentina, además de futuras conexión con Chile, Perú y Paraguay. Formar también parte de proyectos bi-nacionales de generación y distribución de energía hidroeléctrica y termoeléctrica.

41 Una visión estratégica para América del Sur. SINERGIA Latinoamericana, Año3, No. 10. Octubre 2003.

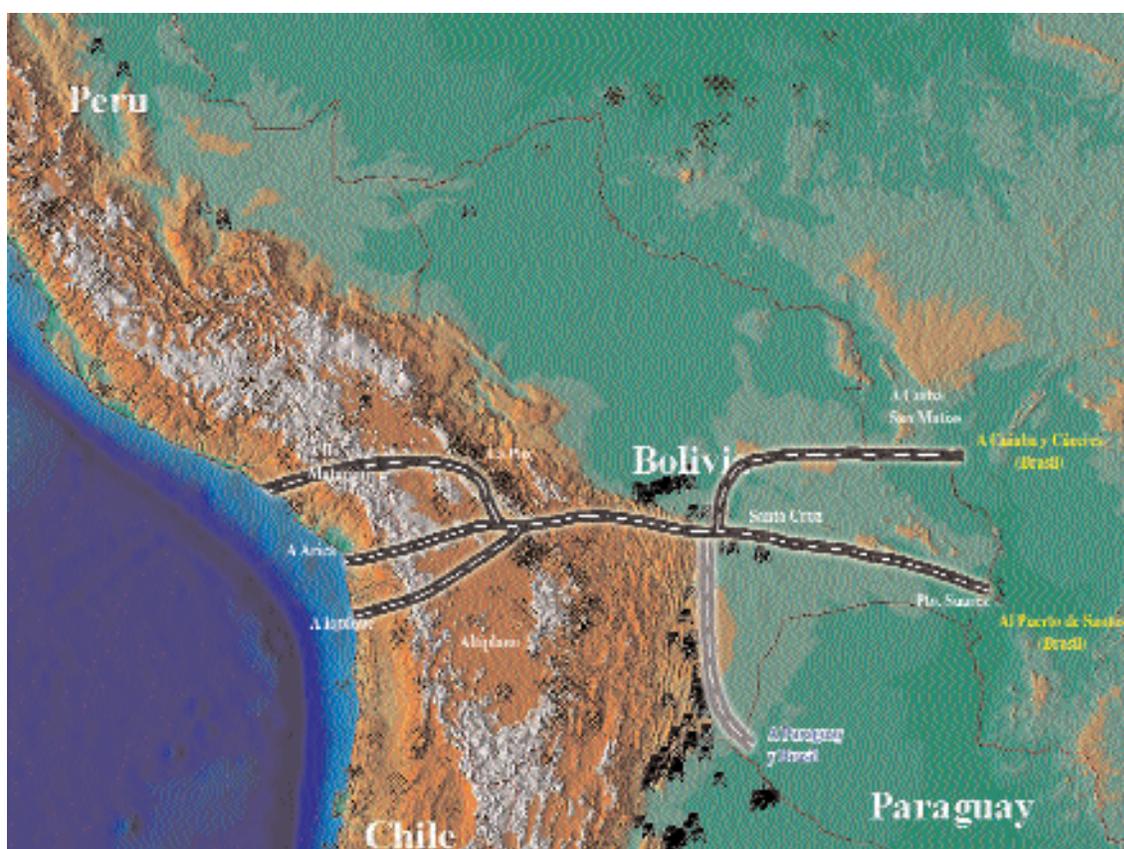
42 Plan General de Desarrollo Económico y Social de la república: EL CAMBIO PARA TODOS. Octubre, 1994.

4. Aprovechar las relaciones del país con los bloques de la CAN y MERCOSUR para alcanzar un rol de importancia en la integración de ambos.

El Nuevo Modelo Económico establecido en Bolivia a partir del año 1985 se concretó en la siguiente década a partir de un marco legal que pretendía insertar a Bolivia en el mercado global a través de reformas estructurales, para ello se capitalizaron (una forma de privatización) las empresas estatales (1994), se promulgó la Ley de Participación Popular y la Descentralización Administrativa (1995) y se transformó al Estado en un ente regulador dejando las inversiones en manos privadas.

La Política Exterior en los años posteriores no ha tenido variación, "Bolivia debe cumplir un rol articulador en la integración regional, promover el regionalismo abierto y coadyuvar al incremento y diversificación del intercambio comercial, la captación de inversiones y la cooperación para el desarrollo".⁴³

Conexión Eje Bolivia-Paraguay-Brasil con el Eje Interoceánico Central



-  Eje Interoceánico y ramales
-  Eje Bolivia-Paraguay-Brasil
-  Campos de gas y petróleo

43 Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto 1999-2002. Bolivia en la Integración de los Corredores Bioceánicos. P. Cuba. Octubre, 2003. Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social – CERES.

En ese marco, las políticas de vinculación del país se modificaron estableciéndose como prioritaria y de interés nacional una nueva Red Fundamental de Carreteras que no es más que la consolidación en Bolivia de los ejes del IIRSA, proceso que ya tenía cierto avance a partir del Plan de 1994 cuando se definieron cuatro corredores prioritarios de “producción, exportación y servicios”:

El corredor este-oeste: con el objetivo principal de vincular los puertos del pacífico de Chile (Arica e Iquique) con el puerto de Santos en el Atlántico en Brasil a través de Bolivia. Adicionalmente se vincula con los puertos de Antofagaste en Chile, utilizando la vía férrea existente y mediante un ramal con los puertos de Ilo y Matarani en el Perú. Desde el punto de vista de Brasil y Chile, éste es uno de los corredores imprescindibles para impulsar el comercio.

El corredor hacia el norte: de vinculación del estado de Rondonia (Brasil) a través de los departamentos de Beni y La Paz en Bolivia con el corredor este-oeste hacia el Pacífico. Un ramal de este corredor permite llegar al departamento de Pando y es vínculo con el Perú.

El corredor hacia el sur: permitirá la conexión entre Buenos Aires y Lima y promoverá el acceso de Paraguay al Océano Pacífico

La diagonal Jaime Mendoza: ruta importante para la integración sudamericana por el interés que tienen Perú y Paraguay de trasladar sus productos de exportación a los océanos Atlántico y Pacífico, respectivamente.

Se abandonó definitivamente la política anterior que priorizaba la vinculación del territorio nacional con la unión de las ciudades capitales, éstas con los principales pasos fronterizos, sin restar importancia a rutas secundarias. Con esta nueva política se dejó en manos de los gobiernos departamentales y municipales, con escasos recursos y pocas posibilidades de acceso a crédito, todas las rutas que no son de interés del IIRSA. El Plan Bolivia del gobierno de Sanchez de Lozada, que sigue actualmente en vigencia, priorizó la infraestructura caminera como instrumento fundamental para el desarrollo económico, estableció como prioridades nacionales el Corredor Este-Oeste y la carretera Víctor Paz Estenssoro que involucra a los Corredores hacia el Norte y hacia el Sur.

Importancia de Bolivia para el IIRSA

Para la CAF, Bolivia es uno de los enclaves atrapado en las barreras geográficas, constituye además un territorio interno con baja densidad poblacional que dificulta la viabilidad económica de infraestructura de interconexión e integración.

Adicionalmente, Bolivia es considerado un país pequeño que carece de peso específico en la región y en el hemisferio,⁴⁴ con permanentes conflictos sociales derivados de los índices de pobreza, marginalidad y limitado acceso a servicios. Sin embargo, se han previsto grandes inversiones en Bolivia para fraccionar el territorio con importantes Ejes de Integración, porqué?

44 De acuerdo a los cálculos de la Dirección de Comercio Exterior de Bolivia, en 1999 las exportaciones bolivianas sólo representaban el 0,05% del total mundial, mientras que sus importaciones ese mismo año representaban el 0,03 % del total mundial. A nivel del ALCA, Bolivia representa el 2,8 % de la superficie territorial, el 1,02 % de población, el 0,07 del PIB, el 0,08 de exportaciones y el 0,12 % de importaciones. A nivel de Sudamérica, Bolivia representa el 6 % de la superficie, el 2 % de la población, el 1 % del PIB y el 1 % de las exportaciones de la subregión. Por su parte, en el contexto de la CAN, la economía de Bolivia sólo representa el 3 % del PIB comunitario total. Presentación de Ana María Solares, Bolivia y el ALCA. Seminario-Taller Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA), Organizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto-Viceministerio de Relaciones Económicas Internacionales e Integración, Comunidad Andina-Programa de Cooperación Andino a Bolivia y Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Julio de 2000. En BOLIVIA ANTE EL RETO DE LA INTEGRACION HEMISFERICA, William G. Torres Armas.

Los Ejes Interoceánicos y el Corredor Este - Oeste

Chile y Brasil son los principales impulsores de los ejes biocéánicos, en particular del Eje Interoceánico Central que vincularía el Puerto de Santos (Brasil) con los Puertos de Arica e Iquique (Chile) pasando por Bolivia a través del Corredor Este-Oeste. En Bolivia este eje se desarrolla con varios proyectos, el principal, la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez que junto al ramal Santa Cruz - San Matías que se une con la ruta Cuiabá – Cáceres consolidarían la vinculación con Brasil; y por otra parte las carreteras La Paz – Desaguadero – Ilo de unión con el Perú, Patacamaya – Tambo Quemado en dirección al puerto de Arica y Oruro – Pisiga para unirse a la ruta hacia el puerto de Iquique, son los tramos que consolidan el Eje.

De acuerdo a analistas las mayores iniciativas en relación al comercio a través de este eje las han desarrollado Chile y Brasil, pues, desde 1990 funciona una comisión chileno-brasileña dedicada exclusivamente a impulsar la salida del comercio del Brasil por Arica, empresarios chilenos vienen conversando con sus similares brasileños para que la producción de éstos se transporte por Arica, acelerando la construcción de la carretera Cuiaba-Cáceres (Brasil) – San Matías-Santa Cruz (Bolivia).⁴⁵

Brasil y Chile y en menor manera Perú, son los países que tienen especial interés en la ejecución de los diferentes tramos de este eje, los motivos son varios:

La importancia que van adquiriendo, en el presente siglo, las rutas de comercio y los ejes marítimos en la cuenca del Pacífico resultado del surgimiento de los mercados asiáticos, con demandas crecientes de productos. En este sentido, es interés de Brasil, la economía más grande de Sudamérica, alcanzar los puertos del Pacífico por una vía más corta y que involucre menor tiempo que las rutas marítimas del Estrecho de Magallanes o el Canal de Panamá y el dificultoso paso terrestre de Los Andes a través de Argentina, esto le permitiría avanzar en su anhelo de lograr una posición dominante en América Latina, resultado de la estrategia brasileña, desarrollada desde los 80´s, de alcanzar el liderazgo regional a través de la incorporación a su zona de influencia los países de su entorno geográfico más próximo, Argentina, Uruguay, Paraguay, luego Bolivia y Chile, posteriormente los demás países de la Comunidad Andina y luego toda Sud América, con el fin de fortalecer su economía frente al ALCA.

También Chile pretende aprovechar su incursión en el MERCOSUR y su extenso litoral para beneficiarse con la recepción y manipulación de gigantescas cargas portuarias, pretendiendo consolidarse como prestador de servicios, teniendo como único competidor en el Pacífico Sur al Perú, país que también está interesado en la carga brasilera, sin embargo se encuentra en desventaja en relación a Chile al no formar parte del MERCOSUR.

Esta ruta, ayudaría a Chile a mejorar la balanza comercial, actualmente favorable a Brasil, país que es muy importante para el comercio chileno. En las condiciones actuales, el 50% del total de exportaciones de Chile se dirigen hacia el Brasil, y se basan en cobre, productos industrializados de cobre y alimentos. A través del Eje Bioceánico se facilitaría el acceso de productos chilenos a los grandes centros poblados del sur de Brasil con creciente demanda, a los puertos brasileños del Atlántico y a los mercados de los demás países del MERCOSUR a través de la Hidrovía Paraguay- Paraná.

El Eje Interoceánico a través de Bolivia es una importante alternativa a las actuales rutas consolidadas del MERCOSUR hacia los puertos de Chile, las cuales sufren nevadas

45 La Guerra de los puertos, E. Mercado Jarrín, del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, CARETAS, 1996.

permanentes durante largas épocas del año interrumpiendo la circulación vehicular, exigen continuos trabajos de mantenimiento y son vías de elevado riesgo. Adicionalmente, estudios han determinado que para el año 2005, el incremento del tráfico internacional por el importante Paso de los Libertadores (Argentina – Chile), genere el colapso de la ruta, lo que dificultaría el cruce de la Cordillera de Los Andes e incrementaría los tiempos de viaje de mercancías hacia los puertos del Pacífico y de estos a los mercados de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay.⁴⁶

Entonces, la alternativa de transporte de mercancías del MERCOSUR a través de Bolivia resulta importante para los países que forman parte de este bloque, por las condiciones fisiográficas favorables, por una parte el Eje aprovecha la carretera existente que une las tres principales ciudades del país, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, que constituyen centros importantes para la provisión de servicios; transita por cinco de las seis grandes provincias fisiográficas del territorio,⁴⁷ recorriendo regiones que cuentan con importantes recursos naturales y una amplia diversidad cultural, y finalmente cruza la cordillera de Los Andes que en Bolivia está formada por las cordilleras oriental y occidental aprovechando la presencia del Altiplano, región de clima templado a frío y seco donde el paisaje predominante son las llanuras a través de las cuales se han construido carreteras (Patacamaya – Tambo Quemado, La Paz – Desaguadero) o se están construyendo otras (Oruro – Pisiga) que permiten el tránsito con menores dificultades climáticas, en menor tiempo, con menores riesgos y escasas posibilidades de interrupciones al tránsito vehicular por efecto de nevadas, aprovechan una de las pocas regiones del continente en que el cruce de Los Andes presenta menores dificultades.

Sin embargo, la construcción de los tramos del Eje en Bolivia tiene importantes consecuencias en las regiones por donde transita y en la vida de las poblaciones que muestra que la construcción de un “Eje de Integración y Desarrollo” no significa mejores condiciones de vida para las comunidades y mucho menos protección ambiental. Así lo demuestra la construcción de la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez (de aproximadamente 600 km.) de conexión al Brasil, que cuenta con financiamiento del BID; CAF y Unión Europea UE para su ejecución, gracias a la cual, largos y costosos estudios señalan que debían obtenerse importantes beneficios sociales y económicos mediante la reducción de costos de transporte, la mayor facilidad del acceso a las zonas de producción dando como resultado el impulso a la expansión agrícola en las Tierras Bajas, incorporación de grandes extensiones territoriales al desarrollo de la actividad ganadera, mayor competitividad de varias cadenas productivas establecidas en Santa Cruz (soya, madera, carne, otros productos agroindustriales) y promoción de la integración económica y comercial con el Brasil, además de ser una necesidad para el país, pues permitirá introducir un proceso de competencia entre modos de transportes para romper el monopolio ferroviario resultado de la capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, ENFE.

Con la capitalización de ENFE se transfirió a manos privadas el ferrocarril Santa Cruz – Puerto Suárez, significando la elevación del costo de transporte de carga (fletes) a niveles injustificados, la inexistencia de mejoras en el servicio y la reducción de los servicios de transportes de pasajeros (disminución en la frecuencia de parada en

46 En Argentina se encuentran estudiando como alternativa al Paso de los Libertadores, el Paso el Pehuenche, ubicado 1000 km al sur del primero.

47 El territorio boliviano ha sido dividido en seis importantes provincias fisiográficas: el Escudo Precámbrico, la Llanura Chaco-Beniense, la Cordillera Oriental, el Altiplano, la Cordillera Occidental y la Llanura Amazónica.

estaciones intermedias), desvinculando a las poblaciones que surgieron a lo largo de la ruta del tren a partir de la construcción de la misma en los años 80.⁴⁸

Entonces, el análisis realizado en los estudios viabiliza la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez sin cuestionar el verdadero motivo de los problemas de transporte regional: el traspaso de los ferrocarriles a manos privadas en condiciones poco favorables para el país que no ha significado mejora en los servicios y, plantean como única solución la construcción de la carretera justificada económicamente con la carga internacional proveniente de Brasil, incrementando la deuda externa boliviana, sin considerar la opción de reversión de los ferrocarriles al Estado para satisfacer la demanda de transporte de personas y carga interna, situación que es posible, tal como lo demuestra la vía ferroviaria entre los departamentos de Chuquisaca y Potosí, que estuvo sin uso durante casi una década, y que fue rehabilitada con la participación de las Prefecturas de Potosí y Chuquisaca y una inversión menor de la Empresa Ferroviaria Andina, para facilitar el transporte de carga nacional hacia los puertos chilenos de Antofagasta y Arica, habiéndose previsto transportar este año 30.000 toneladas de soja, aceite y azúcar.⁴⁹ Esta vía constituye una ruta de integración nacional que prioriza las necesidades del país sobre intereses externos.

Los efectos sociales y ambientales de la construcción de la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez se han hecho evidentes a pesar de que el proyecto cuenta con un ambicioso Programa de Protección Ambiental y Social, que alcanza a 25 millones de dólares, el cual no ha logrado mitigar los severos impactos en la región pues muy poco del mismo ha sido aplicado a pesar de existir un compromiso entre el gobierno boliviano y el BID. Algunos de los efectos son los conflictos sobre la tierra, en los cuales las comunidades, pequeñas poblaciones y pueblos indígenas se van viendo expulsados de sus territorios, frente a la creciente demanda de tierras por parte de ciudadanos brasileños que se hacen dueños de grandes superficies de territorio boliviano, ayuda a incrementar los problemas de pobreza y migración; nos encontramos frente al impulso de megaproyectos de desarrollo (siderurgia, petroquímica, nuevas carreteras y vías férreas, explotación minera) a partir de la construcción del gasoducto Bolivia-Brasil y del Eje Interoceánico, que llegarían a destruir el sector boliviano del Pantanal, que además de tener características particulares, es la porción mejor conservada del Pantanal Sudamericano.

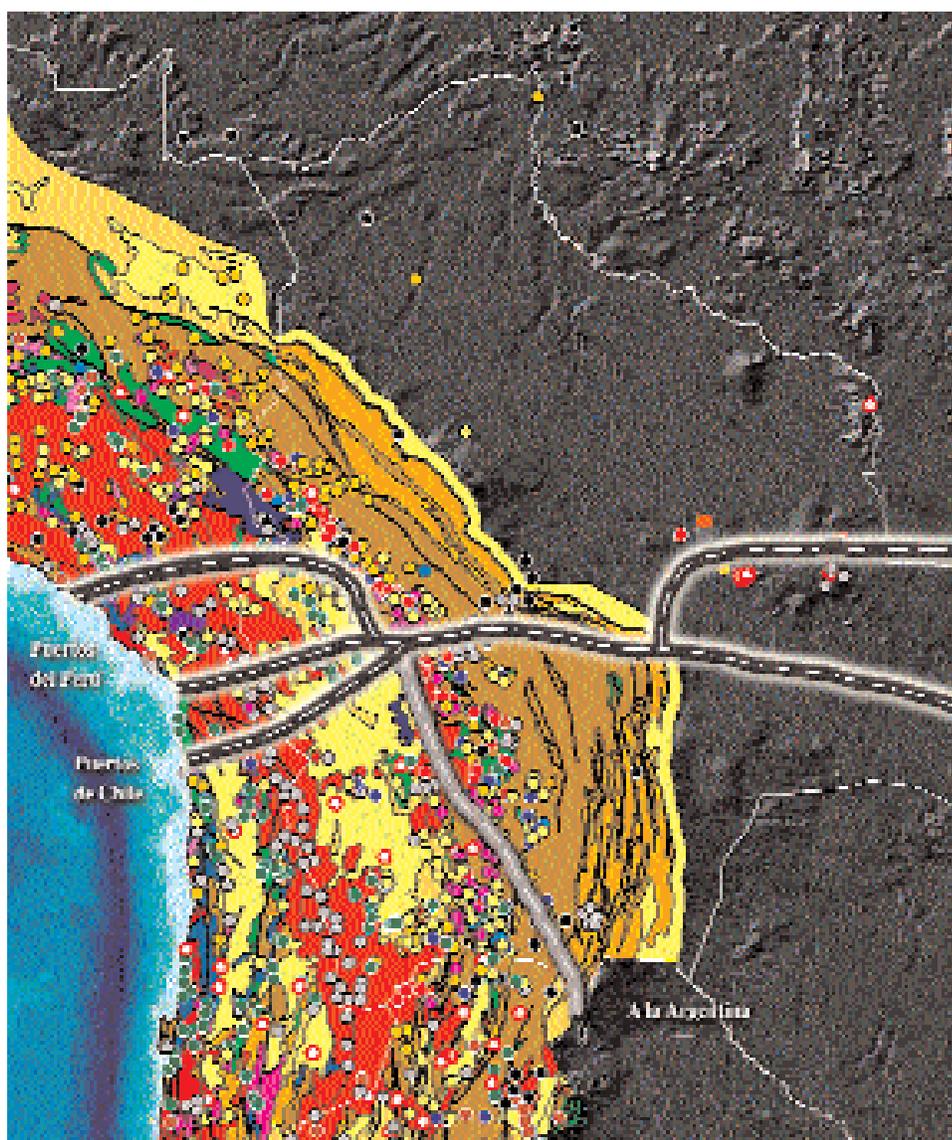
Los Corredores a través de regiones de importancia cultural, biodiversidad y recursos naturales

Los Corredores hacia el Norte y hacia el Sur constituyen la carretera Victor Paz Estenssoro, bandera política del gobierno de Sánchez de Lozada.

48 La red ferroviaria boliviana estaba conformada por dos sistemas, la Red Andina, de vínculo entre La Paz, Oruro, Cochabamba, Chuquisaca y Potosí, con conexión con líneas ferroviarias vecinas que llegan a los puertos de Matarani (Perú), Arica y Antofagasta (Chile); y la Red Oriental que une Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija. El proceso de capitalización, puesto en marcha a partir de 1995 debía reestructurar el sector, incorporar empresarios privados, eliminar la interferencia política, atraer capitales para mejorar la infraestructura, crear mecanismos de competencia para el establecimiento de las tarifas de servicios, generar ingresos para el Tesoro General de la Nación a través de impuestos y mejorar la oferta de transporte para la producción del país y las exportaciones. Se transfirió esta red a manos privadas, la Empresa Ferroviaria Andina y la Empresa Ferroviaria Oriental, la primera muestra una situación financiera deteriorada, según señalan, como consecuencia de la declinación de la actividad minera en años anteriores, lo que ha generado serios cuestionamientos al cumplimiento de las inversiones y mejoras previstas en contrato, destinando esfuerzos sólo a tramos rentables, abandonando sus obligaciones en otros. La Empresa Ferroviaria Oriental señala al contrario, incrementos en la cantidad de carga y pasajeros; sin embargo, no se evidencia importantes inversiones y mejoras en especial para superar la principal restricción estructural, que es la trocha métrica, que limita la carga a transportar.

49 Bolivia reconstruye ferrocarril que conecta con los puertos chilenos, EFE, 26 de Mayo de 2004.

Conexión corredor hacia el Sur con el Eje Interoceánico Central



- Eje Interoceánico Central
- Corredor hacia el Sur (Carretera V. Paz Estenssoro)

El corredor hacia el Norte vincula el Estado de Rondonia (Brasil) a través de la ruta Guyaramerín – La Paz con el Eje Interoceánico y los puertos del Pacífico, se han previsto dos ramales, uno hacia Cobija (Pando) y otro hacia Trinidad (Beni).

En Bolivia este corredor transita por la llanura amazónica, la llanura beniana y el subandino hasta unirse al Eje Interoceánico en la ciudad de La Paz. Se trata de una región con importantes características, es la menos poblada del país y cuenta con la presencia de diferentes poblaciones indígenas, algunas de las cuales ya han consolidado su territorio, destaca la biodiversidad presente en toda la región y en especial en áreas protegidas amenazadas por la incursión de empresas petroleras, explotación maderera y minera que contrastan con la conciencia de conservación de los pueblos indígenas en una de las regiones de mayor desarrollo turístico del país.

El objetivo del Corredor hacia el Norte es transportar la carga, principalmente de soya proveniente del estado Brasileiro de Rondonia, a puertos chilenos y peruanos reduciendo tiempos y costos en relación a las rutas actuales de transporte a los puertos brasileños del Atlántico.

Este corredor adquiere importancia para el IIRSA pues permite vincular en Bolivia tres ejes, el Eje Andino, el cual llega a Santa Cruz a través del ramal Rurrenabaque-San Borja- Trinidad, el Eje Perú-Brasil através del ramal de conexión a Cobija, con el Eje Interoceánico.

El Corredor hacia el Sur vincula regiones donde la explotación minera ha sido importante desde la colonia, recorre una región de gran riqueza mineral, la cual adquiere nuevamente importancia por la subida de los precios de los minerales en el presente año. Asimismo es una importante vía de vinculación de Argentina con el Pacífico.

El Eje Bolivia-Paraguay-Brasil recorre en Bolivia la región del Chaco, gracias a la cual Bolivia es la segunda potencia hidrocarburífera del continente, después de Venezuela. En Bolivia pasa por el Territorio del Pueblo Guaraní, fragmentándolo y adiciona mayor problemas sociales a los pueblos seriamente afectados por la presencia de empresas petroleras.

Este Eje, vincula el sur de Brasil y Paraguay con el Eje Bioceánico, siendo el lugar de unión la ciudad de Santa Cruz.

Conclusiones

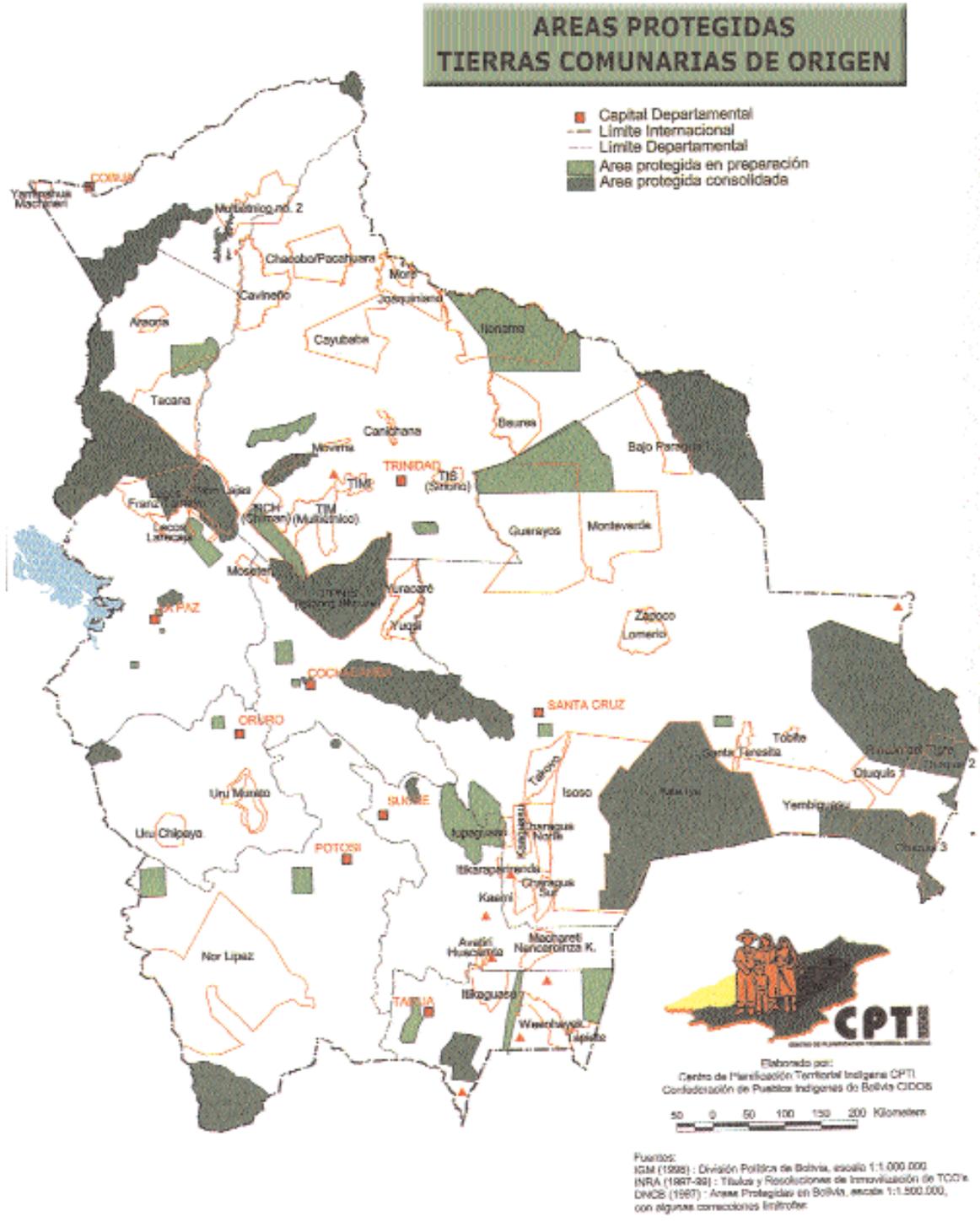
La integración con fines de mercado y comercio, planteada sobre bases asimétricas lleva a la concentración de beneficios en los países más desarrollados y la absorción de costos económicos, ambientales y sociales por parte de los países menos preparados y con economías más pobres.

La integración de Bolivia en la región debe iniciarse con la integración del territorio nacional en base a las reales demandas internas, a fin de satisfacer los intereses de las mayorías. Es a partir de esta base que el país deberá re-definir su rol en el proceso de integración Sud Americana, proceso que no debe fundamentarse en criterios economicistas y de interés empresarial, sino más bien pretender alcanzar condiciones de dignidad y equidad.

Los bolivianos nos encontramos ante el reto de definir una nueva política de desarrollo y relacionamiento con los demás países resultado de las necesidades internas, de las expectativas hacia el futuro y del rechazo definitivo a políticas impuestas, no consultadas y que continúan en vigencia.

La posición geográfica del país y las características fisiográficas del territorio nos muestran las razones del interés de los países vecinos de consolidar en Bolivia el Eje Interoceánico como principal ruta de transporte de mercancías hacia el Pacífico Sur y a la que confluyen los otros ejes que pasan por Bolivia. Sin embargo, las comunidades y poblaciones a lo largo del Eje no son receptoras de algún beneficio, al contrario, Bolivia asume todos los costos económicos, ambientales y sociales resultado de la consolidación de esta ruta.

Las rutas planificadas por el IIRSA en Bolivia recorren regiones de gran riqueza mineral, de hidrocarburos, de biodiversidad y cultural, muchas de las cuales son las mejores conservadas en Sudamérica. El desarrollo de las rutas del IIRSA permitirá el fácil acceso de los intereses del mercado a través de grandes empresas para apropiarse y comercializar conocimientos, cultura y hasta la vida.



Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Proyectos en Bolivia

Mónica Vargas*

En la reflexión sobre el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) nos olvidamos muchas veces que no constituye únicamente un acuerdo comercial, sino que se sustenta en un entramado de planes paralelos que comprenden proyectos de infraestructura, corredores industriales y corredores biológicos. Estas iniciativas destacan importantes grados de avance en México y Centroamérica, sin embargo, en el esquema continental, Sudamérica no ha sido olvidada. Efectivamente, de manera menos aparatosa que el Plan Puebla Panamá, se insinúa la muy discreta Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA). Tal es el sigilo que rodea a IIRSA que, obviamente, ninguno de los gobiernos ha consultado ni informado de manera exhaustiva a su población al respecto, el sitio Internet de la Iniciativa no se encuentra actualizado y toda solicitud de información por parte de la sociedad civil se enfrenta a respuestas evasivas, muy posiblemente anticipando las probables protestas sociales que el plan generará.

La Iniciativa surge de una propuesta común del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF), ambos ardientes impulsores del ALCA, y fue presentada en el año 2000 durante la Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia. Oficialmente, IIRSA se presenta como una iniciativa multinacional, multisectorial y multidisciplinaria que contempla mecanismos de coordinación entre los gobiernos, las instituciones financieras multilaterales y el sector privado. El principal objetivo radica en la integración física de los países de Sudamérica, considerando su importancia en términos de competitividad y sostenibilidad.

De esa manera, no solo se trata de considerar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial, etc.), sino de concebir un proceso logístico integral que incluya la ruptura de las barreras aduaneras, las telecomunicaciones, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos) y el desarrollo sostenible local.⁵⁰ De forma tal, que IIRSA se enmarca en la “era del nuevo regionalismo”, óptica desarrollada y promovida abiertamente por el Banco Interamericano de Desarrollo⁵¹ sustentándose en las siguientes características: a) apertura a los mercados mundiales; b) promoción de la iniciativa privada; c) repliegue del Estado de la actividad económica directa.⁵²

* FOBOMADE

50 Plan de Acción para el IIRSA (www.iirsa.org)

51 BID [2000] “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur”, www.iadb.org (Ver resumen en

En lo que atañe a la estructura que rige IIRSA, en ésta figuran:

- El Comité de Dirección Ejecutiva: integrado por representantes de los gobiernos.
- El Comité de Coordinación Técnica: integrado por BID, CAF y FONPLATA⁵³
- Grupos Técnicos Ejecutivos: integrados por expertos y por un gerente designado por las tres instituciones bancarias.

Además, en cada país, se dispone de un representante de IIRSA, el cual, en el caso de Bolivia depende del Ministerio de Servicios y Obras Públicas. Por otra parte, la Iniciativa identifica doce “Ejes o Corredores de Desarrollo” en Sudamérica, en los cuales se sitúan los principales megaproyectos.

Oficialmente, tal como su nombre lo indica, los Ejes constituirían regiones particulares donde se promocionaría el desarrollo de las poblaciones locales. No obstante, constatamos que los Ejes están siendo definidos 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 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.). En el Pacífico habita la mitad de la población del planeta, lo cual representa mercados que prometen y generan ya jugosos ingresos, interesando no solamente a los Estados Unidos, sino también al Brasil y a Argentina, en el caso de Sudamérica. Por ello, la construcción y el control de corredores o ejes para el transporte hacia el Pacífico cobran una importancia estratégica.

En segundo lugar, tal como se observa en el siguiente mapa, 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, siendo el caso boliviano un claro ejemplo del despojo por parte de empresas transnacionales. Los recursos mencionados cobran una importancia geoestratégica y económica que interesa de sobremanera a los Estados Unidos y a estas empresas, pudiéndose citar como ilustración el afán por apoderarse de la biodiversidad mediante el sistema de propiedad intelectual y patentes, y/o mediante la privatización de áreas protegidas, la otorgación o venta de derechos de uso de servicios ambientales a empresas privadas en áreas protegidas.

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. De esa manera, la integración silenciosa que implica IIRSA no solamente no está destinada a satisfacer las necesidades de las poblaciones sudamericanas pero además les afectará puesto que comprende megaproyectos (construcción de carreteras, represas hidroeléctricas, hidrovías, gasoductos, etc.) implicando considerables daños sociales y ambientales que favorecerán únicamente al sector privado y a las compañías transnacionales en particular. Por otra parte, es importante subrayar que para la implementación de los proyectos de IIRSA nos acordarán créditos de miles de millones de dólares que representarán el incremento de nuestras deudas externas.

52 En lo que atañe a la perspectiva que prevalece sobre el rol estatal, la CAF considera que una industria se encuentra en etapa “embrionaria” cuando requiere de la participación del Estado como inversionista y regulador, mientras que una industria “madura” es aquella donde se han levantado las barreras y donde interviene de manera fundamental la iniciativa privada (CAF, [2000], Vías para la integración. Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Sudamérica, Caracas).

53 Fondo financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata

Corredores del IIRSA



IIRSA en Bolivia

Bolivia cuenta con una posición doblemente importante para IIRSA: del punto de vista geográfico, por su ubicación en el centro de Sudamérica, constituye uno de los lugares de paso en la vinculación entre los Océanos Atlántico y Pacífico. En segundo lugar, Bolivia es el segundo país con más reservas de gas natural en Sudamérica, lo cual, desde el punto de vista de la “integración” energética, representa un elemento muy importante.

Los proyectos de infraestructura en el seno de IIRSA han sido asumidos como prioritarios por los países sudamericanos debido a la promesa de créditos para su financiamiento por parte de las instituciones bancarias internacionales.⁵⁴ En lo que

⁵⁴ 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).

atañe a la infraestructura vial en Bolivia, el gobierno del ex – Presidente Sánchez de Lozada incluyó 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.⁵⁵ De esa manera, se cuenta generar empleos con la mano de obra requerida en la construcción de carreteras y con los servicios solicitados por los trabajadores. Se afirma también que con la creación de nuevas vías se incrementará la actividad comercial local y los productores “venderán más”.⁵⁶ La situación del desempleo en Bolivia es realmente preocupante: hoy tenemos 300'000 desempleados únicamente en las ciudades y cerca de un millón de personas en condiciones de subempleo. Sin embargo, el “Plan Obras con Empleos” no ofrece trabajo permanente ni asegura los beneficios laborales que establece la Ley General del Trabajo.

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 y reales necesidades que tenemos los bolivianos en términos de infraestructura vial. Cinco de los Ejes de IIRSA afectarán a nuestro país: Eje Andino, Eje Interoceánico, Eje Perú-Brasil, Eje Bolivia-Paraguay-Brasil y Eje Orinoco-Amazonas-Plata. Consideraremos brevemente algunos de los proyectos más importantes contemplados en la Iniciativa.⁵⁷

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 (que vincula Oruro con la frontera chilena), el tramo del Sillar (sobre la carretera Cochabamba-Santa Cruz),⁵⁸ y las carreteras Santa Cruz-Puerto Suárez, así como el ramal Santa Cruz-Concepción-San Matías.⁵⁹

La principal justificación avanzada para este corredor es el transporte de las mercancías y productos brasileños hacia el Pacífico, que de esta manera evitarían recorrer miles de kilómetros hasta el Canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes para alcanzar a los mercados asiáticos.⁶⁰ 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. ¿En cuántos dólares se valora la probable desestructuración social de los tejidos comunitarios indígenas generada por la construcción y posterior operación de la carretera o las consecuencias económicas, sociales y culturales del éxodo rural? Más de 1'600 hectáreas de Bosque Seco Chiquitano, uno de los mejores conservados del mundo, serán destruidas para siempre. 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

55 Cabe destacar que en el ámbito de la infraestructura, el actual gobierno no ha emitido declaraciones que permitan pensar en un distanciamiento respecto a las opciones políticas de la gestión anterior.

56 Declaraciones del ex - Ministro Farfán en el Boletín de Prensa N° 193 del Ministerio de Desarrollo Económico (17 de septiembre de 2002)

57 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

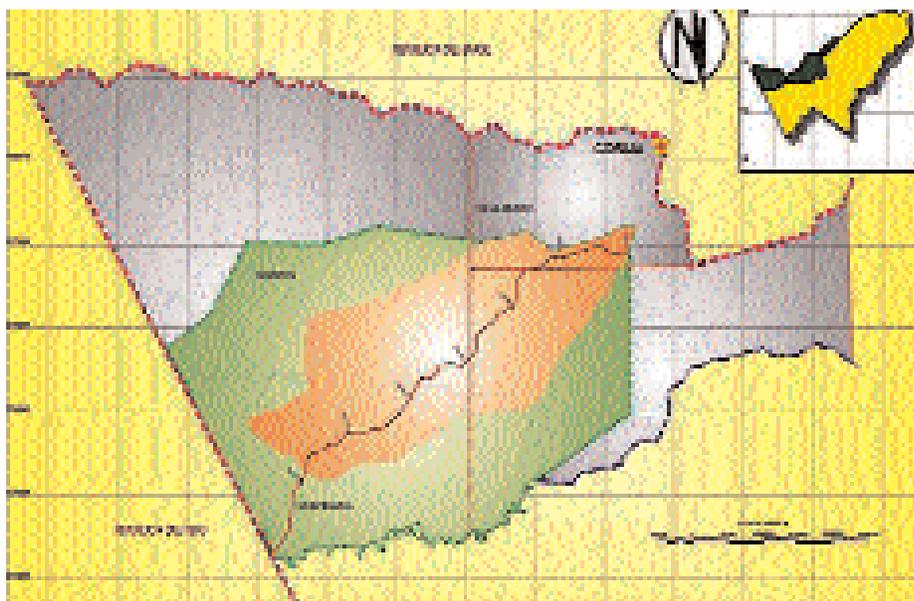
58 No debemos olvidar que el área del Sillar requiere trabajos de mejoramiento desde hace varios años. Sin embargo, solo se proyectan obras en el momento en el cual aparece interesante para IIRSA.

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

60 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.

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 pasa por Cobija y se une con El Porvenir hasta llegar al Choro, en la frontera con el Departamento del Beni. Del Choro, la vinculación sigue hacia Guayaramerín y de ahí a Porto Velho.

Eje Peru-Brasil



— Carretera Km 19-Nareuda-Extrema

- - - Area de influencia indirecta

Este sistema carretero, tendrá un costo aproximado 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 BID⁶¹ 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 en nuestro país se ubica en la voluntad de interconectar en La Paz dicho Eje con el Eje Andino y el Eje Interoceánico. Así, se proyecta la construcción de la carretera 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, el Parque Nacional y Reserva de la Biósfera Pilón Lajas. En la mayoría de los estudios de impacto, se estima que las obras “no afectarán mucho” a las regiones puesto que la carretera ya existe y que solo se trata de “mejorarla”. Sin

61 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

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?

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

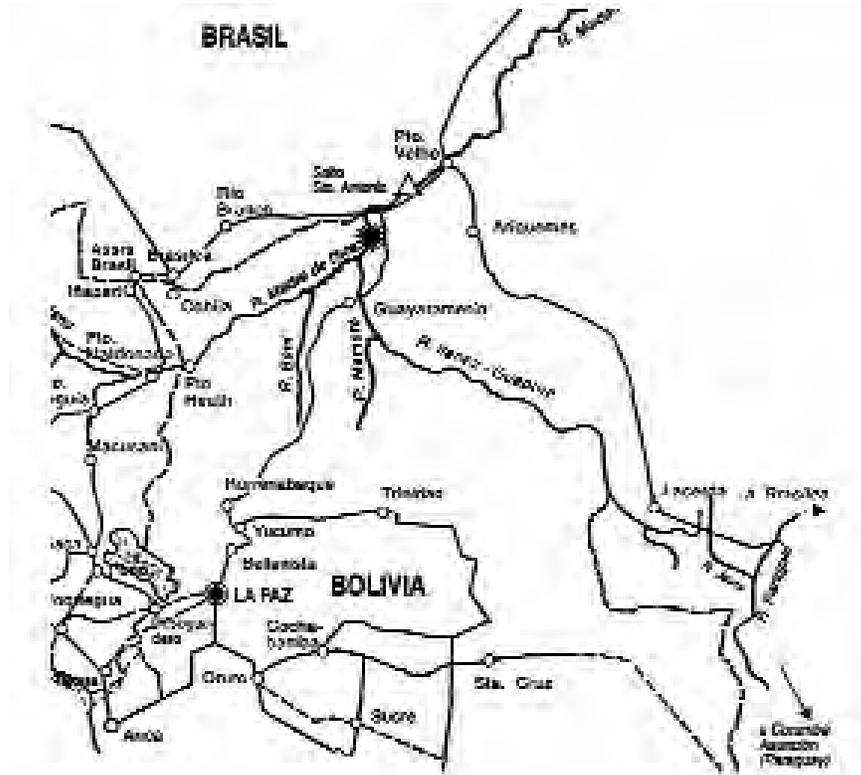


prevén serios impactos sobre el Río Grande y áreas naturales frágiles. Además, el primero ya ha suscitado la reacción de la Asamblea del Pueblo Guarani por los problemas generados en su territorio.

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). Para ello, se requieren importantes trabajos de ensanchamiento de los ríos, represas hidroeléctricas, sistemas de canales artificiales y esclusas. 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.

Claramente, no se trata de un proyecto destinado a aportar luz a las localidades aledañas, puesto que existen posibilidades de generar suficiente electricidad mediante pequeñas represas que aprovechen las caídas de agua sin vulnerar el ecosistema.

Eje Orinoco Amazonas-Plata



Hidrovia Paraguay-Paraná



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 inmediatos serían sobre el Pantanal, la mayor llanura de inundación del mundo y la pérdida de biodiversidad, así como la degradación de ecosistemas acuáticos y terrestres, de bosques y humedales serían desastrosas. Además, en muchos casos, la población local se vería obligada a migrar al perder sus medios tradicionales de subsistencia (pesca, caza) y la pobreza aumentaría, adicionada a la pérdida de valores y conocimientos culturales del uso del bosque.

Algunas conclusiones

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. Se dice también que Bolivia funcionará como centro articulador energético por las importantes reservas de gas natural y que esto contribuirá al desarrollo de nuestro país.⁶²

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 renovables. Por si fuera poco, tenemos los primeros resultados de estos “brillantes” proyectos en el norte con el Plan Puebla Panamá. La propia política de capitalización implementada por los mismos actores que ahora nos prometen trabajar por el mejoramiento de nuestras condiciones de vida, representará para Bolivia la pérdida de un monto superior a nuestra deuda externa entre 2002 y 2007.

¿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?⁶³ 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”.⁶⁴ 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 se han ejercido presiones sobre el gobierno boliviano en la elección del puerto de exportación hacia los Estados Unidos, generando las importantes movilizaciones sociales del mes de octubre de 2003.

Hay zonas en nuestro país, tales como el Chaco chuquisaqueño, o las comunidades potosinas completamente olvidadas en términos de infraestructura vial. Y no nos

62 Declaración del Ministro de Servicios y Obras Públicas, Carlos Morales (El Diario, 21 de Julio de 2003)

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

64 CIOEC [2003], “ALCA e impacto en los productores campesinos de Bolivia”, en: Artículo Primero, Nuevo Orden, ALCA y Bolivia, Año VII, Nº 13, Santa Cruz, CEJIS. En ese sentido, Giel Ton observa que “las empresas agroexportadoras de Brasil y Argentina ya se están preparando para conquistar los nuevos mercados que saldrán de una integración CAN-MERCOSUR. La Confederación Nacional Agropecuaria de Brasil, que representa los intereses de los agroexportadores, prevé un aumento de las exportaciones brasileras de USD 8'000 millones debido a la eliminación de aranceles en la región. Una integración comercial de CAN-MERCOSUR, y la desgravación arancelaria completa que esto implica, significaría probablemente lo mismo que el ALCA para la producción campesina: mayores importaciones desde el MERCOSUR, prohibiciones de políticas de fomento de producción nacional (...) y la desaparición de mercados preferenciales para las exportaciones de Bolivia” (Giel Ton [2003], “Bolivia y la integración comercial: política propia o instrumento de intereses discutibles”, La Paz, Documento mecanografiado).

referimos a carreteras pavimentadas y con peaje, sino sencillamente a caminos en buen estado que permitan vincular entre sí a las localidades. En muchos casos, los pobladores llevan años desplazándose a pie hacia los centros municipales para exigir el fin de su aislamiento. No se trata solamente de caminos necesarios para incrementar la venta de los productos locales, sino también vitales en el acceso a hospitales y centros educativos. Sin embargo, para ese tipo de necesidades nunca hay fondos. Muchas localidades bolivianas carecen de servicios básicos y de luz, y hay lugares de paso del gasoducto BRAS-BOL como Puerto Suárez, donde se importa electricidad del Brasil (producida con gas boliviano) a precios muy elevados. Pero cuando se trata de "integrar" a Bolivia con los "hermanos países del continente", aparecen voluntades y millones, acuerdos y empresas.⁶⁵ Nos prometen que de esa manera podremos romper con nuestra mediterraneidad y exportar nuestras mercancías a través de fronteras y océanos. Pero.. ¿A cuáles mercancías se refieren y qué tan "nuestras" son? Con la liberalización del comercio, las posibilidades para nuestros productores de competir con economías más importantes se reducen cada vez más y se incrementa el riesgo de convertirnos en monoprodutores dependientes totalmente de los precios internacionales y, de paso, de no producir suficientemente para alimentarnos.

Muchos lugares en Bolivia se encuentran entre los mejor conservados en Sudamérica, porque no están atravesados por megaproyectos. Además, los Pueblos Indígenas y Originarios han sabido conservar bosques y otras áreas ricas de la naturaleza gracias a la forma en que se relacionan con su entorno. Esto claramente debe ser tomado en cuenta a la hora de planificar el desarrollo del país. De ahí saldrán las carreteras y vías de comunicación necesarias para una integración interna. Después podremos pensar en los vínculos con países vecinos. 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. Algunos de estos Pueblos han marcado últimamente un paso importante en la historia boliviana al protagonizar el levantamiento que terminó por derrocar a un gobierno caracterizado por la entrega de nuestros recursos al capital transnacional. Tenemos que respetar, escuchar y consultar estas perspectivas culturales diversas, 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.

65 En palabras del Ministro Morales, "no va haber carretera financiable, en el corto plazo, que no esté inscrita en el IIRSA"(El Diario, 21 de Julio de 2003).

CORREDORES MULTIMODALES Y CORREDORES BIOLÓGICOS EL CASO DE ECUADOR⁶⁶

Ricardo Buitrón⁶⁷

Proyectos de IIRSA en Ecuador

La consideración crítica de los proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) demuestra los estrechos vínculos existentes entre la implementación de los corredores multimodales y la extracción de los recursos estratégicos. Las investigaciones llevadas a cabo por Acción Ecológica en Ecuador han permitido constatar que los corredores de IIRSA coinciden con las zonas más importantes en términos de recursos energéticos, minerales, biodiversidad y cuencas hidrográficas. Tal como se verá al considerar posteriormente los corredores biológicos, el saqueo de estos recursos forma parte de una estrategia integral plasmada en los diferentes planes de “desarrollo” para la región.

En el caso de Ecuador, los proyectos de construcción de infraestructura de IIRSA atraviesan dos zonas importantes del país. La primera se sitúa en el área de la Carretera Panamericana y la segunda en la parte amazónica del país. A manera de ilustración se destacarán aquí algunos de los proyectos previstos por la Iniciativa. En primer lugar, cabe subrayar que uno de los objetivos más claramente definidos radica en el establecimiento de un vínculo entre los centros industriales ecuatorianos y la Zona Franca de Manaus (Brasil). De esa manera, una empresa canadiense ha recibido un préstamo de una agencia de crédito para la exportación para la realización de estudios de factibilidad de construcción de una línea férrea que uniría el Puerto de Manta con la urbe brasileña. Esto ha generado conflictos con la ciudad de Guayaquil que aspira también a enlazarse con Manaus. En el mismo sentido, existe un proyecto comprendido en el Plan de Ordenamiento del Distrito Metropolitano de Quito, para habilitar algunas vías de vinculación con la ruta terrestre hacia el Brasil. En el seno de IIRSA, se plantea asimismo la construcción de autopistas al interior de Ecuador, una de las cuales uniría Quito a Guayaquil.

Existen diversas proyecciones para la articulación del Eje Andino y del Eje Multimodal del Amazonas, una de las cuales comprende un corredor vial entre la Sierra y el Puerto de Esmeraldas.⁶⁸ Este corredor se sitúa a proximidad de la frontera colombiana, una zona muy conflictiva, con presencia militar, guerrillera y paramilitar, donde el gobierno

66 Síntesis elaborada a partir de la presentación de Ricardo Buitrón en el Seminario [25/11/2003] y de Elizabeth Bravo [2003] “En nombre de la conservación de la biodiversidad. La conquista del espacio andino”, artículo publicado en la Revista Biodiversidad.

67 Integrante de Acción Ecológica (Ecuador)

68 El puerto de Esmeraldas comprende también un interés en términos de la integración energética al constituir un puerto petrolero y situarse a proximidad de refinerías y al enlazarse con oleoductos.

del vecino país aplica actualmente distintas políticas de lucha contra la insurrección armada y el narcotráfico en el marco del Plan Colombia.⁶⁹ Esta región se caracteriza por la fumigación indiscriminada de los cultivos de ambos lados de la frontera, y particularmente en torno al Río San Miguel. En el curso de una investigación sobre el tema de la salud realizada en ambos lados de la frontera se tomaron muestras de suelo y muestras de sangre, los análisis demostraron que las fumigaciones generan importantes alteraciones cromosómicas particularmente en la población femenina. Por otra parte, al afectar los cultivos de yuca, café, plátano, maíz, arroz y cacao, y al sumarse a un clima de violencia generalizada, han generado importantes desplazamientos de la población campesina, tanto en Ecuador como en Colombia.

En la región de Esmeraldas la apertura de una carretera hace tres años permitió el acceso al último remanente de bosques primarios del Ecuador, cuya superficie ha sido reducida hasta representar solo 1% del territorio nacional. Esta infraestructura permitió en el norte del país la instalación de empresas madereras y palmicultoras, en las cuales la participación del capital colombiano es sustancial. Hoy, las plantaciones de palma africana ocupan 40'000 hectáreas y han arrasado con la casi totalidad de los árboles, han provocado también desplazamientos poblacionales, al ser declarada "área agrícola especial" el territorio de comunidades afroecuatorianas e indígenas. Uno de los argumentos avanzados por la Asociación de Cultivadores de Palma en defensa de las plantaciones radicó en la voluntad de contar con zonas de protección frente a la supuesta invasión guerrillera colombiana.

Privatización de la biodiversidad y corredores biológicos

De manera paralela a IIRSA y al Plan Puebla Panamá, han sido desplegadas en América Latina distintas iniciativas de conservación de la biodiversidad. Se podría pensar que existe una contradicción entre los agresivos proyectos de infraestructura con los impactos ambientales que causarán por un lado, y las propuestas de protección de los ecosistemas por el otro lado. No obstante, disponemos de suficientes elementos para señalar que en realidad constituyen dos caras de la misma moneda, dos mecanismos de ocupación del espacio territorial destinados al control y explotación de los abundantes recursos estratégicos presentes en la región.

Con toda evidencia, se requiere impostergablemente de políticas que permitan la conservación y el uso sustentable de la biodiversidad. No obstante, si consideramos los intereses económicos en presencia, podemos dudar de un real avance en ese sentido. En efecto, los ecosistemas representan ante todo un alto valor económico para las empresas transnacionales al ser proveedores de servicios ambientales, entre los cuales podemos citar la bioprospección, el ecoturismo, los sumideros de carbono y el agua. Actualmente, los procedimientos consisten en la privatización de áreas naturales estratégicas por medio de la compra de tierras y del establecimiento de reservas privadas. En ese sentido, cabe destacar que a pesar de no estar siempre legalmente adjudicadas, muchas de esas tierras pertenecen a comunidades indígenas y afroamericanas que han contribuido precisamente en la protección de los recursos naturales y que tienden paradójicamente a ser desplazadas. Además de constituir una violación del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, estas políticas pueden fomentar graves conflictos sociales.

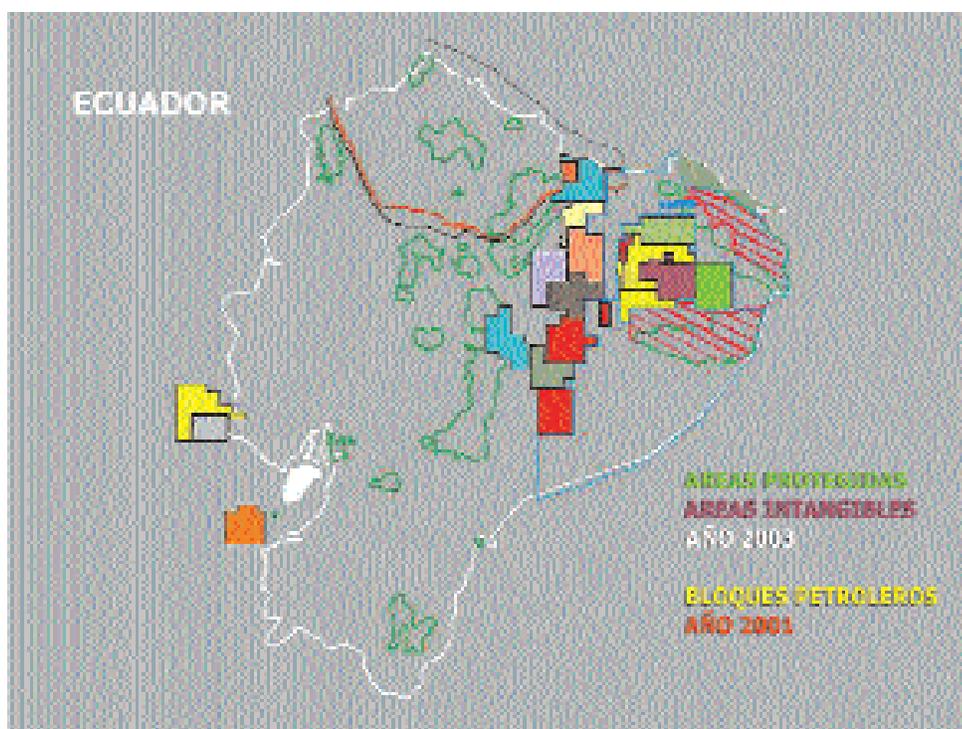
Las iniciativas de conservación de la biodiversidad radican también en un nuevo modelo de manejo del territorio mediante los corredores biológicos diseñados por organizaciones conservacionistas que han conformado un fondo para salvaguardar ecosistemas críticos (Critical Ecosystem Partnership Fund, CEF). Conjuntamente con el

69 De acuerdo con nuestras observaciones, se denota también un despliegue militar ecuatoriano en esta zona.

gobierno de Japón, la Fundación McArthur y el Banco Mundial; encontramos en este fondo a Conservación Internacional (CI), una organización presente en 25 países que ha establecido importantes vínculos con empresas transnacionales y la industria biotecnológica en particular,⁷⁰ Es preocupante, que los gobiernos de la Comunidad Andina firmaron en junio de 2003 un Memorando de Entendimiento con la transnacional conservacionista.

Si bien la propuesta de corredores biológicos no demuestra tantos avances en Sudamérica como en Centroamérica donde encontramos al controvertido Corredor Biológico Mesoamericano, existen tres proyecciones. En primer lugar, el corredor de conservación "Chocó-Manabí" prevé la inclusión del sureste panameño, de las regiones occidentales de Colombia y Ecuador y del noroccidente peruano, con una extensión de 60'000 km². En el financiamiento previsto por CEPF, intervendrá, entre otras empresas, Carbon Trust dedicada a la captura de carbono. El Complejo Ecorregional Andes del Norte (CEAN) constituye otra propuesta de corredor y ha sido emitido por World Wild Foundation (WWF), comprende catorce ecorregiones cuyas especies, condiciones climáticas y características geográficas son únicas. Finalmente, se encuentra la propuesta de creación de un corredor marítimo para la conservación de varias islas y costas del Pacífico sudamericano. Aquí interviene también Conservación Internacional conjuntamente con diversas organizaciones internacionales y los gobiernos de Ecuador, Colombia, Panamá y Costa Rica. Los tres corredores se ubican en zonas atravesadas por los ejes de IIRSA: respectivamente, el Eje Multimodal del Amazonas, el Eje Andino y el Eje Marítimo del Pacífico. No obstante, debemos subrayar que ninguna de las instituciones que han diseñado los corredores biológicos han expresado críticas o preocupación alguna ante los impactos ambientales que IIRSA generará en las zonas cuya biodiversidad pretenden conservar.

Bloques petroleros



70 Por ejemplo, en México, CI trabaja con fondos del Grupo Pulsar, una de las empresas semilleras más importantes del planeta. De acuerdo con el Centro de Análisis Políticas e Investigaciones Sociales y Económicas (CAPISE), "Conservación Internacional representa el caballo de Troya de grandes corporaciones internacionales y del gobierno estadounidense para intervenir en los recursos naturales de México y de otras naciones, incluyendo los territorios de los pueblos indígenas" (Citado por Elizabeth Bravo [2003], op. cit.)

Si se considera el caso de Ecuador en lo que atañe a las políticas sobre áreas protegidas, podemos subrayar la existencia de "zonas intangibles" propuestas por varias ONG's. En apariencia, esta propuesta pretendía extender la protección de las áreas mediante la prohibición del despliegue de actividades nocivas. En realidad, el resultado consistió en la reducción del área total y en la multiplicación de nuevas zonas de concesión petrolera y minera. Más aún, este último fenómeno se incrementó con el fraccionamiento del área protegida mediante la entrega de territorios a pueblos indígenas. Las actividades mineras y petroleras son permitidas en los territorios indígenas. Por otra parte, la entrega de estas tierras ilustra una perspectiva que no admite compatibilidades entre un área protegida y el manejo que podrían hacer de ella las comunidades. A su vez, las reformas legislativas tienden a eliminar la figura legal de "patrimonio forestal" del Estado para entregar los bosques mediante concesiones a ONG's conservacionistas o a empresas industriales madereras.

Actividades petroleras y resistencia popular

Tal como se ha destacado, existe un vínculo entre la óptica de privatización de la biodiversidad y la construcción de infraestructura. En el caso de los proyectos de integración energética, ésta relación puede ser ilustrada por la ausencia de reacción por parte de las ONG's conservacionistas frente a la construcción del Oleoducto de Crudos Pesados (OCP) que afectó a áreas importantes en biodiversidad.

La empresa estatal PETROECUADOR, actualmente en proceso de privatización, explota petróleo liviano de calidad que cuenta además con un buen precio en el mercado. Hace algunos años fueron establecidos contratos con ciertas empresas que producen una mezcla de crudo liviano y crudo pesado. El principal argumento para la construcción de OCP se ubicó en la necesidad de evitar las pérdidas del Estado por la mezcla de crudos. Sin embargo, una vez construido el ducto, el Estado continuará aportando crudo liviano a las petroleras que construyeron OCP y posiblemente les entregue los yacimientos de crudo liviano. Diversas irregularidades intervinieron la construcción de la obra. Así por ejemplo, costó más de 1'300 millones de dólares cuando tenía un presupuesto inicial de 700 millones y el Ejército ecuatoriano había presentado una propuesta que costaba 400 millones. El Estado dispone actualmente de un ducto que podría seguir operando pero se difunde la idea de acuerdo con la cual se encuentra en malas condiciones y el Estado tendría que utilizar OCP. Esto puede ser vinculado con el hecho de que se hable actualmente de una nueva reforma presupuestaria en el Ministerio de Energía y Minas de acuerdo con la cual el Estado pagaría al Consorcio OCP alrededor de 40 millones anuales durante los próximos 20 años como compensación por el uso del ducto, de esa manera, los ecuatorianos terminarían pagando OCP.

De manera general, no existe una política nacionalista de hidrocarburos en Ecuador. El Estado ha llegado a subvencionar a la empresa MAXUS en el marco de un absurdo contrato que duró dos años. El Estado no solamente participaba económicamente en la extracción sino también en los gastos adicionales de la empresa bajo pretexto que la explotación no resultaba rentable. De forma tal, que MAXUS reportaba pérdidas y la diferencia era asumida por el Estado. Por otra parte, es importante resaltar el poder de ingerencia ejercido por las transnacionales petroleras en las opciones políticas ecuatorianas. Así por ejemplo, cuando PETROCHINA expresó su intención de invertir 5'000 millones de dólares a cambio de algunas concesiones, el Consorcio OCP, integrado por REPSOL, OCCIDENTAL, AGIP y PEREZ COMPAQ hizo presión sobre el Estado para que se anularan las negociaciones.

En lo que concierne al ámbito de la resistencia, OCP representó también un hito importante. Diversas organizaciones nacionales e internacionales protagonizaron un

importante movimiento en contra de la construcción del ducto y actualmente Oilwatch efectuó un monitoreo relativamente efectivo tanto sobre el proceso de construcción como sobre las violaciones de los derechos humanos y de la legislación ambiental. Debemos reconocer que a diferencia de Bolivia donde importantes organizaciones integraron en su agenda el tema de los hidrocarburos, éste no constituyó un tema prioritario para las organizaciones indígenas nacionales. Por otra parte, la militarización de la zona amazónica impidió articular un frente de resistencia nacional. Sin embargo, los procesos de lucha en contra de los impactos generados por la explotación petrolera han cobrado vigor con el juicio a TEXACO y la salida a la luz pública de las exacciones de esta empresa en el país durante 22 años. Hoy en día, muchos ciudadanos son concientes de que a pesar de que Ecuador ha sido un país petrolero durante más de 30 años, las actividades de explotación de los hidrocarburos no han permitido mejorar las condiciones de vida de la población, se han traducido por la multiplicación de enfermedades en las zonas de las refinerías y además contribuyen a la devastación del medio ambiente.

Debido a la importancia de sus recursos naturales y a su posición geográfica en el seno de Sudamérica, Ecuador constituye un país estratégico en los planes regionales de integración de la infraestructura.⁷¹ Por ello, el reto asumido por las organizaciones preocupadas por esta problemática consiste, en avanzar en la denuncia y en la comprensión del complejo panorama conformado por los vínculos entre los corredores multimodales y biológicos articulándose también con las distintas formas de participación de la sociedad civil.

71 De hecho, constituye un país estratégico para el control militar de la región. No en vano cada uno de los proyectos mencionados comprenden un fuerte componente de militarización. Más aún, la nueva Embajada de los Estados Unidos proyectada en el país podrá ser considerada como una embajada regional.

COMENTARIOS EN TORNO A LA GEOPOLÍTICA DE LA RIQUEZA BIOLÓGICA AMAZÓNICA

Efraín León⁷²

El presente trabajo constituye el avance de lo que hemos podido observar hasta el momento en la comprensión de la forma en que se plantea, se desarrolla y se proyecta la gestión de la riqueza biológica amazónica, tanto por los grupos locales de capital, el Estado brasileño y el capital internacional, como por las diferentes fuerzas políticas que se manifiestan en estas escalas. Se incluye en la problemática de la geopolítica de los recursos naturales en varios sentidos.

La riqueza biológica constituye, por un lado, uno de los recursos naturales más importantes por su potencial estratégico y promete conformar la materia prima principal que alimentará el próximo periodo tecnológico productivo. Así, conjuntamente con el agua, se convierte en el foco de atención fundamental de lo que se perfila como el principal negocio mundial, remplazando a los hidrocarburos. Se sitúa también muy por delante del actual uso realizado por los ya gigantescos sectores industriales farmacéuticos y agroalimentarios donde se explota esta riqueza.

Por otro lado, al igual que la mayor parte de los recursos naturales estratégicos, la riqueza biológica no se encuentra distribuida homogéneamente en la superficie terrestre. En la selva amazónica se ubica la mayor concentración mundial en diversidad de géneros y especies terrestres. Más aún, se debe considerar su continuidad en el Noreste con el complejo andino colombiano y venezolano hasta el Tapón del Darién, en conexión con Centroamérica. Hacia el Oeste, se enlaza con el pie de monte andino-amazónico y al Sur, con el Pantanal sudamericano y la sabana brasileña. Por ello la selva amazónica constituye una extensión de vida que da continuidad a las diversas biotas suramericanas y centroamericanas, conectando, tal como lo han subrayado varios autores, prácticamente la totalidad de los ecosistemas mundiales en conjunto con el Corredor Biológico Mesoamericano y el Corredor Biológico Andino.

Al mismo tiempo y considerando la importancia de la biodiversidad y la gran concentración de este recurso comprendida en el espacio amazónico, se sobreponen puntos fundamentales que dan un mayor dinamismo, complejidad y riqueza a esta región. De esa manera, podemos resaltar la sobreposición de la totalidad de los recursos estratégicos amazónicos, como son los hidrocarburos, los minerales y el agua. La totalidad de las características del medio físico que confieren a la Amazonía una serie de valores de uso estratégicos adicionales, entre los cuales se encuentra el uso potencial de la región como medio de comunicación fluvial interconectando, a través de su compleja red hídrica, casi por completo la totalidad del sub-continente sudamericano

72 Geógrafo, Programa de Posgrado en Estudios Latinoamericanos de la Universidad Nacional Autónoma de México

en una red de hidrovías constituidas de manera natural. Estos cauces representan un enorme potencial hidroeléctrico. Por otra parte, las características de emplazamiento territorial planetario atribuyen valor de uso a la región amazónica como uno de los territorios más importantes en el mundo en lo concerniente a la instalación de puntos estratégicos de emisión y recepción de señales satelitales y de lanzamiento de cohetes atmosféricos y transbordadores espaciales.

A todas estas riquezas físicas habrá que añadir una riqueza poco valorada hasta fechas recientes, constituida por los diferentes grupos de población que la dinamizan y que son poseedores no solo de capacidad productiva como fuerza de trabajo sea en activo o potencial, sino también en parte responsables de la generación y diversificación de la riqueza biológica. En ese sentido, estos grupos disponen de un conocimiento milenario de los múltiples valores de uso ocultos, hasta hace poco, para los ojos del capital mundial.

El presente trabajo se vincula también en el contexto de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), cuando consideramos la tendencia mundial a desarrollar corredores intermodales como resultado práctico de la maduración material del capitalismo productivo. La concentración de flujos y redes materiales de fuerzas productivas generales enlazan fuerzas productivas y procreativas más eficientemente con las esferas comerciales y financieras. Como parte del desarrollo de estos corredores económico-productivos, vivimos también la maduración de otro tipo de corredores, que no pretenden constituir un vínculo entre actividades productivas y comerciales, sino más bien articular los grandes centros de concentración de los recursos naturales estratégicos con los grandes centros productivos y de consumo mundial. De manera paralela, asistimos a la maduración de otro tipo de corredores que se plantean en concreto para la conservación del recurso genético como la potencial materia prima del entrante patrón tecnológico-productivo, y paradójicamente también, como el sustento material capitalista de la existencia de la vida.

Así, se requiere entender la forma particular en que la riqueza biológica amazónica es gestionada, vinculando en el análisis la consideración del resto de los recursos naturales y sociales amazónicos, así como su conexión con el sistema mundial. La construcción de un diagnóstico general puede permitirnos comprender en su complejidad y en sus contradicciones, la forma de maduración del capitalismo contemporáneo, contribuyendo de esa manera en la enorme tarea de estructuración de estrategias y acciones colectivas frente a este proceso.

La riqueza amazónica

El objeto particular de este trabajo se centra únicamente en la codiciada región amazónica. No obstante, la distribución espacial de los recursos y de los procesos de apropiación o expropiación de éstos, así como las determinaciones económicas, políticas y culturales que imprime el capital mundial, coinciden o encuentran su antagónico geopolítico en las regiones amazónicas de otros países. Entre ellos, podemos citar a las franjas amazónicas de Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam y la Guayana Francesa.

La demarcación oficial de la región amazónica conocida como la "Amazonía Legal Brasileña" es constituida además de la totalidad territorial de la cuenca amazónica brasileña, por dos de las tres regiones de fronteras biológicas más importantes de la región: el cerrado o la sabana brasileña y el Pantanal suramericano. Fuera de la gestión oficial del Estado brasileño, queda únicamente la región de transición entre la biota amazónica y la biota andina ecuatorial.

Cuenca amazónica

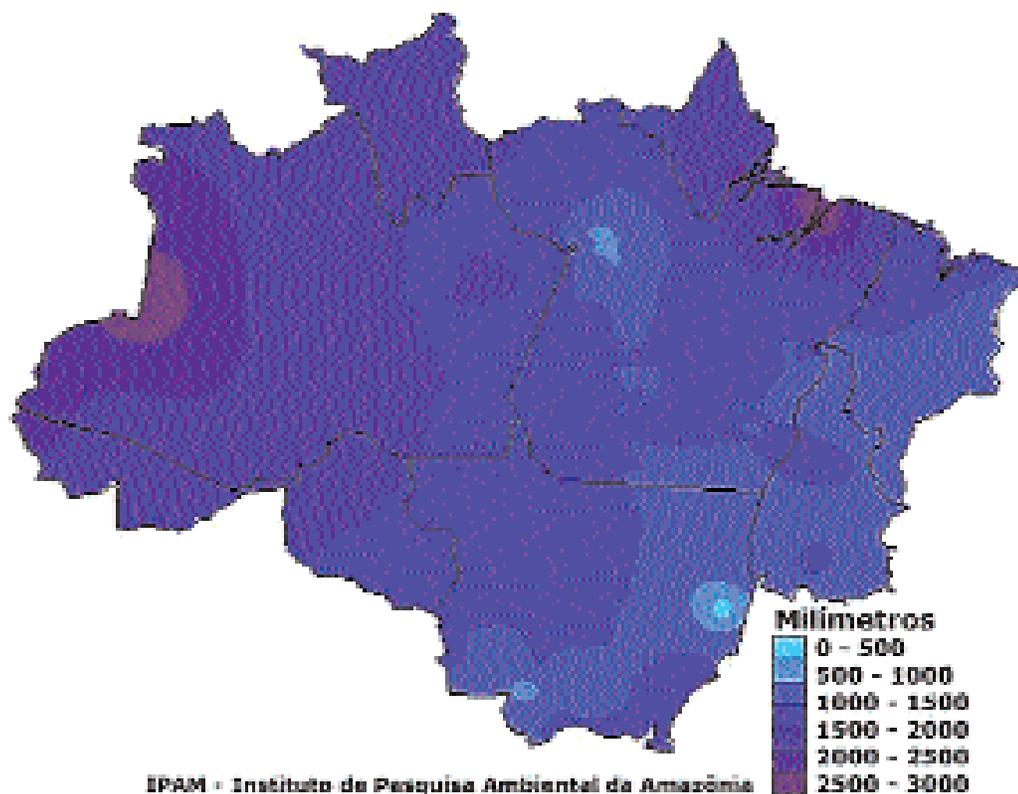


Amazonía legal



En el mapa de izquierda se observa en color verde la extensión total de la cuenca amazónica, que rebasa hacia el Oeste las fronteras brasileñas llegando al pie de monte andino. El Mapa de la derecha señala en color blanco la región que Brasil gestiona como "Amazonía Legal", que incluye el territorio de la cuenca amazónica en los estados de Mato Grosso, Tocantins y Maranhão. De esa manera, la gestión se extiende hacia la región de transición del Pantanal (sur de Mato Grosso), y hacia la sabana brasileña. Esta última se ubica al este de Mato Grosso, incluyendo la totalidad de Tocantins y Maranhão.

Lluvias acumuladas entre mayo de 1997 y septiembre de 1998



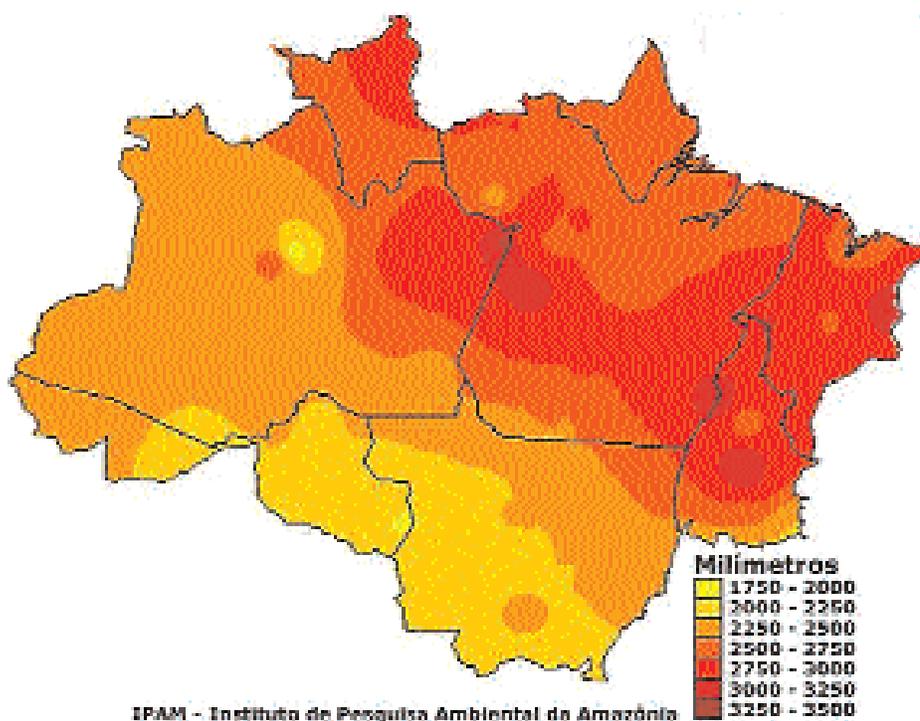
Riqueza hídrica

Si se considera la crisis de desertificación mundial, la creciente contaminación de los diversos yacimientos hídricos y a su vez el incremento de la demanda de este recurso, nos encontramos con que una de las dos riquezas más importantes en el contexto mundial que posee la Amazonía es el agua. Por ello, vemos un creciente interés mundial en su conservación que avanza también, y en ocasiones cínicamente, en el proceso paulatino de construcción de su monopolio, generando cada vez más las condiciones del uso exclusivo de este recurso por parte de los grandes grupos de poder mundial.

Para su estudio, nos encontramos con una serie de indicadores cuyo relacionamiento permite identificar cuáles pueden ser las regiones que despiertan mayor codicia por parte de los capitales internacionales en el proceso de monopolización. La sobreposición de mapas que nos indiquen la densidad de los cursos navegables, así como la identificación de caídas de agua y de presas hidroeléctricas (tanto en funcionamiento como en proyecto y/o construcción), nos dan una idea de la jerarquización interna establecida en la región como generadora de energía eléctrica. Más aún, constatamos que en conjunto, forma parte funcional del complejo sistema de hidrovías y del sistema de abastecimiento energético para el programa de crecimiento productivo regional. Esto ya ocurre desde hace varios años en el estado de Pará, donde el sistema de generación de energía eléctrica fue desarrollado no para beneficiar a la población tradicional, sino para abastecer el importante núcleo de explotación minera que se encuentra en esa región.

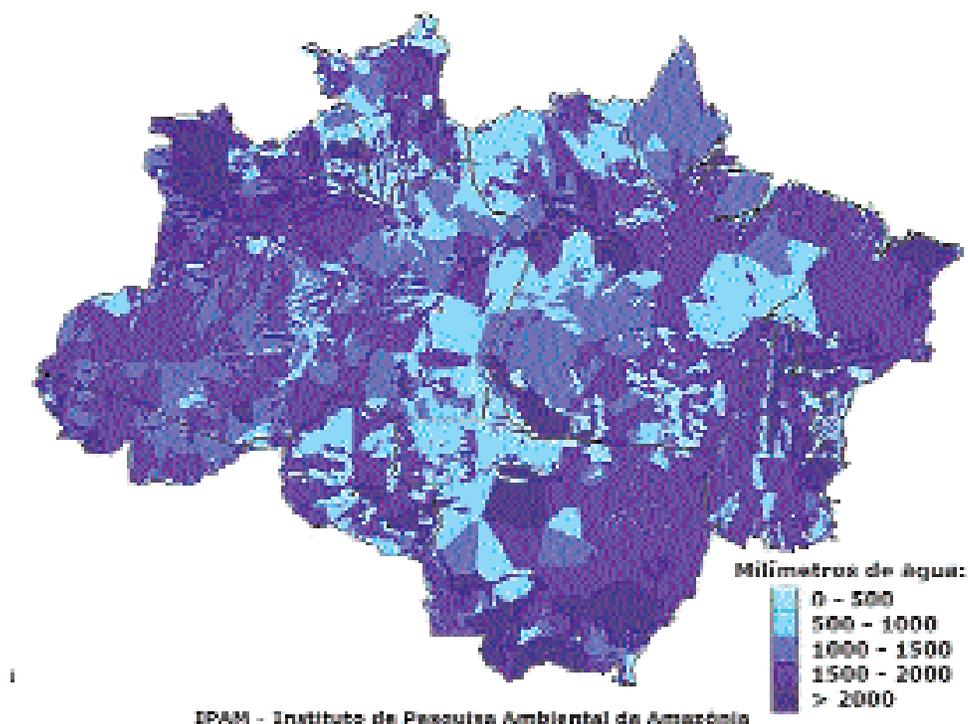
Si consideramos además que una amplia zona supera por mucho los 2'500 mm anuales de precipitación, encontramos la explicación de la creciente privatización de las múltiples cabezas de cuenca, bajo el esquema de creación de Áreas Naturales Protegidas (ANP) y Corredores Biológicos o Ecológicos (estrategia de gestión y monopolización dupla de los territorios ricos en biodiversidad y agua). Bajo el auspicio de transnacionales y de ONG's patrocinadas por instituciones financieras mundiales,

Evapotranspiración entre mayo de 1997 y septiembre de 1998



éstas áreas y corredores constituyen en sí un reservorio futuro. Efectivamente, las cabezas de cuenca captan la mayor parte de la precipitación y nutren el caudal amazónico, permitiendo por sus características orográficas controlar y monopolizar este recurso. La mayor concentración de estas cabezas de cuenca se encuentra fuera del territorio amazónico brasileño. No obstante, más de la mitad de las precipitaciones generadas en el Amazonas corresponden a la evaporación y transpiración de la vegetación local, lo cual lleva implícita una contradicción en su sustentabilidad, puesto que sólo la menor parte de esta precipitación tiene su origen en los vientos alisios procedentes el Océano Atlántico. La interrupción del ciclo hídrico natural amazónico mediante la obstaculización masiva de los caudales hídricos ocasionaría un desequilibrio hídrico, biótico y hasta climático insospechado.

Retención de agua por el suelo Cantidad máxima de agua disponible para las plantas en los primeros 5 metros de suelo



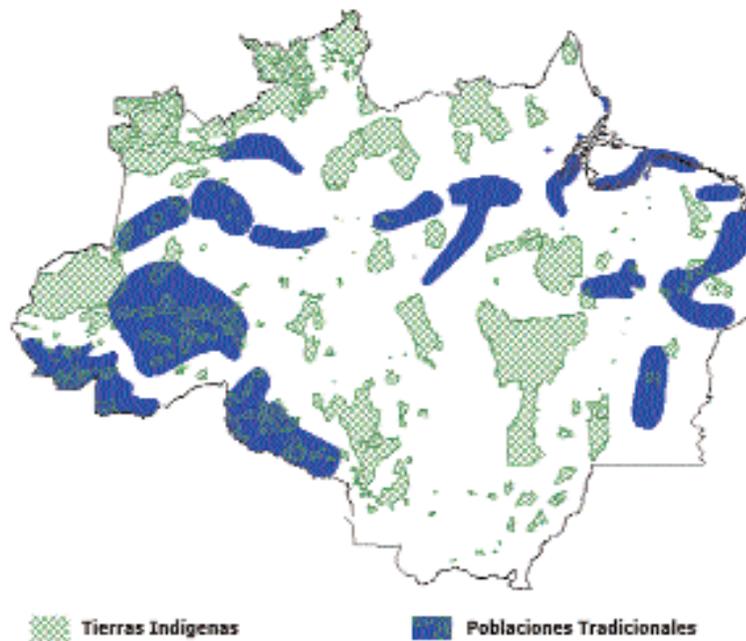
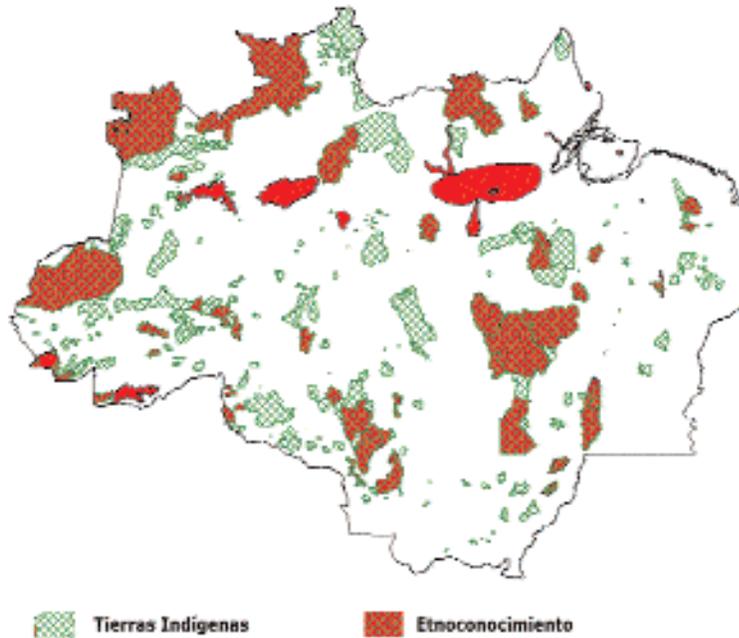
Otro factor que debe ser agregado al análisis, además de la cantidad de lluvia acumulada y el grado de evaporación, es la capacidad de absorción de agua que tiene el suelo. Esto nos puede llevar a identificar regiones puntuales con el mayor potencial para la explotación de mantos freáticos, muy codiciados por diferentes sectores industriales como las plantaciones y la industria minera. Los siguientes mapas ilustran estos factores.

A los indicadores anteriores habrá aun que sumar elementos fundamentales como: los índices de contaminación de mantos freáticos y de corrientes subterráneas y superficiales, la existencia de yacimientos hídricos fósiles, y sobretudo predicciones serias de las modificaciones hídricas que la región experimenta durante el proceso de cambio climático global. La consideración de cada uno de estos factores permite observar en su conjunto cuáles son las regiones de interés económico de los grandes consorcios del capital mundial, identificando en el detalle las regiones con una concentración alta de agua al interior de la cuenca amazónica y su perspectiva futura.

Riqueza biológica

El siguiente recurso natural que conforma la dupla estratégica más importante de recursos amazónicos se ubica en la diversidad biológica o biodiversidad como el recurso potencial del periodo tecnológico productivo entrante. Como ya se mencionó, la diversidad biológica, proceso resultante de la adaptación milenaria al cambiante y heterogéneo medio natural de la vida, no se distribuye homogénea ni regularmente en

Tierras indígenas



la totalidad de la superficie terrestre. La propia diferenciación territorial planetaria que ha generado los grandes ecosistemas mundiales se observa en escalas menores al interior de cada uno de ellos. La selva amazónica, como poseedora de la mayor diversidad de especies terrestres del planeta, no escapa de estas determinaciones.

Uno de los elementos por el que se identifican ecosistemas, biotas, especies y en concreto grupos de diversidad genética potencial comienza con la consideración puramente biogeográfica de las regiones. Por ejemplo, se parte de la identificación de las diferentes fitofisonomías, los tipos de suelo y de vegetación y con ello la identificación de ecorregiones. Se identifican así áreas ricas por especies y género, por ejemplo, áreas ricas en reptiles, en aves, en anfibios y/o en mamíferos.

Sin embargo, este tipo de investigación, estilo inventario de riqueza genética, además de requerir fuertes inversiones de capital y tiempo para llevarse a cabo es sólo un primer paso. Requiere a su vez una nueva inversión en capital y en tiempo para ver realizadas sus inversiones en ganancias económicas, identificando entre los organismos inventariados y clasificados, sustancias activas susceptibles de ser comercializadas. Esto desespera y contradice la lógica ciega capitalista de realizar lo antes posible las mayores ganancias con la menor inversión posible. Para salvar esta contradicción, el capital ha reconsiderado y revalorado a los grupos poblacionales tradicionales y precapitalistas que habitan en las diferentes regiones. Dichos grupos son responsables no sólo de la conservación sino también de la diversificación biológica, poseyendo además el conocimiento producido por cientos y miles de años de los múltiples valores de uso atribuidos y construidos por sus comunidades. La lógica capitalista ha llevado entonces a la especificación de las estrategias utilizadas, originando y organizando el asalto de un nuevo recurso estratégico: el conocimiento tradicional e indígena de los valores de uso de la biodiversidad.

En los mapas se constata la sobreposición de las Tierras Indígenas con las tierras identificadas como importantes por el etnoconocimiento, así como con la fuerte presencia de poblaciones tradicionales identificando así los principales puntos de concentración de esta nueva riqueza.

La coincidencia de las regiones de alta concentración de diversidad biológica, particularmente donde se encuentra un alto grado de endemismo, con los lugares importantes en valor de etnoconocimiento, permite definir las áreas de presencia de información genética susceptible de ser comercializada. Por otro lado, se debe considerar cuáles de estas regiones se encuentran en un cierto grado de vulnerabilidad y por ende en peligro de desaparición. Se agregan además elementos como la deforestación legal y clandestina, los riesgos de incendios, la presión demográfica y sobre todo los diversos planes de desarrollo locales y nacionales. La introducción de estos factores amerita un estudio mayor pues llevan implícitas confrontaciones de poder en función de los intereses económicos que sustentan, pese a que sean presentados bajo la apariencia de preservación, investigación científica y desarrollo sustentable.

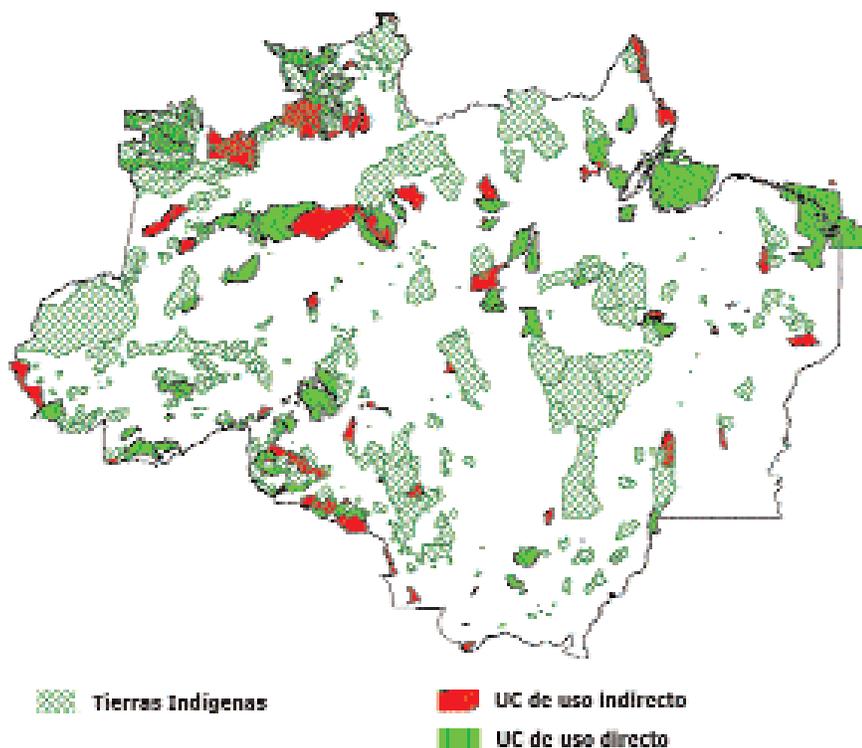
Gestión de la biodiversidad amazónica brasileña

La gestión que el Estado brasileño imprime a este recurso no escapa a las imposiciones introducidas a partir de la Cumbre de Río de Janeiro en 1992, pese a ser el país con la mayor porción de selva tropical amazónica y de representar tradicionalmente los intereses de una fuerte burguesía nacionalista. Recordemos que en la Cumbre fueron delineadas las estrategias jurídicas y materiales de acción y dominio que estructuran el asalto económico de este nuevo recurso. De esa manera, se concretó el tránsito cualitativo de la propiedad privada de la tierra a la propiedad privada de la vida o, lo que algunos autores han dado por llamar, el tránsito del latifundio de la tierra hacia el latifundio genético.

Encontramos una fuerte estructura jurídica, en constante cambio, que determina la gestión realizada por el poder federal y por los gobiernos locales, de las ANP y Reservas Indígenas denominadas oficialmente por el gobierno brasileño como Unidades de Conservación (UC) y Tierras Indígenas (TI). La gestión separada es a su vez un reflejo de la lógica de poder y de confrontación de intereses económicos existentes entre los distintos niveles administrativos. Pasando por alto este contraste, se da una diferenciación aun más significativa para nuestro análisis. Existen UC de “uso directo”, donde pueden tener cabida actividades económicas como las plantaciones, el extractivismo y el ecoturismo, y UC de “uso indirecto”, donde sólo es permitida la actividad científica, disfrazando cínicamente con ello, y bajo el pretexto conservacionista neutral científico, la piratería de este recurso. Además dentro de cada una de estas clasificaciones existen diversos tipos de UC correspondiendo cada uno a usos y nociones específicas que el capital hace de ellas.

Por ejemplo, en el tipo de Unidades de Conservación de uso directo se puede mencionar el caso de las Reservas de Floresta Nacional (Flona) y las Reservas Extrativistas (Reex). Las primeras surgen como un instrumento bajo la noción de competencia en contra de las Reservas Extrativistas, que constituyen el resultado de la lucha de los sirigueros. En las Reservas Extrativistas se consiguió que el Estado reconociera un plan de manejo llevado por la comunidad de trabajadores extrativistas, bajo la noción de “concesión de derecho real de uso”. Esto impide que cualquier persona o capital externo tenga poder de decisión por encima de la asamblea de trabajadores y/o de pobladores, obstaculizando así el fácil ingreso del capital monopólico. Frente a ello, la respuesta capitalista consistió en impulsar la creación de las Reservas de Floresta Nacional donde en un área rica en biodiversidad es abierta a una licitación pública. En dichas Reservas, un individuo, ONG o empresa, pueden presentar un proyecto de explotación o desarrollo y el Estado analiza cuál es la mejor salida. Como en cualquier proceso de licitación pública, no se contempla la participación de la población tradicional.

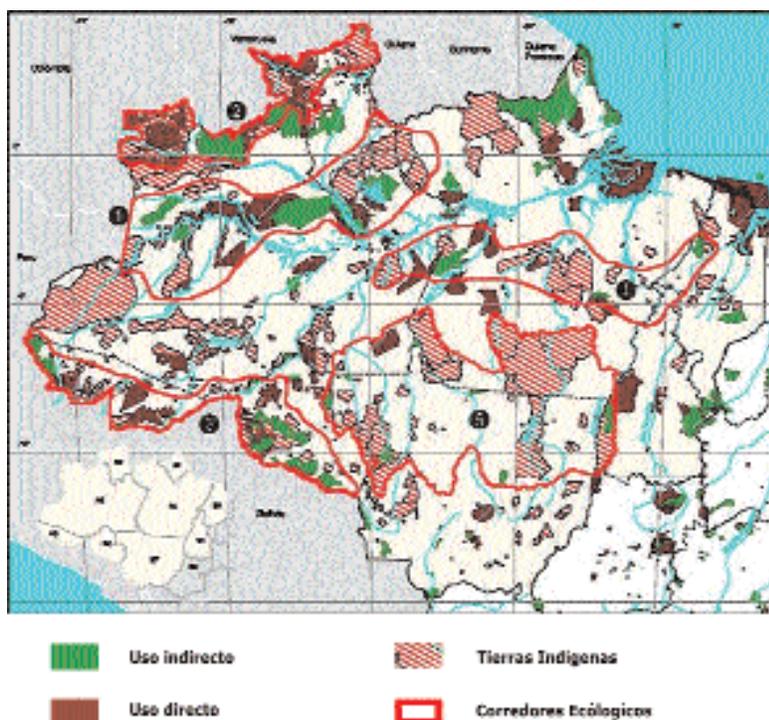
Unidades de conservación y tierras indígenas



Se ha mencionado ya que durante la Cumbre de Río de 1992 se sentaron las bases para legitimar y delinear la transformación jurídica y material en camino a la instauración de la propiedad privada de la vida. Como parte de ese proceso, se estructuró lo que se conoce como Programa Piloto de Conservación de la Selva Amazónica del G7 (PPG-7). Este último permitió la consolidación de un fondo en el cual participa la comunidad internacional, destinado a la conservación y el desarrollo sustentable de la Selva Amazónica. En un principio el Programa fue destinado a cubrir toda el área de la cuenca amazónica pero pronto, los intereses internacionales llevaron a que los recursos sólo fuera dirigidos hacia la extensión amazónica brasileña. En este fondo participan los Estados Unidos, Japón y la Unión Europea (UE). Cabe señalar la participación mayoritaria de capital alemán que, además de dirigir una parte del financiamiento como miembro de la UE, gestiona independientemente recursos que por sí mismos superan a la totalidad de aquellos otorgados por el resto de los países. Según informes ofrecidos por trabajadores del Ministerio del Medio Ambiente (MMA), la Cooperación Técnica Alemana (GTZ) es la única, además del gobierno brasileño, que tiene acceso al banco de información general producto de todos los proyectos de conservación y desarrollo sustentable donde participa. Lo que hemos podido observar en este proceso es la confrontación abierta entre los capitales europeos y en particular los alemanes, con los capitales estadounidenses en la lucha por la monopolización de la riqueza biológica amazónica.

Por otra parte, se estructuró el proyecto de "Validación e Identificación de Áreas Prioritarias para la Conservación, Utilización Sustentable y Reparto de los Beneficios de la Biodiversidad en la Amazonía Brasileña", como resultado también de los compromisos asumidos por el Estado brasileño. Constituye en apariencia una iniciativa del propio gobierno pero bajo la dirección de ISA y con presupuesto de ONG´s internacionales. El proyecto dio como resultado en su primera fase (comúnmente conocida como Seminario de Macapá 1999), una regionalización de trabajo y la identificación por prioridades de las diferentes áreas de concentración en biodiversidad. Se contemplaron además de los factores biológicos y étnicos, los planes de desarrollo pensados para estas regiones estructurando así propuestas de desarrollo y de actividades económicas

Corredores ecológicos (amazonía legal brasileña)



concretas a realizarse en cada una de estas áreas, así como las regiones dedicadas exclusivamente a la investigación científica. También, fueron identificadas áreas potenciales que ameritan una mayor investigación. La segunda fase del proyecto tuvo lugar en la región de Jurua/Purus/Acre, que tiene que ver con la implantación concreta de estos planes pasando por el avance puntual en la investigación, la sofisticación de las estrategias jurídicas y con ello el avance en la aceptación y legitimación por parte de las comunidades locales del discurso que sustenta la propiedad privada de la vida.

Además de los corredores ecológicos creados y gestionados por el Instituto Brasileño del Medio Ambiente (Ibama), brazo gestor del Ministerio de Medio Ambiente (MMA), han sido definidos cinco corredores ecológicos amazónicos. Cuentan con apoyo financiero y técnico directo del gobierno alemán y del PPG-7 y no son administrados por Ibama sino directamente por el MMA. Actualmente cuatro de ellos se encuentran en fase de proyecto y sólo uno se encuentra en fase de ejecución: el Corredor Ecológico Central de la Amazonía, correspondiente a la rivera oeste del Río Solimões, a la desembocadura del Río Negro y llegando hasta el sur de Roraima y noroeste de Pará.

Al observar el mapa de la totalidad de los corredores existentes y proyectados en el territorio brasileño se deduce fácilmente el interés de la comunidad internacional en privilegiar la región de la Amazonía Legal. En el mapa se presentan los Corredores Ecológicos del PPG-7 por encima del resto de las regiones brasileñas que el gobierno brasileño ha tenido interés en preservar.

En este otro mapa podemos ver la sobreposición de las UC de uso directo y de uso indirecto, las Tierras Indígenas y los corredores propuestos por el PPG-7.

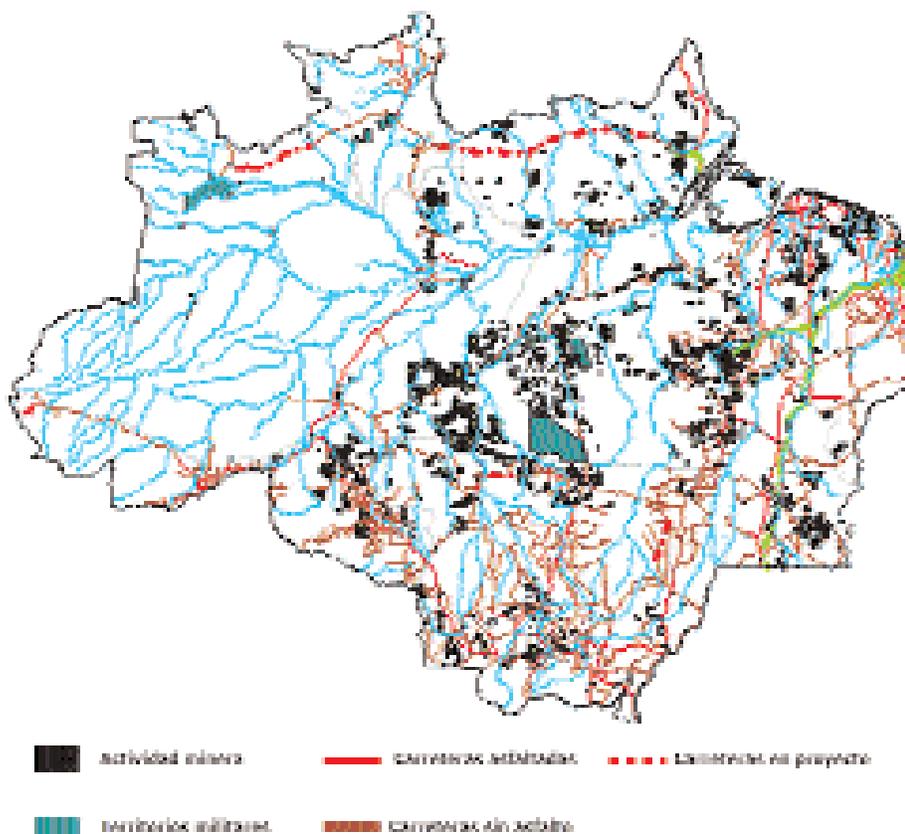
Finalmente, hemos podido observar una fuerte presencia del WWF en la franja de la triple frontera Brasil-Bolivia-Perú, disponiendo de contrapartes en cada uno de estos países. A ello se añade la presencia importante de ISA, con apoyo de CI y otras ONG's y fundaciones, tanto en la cuenca del Río Negro (fronteras colombiana y venezolana) como en la cuenca del Río Xingu en los estados de Mato Grosso y Pará. La Cooperación alemana se encuentra en toda la región, abarcando también lo que pareciera ser la región vacía del corazón de la selva amazónica. Si recordamos la yuxtaposición de los recursos estratégicos mencionados, cada una de estas regiones son de extrema importancia.

Geopolítica amazónica

Corresponde ahora la consideración de la lógica del control unitario de la región amazónica mirando en conjunto la totalidad de los recursos naturales, la infraestructura de comunicación y la presencia militar. Ya hemos mencionado que tanto el agua como la biodiversidad constituyen las riquezas estratégicas más codiciadas en el contexto mundial por los capitales internacionales. Ello no significa sin embargo, que otros recursos como el petróleo y los minerales no tengan trascendencia en la gestión regional. Tal como se señala en diversas partes de la presente publicación, el arco andino-amazónico es de vital importancia para la hegemonía de los Estados Unidos, al yuxtaponerse cuatro recursos estratégicos en esta región: hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua. Además, queda prácticamente en su totalidad fuera del control e influencia del Estado brasileño, el cual en contraparte ve cercadas sus fronteras por la presencia militar norteamericana, así como por grupos armados de diversas índoles que no dejan de inquietar a su esfera de seguridad nacional y a su poderosa burguesía. En este apartado nos referiremos a la respuesta del gobierno brasileño ante esta situación.

Pese a que hoy la biodiversidad y el agua constituyen la riqueza natural más importante de la amazonía, lo que revistió de infraestructura y ha dado significado económico mundial a esta región ha sido la extracción de otros recursos naturales (tales como la goma, la madera y los minerales) y la amenaza siempre presente de la pérdida de control geopolítico por parte del gobierno brasileño.

Actividad minera



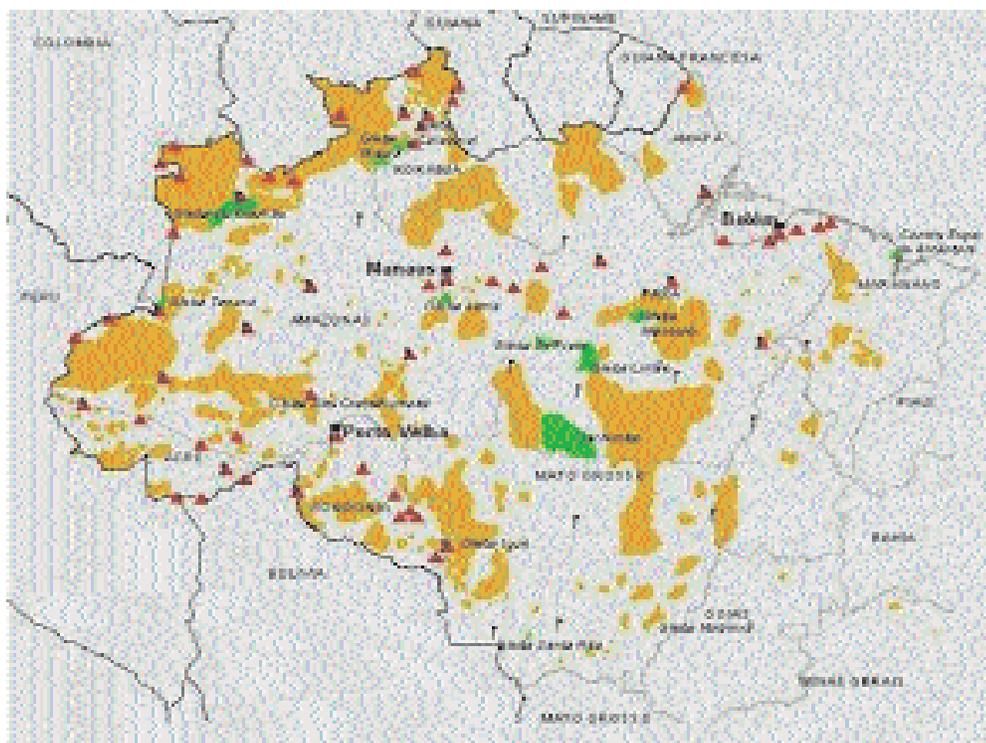
Exceptuando el estado de Acre, el oeste del estado de Amazonas y la zona de várzeas inundable seis meses por año, existen requerimientos de prospección mineral en prácticamente toda la Amazonía. Sin embargo, la extracción minera se concentra particularmente en el norte de Rondonia y el sur de Amazonas y Pará, comprendiendo una zona cuya continuidad se encuentra únicamente interrumpida por el sistema de UC y TI en el curso del Río Xingú. En la región del sur y sureste de Pará se encuentra el Proyecto Grande de Carajás. Uno de los centros mineros más importantes del mundo, que impulsó por sí mismo la gestión de la compañía Vale do Rio Doce, la creación de la que ha sido por mucho tiempo la línea de ferrocarril más importante en la región, que comunica el centro minero del sureste de Pará con el puerto atlántico de Itaquí en la ciudad de Sao Luis (Estado de Maranhao).

En la intersección sur de Pará y Amazonas se ubica otro polo considerable de actividad minera. Sus requerimientos de conexión y transporte son cubiertos por complejo natural de hidrovías que compone la hidrología amazónica. Por otra parte, pese a su menor importancia económica, la permanencia de extensos Territorio Militares (TM), creados durante el gobierno militar con la intención de controlar esta región, supone la existencia de intereses mayores.

En el mapa podemos observar la sobreposición de: infraestructura carretera y ferroviaria con las regiones de actividad minera y los Territorios Militares.

Además de la concentración de Territorios Militares en el suroeste de Pará, observamos el interés de controlar y salvaguardar con presencia militar el punto de intersección de los principales ejes de navegación del complejo amazónico, ubicando en el puerto de la ciudad de Manaus una base militar. Una serie de TM en paralelo a la línea fronteriza más conflictiva ubicada al noreste de Brasil (fronteras colombiana y

Territorios indígenas e instalaciones militares en la amazonía



venezolana), indica que esta extensa región parece no seguir criterios puramente económicos o de transporte, sino más bien de resguardo de seguridad nacional. La presencia militar se ve complementada con pelotones del ejército brasileño en el contorno de prácticamente toda la frontera amazónica y en los ejes conformados por el cauce principal del Río Amazonas y la línea carretera del estado de Rondonia.

El fuerte crecimiento que ha experimentado la explotación de la soya desde el estado de Mato Grosso hacia las entidades federativas vecinas, fomenta actualmente la continuación, pavimentación y revestimiento de carreteras, así como el acondicionamiento de hidrovías. Estas infraestructuras se orientan hacia el norte de Mato Grosso en dirección de la carretera transamazónica y del principal cauce del Río Amazonas en búsqueda de salidas más eficientes hacia el Atlántico. Impulsan también la expansión de los ejes carreteros en un complejo sistema intermodal que conecta con hidrovías en búsqueda de una salida hacia la Cuenca del Pacífico, donde se ubica su comprador más importante, el mercado chino.

Los intereses de la soya y la explotación de los recursos naturales estratégicos en su conjunto no constituyen los únicos motores que impulsan los ejes de integración económica proyectados en el territorio amazónico y de manera general en todo el subcontinente sudamericano. Estos últimos son en sí el resultado de la maduración de la expansión hacia el Pacífico de todo el potencial productivo y comercial brasileño, en colaboración con las otras economías del MERCOSUR. En ese sentido, se encuentra una clara confrontación con los capitales estadounidenses, pese a la correspondencia de intereses. Los ejes de integración son además el resultado del proceso mundial de maduración material capitalista en el contexto de una crisis de la potencia económico-militar norteamericana buscando la consolidación de su hegemonía.

EL MEGAPROYECTO HIDROELÉCTRICO Y DE NAVEGACIÓN DEL RÍO MADERA

Jorge Molina Carpio*

En el Foro de las Américas realizado en Diciembre de 2003 en La Paz, el consorcio brasileño Furnas Centrais Elétricas y Construtora Noberto Odebrecht presentó los estudios de inventario del río Madera. Estos estudios contemplan la construcción de dos presas en el tramo brasileño del río, entre Porto Velho y Abuná, con una potencia instalada de 7400 MW. Adicionalmente se propone la construcción de otra presa en el tramo binacional Abuná-Guayaramerín y posiblemente, una cuarta presa en el río Beni, en territorio boliviano.

Según sus impulsores, además de generar energía a precios competitivos, la construcción de las presas posibilitaría la navegación del río Madera, actualmente interrumpida por las cachuelas y rápidos existentes en ese tramo. La navegación del río Madera es un componente clave del eje Orinoco-Amazonas-Plata, uno de los 12 ejes de comunicación de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA). Es importante también para los ejes multimodal amazónico, Perú-Brasil y Andino. Por su magnitud e impactos, el proyecto Madera merece un análisis más profundo de los costos y beneficios que tendría para Bolivia.

La región

El río Madera es el principal afluente del río Amazonas tanto por caudal como por longitud. En su confluencia con el Amazonas, el río Madera es uno de los cinco ríos más caudalosos del mundo, drenando un área de 1,420,000 km². Es además la fuente principal de sedimentos en suspensión y sólidos disueltos de la cuenca amazónica. El río Madera drena casi toda la cuenca amazónica boliviana, que ocupa una superficie de 724,000 km² (66% del territorio del país). En términos de oferta y disponibilidad de recursos hídricos su importancia es aún mayor: por el río Madera fluye más del 95% del caudal total de los ríos bolivianos.

El río Madera es el único afluente de la margen derecha del Amazonas que nace en la cordillera de Los Andes. Se forma por la unión de los ríos Beni y Mamoré en las proximidades de la población de Villa Bella. Se acostumbra denominar Alto Madera al curso (y cuenca) del río aguas arriba de esa población y Bajo Madera al curso aguas abajo de Porto Velho. Entre los dos se encuentra el tramo de cachuelas (cascadas de baja altura) y rápidos donde se proyecta construir las presas (ver figura 1).

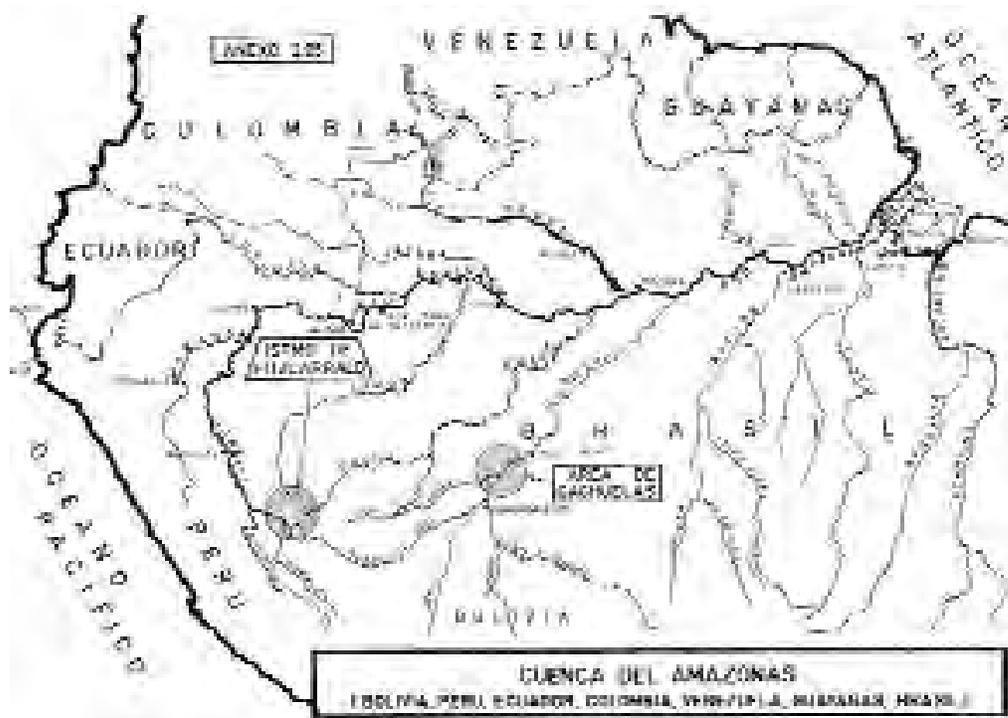
Los principales formadores del Alto Madera son los ríos Beni, Madre de Dios y Mamoré, que nacen en la falda oriental de la cordillera de Los Andes a altitudes superiores a los 4000 msnm. Otro afluente importante del Alto Madera es el río Iténez,

* Docente Universidad Mayor de San Andres - UMSA. Bolivia

cuyas nacientes están en el Planalto Central brasileño, a menos de 500 msnm. La parte andina de la cuenca del Alto Madera presenta una gran diversidad climática y biológica. Con un rango de precipitación de 350 a 7000 mm/año y una gran variación de temperatura asociada a la altitud, esta región posee algunos de los récords mundiales de biodiversidad y forma parte a su vez de la macroregión (hotspot) de los Andes Orientales, la más diversa del mundo.

El Bajo Madera se extiende desde la cachuela de Santo Antônio hasta la confluencia con el río Amazonas. La longitud de este tramo es de 1100 km con un desnivel total aproximado de 19 m, siendo navegable todo el año. La cuenca del Bajo Madera tiene una superficie aproximada de 460,000 km² y recibe una precipitación media de alrededor de 2300 mm/año. La precipitación y la temperatura presentan poca variación espacial en el Bajo Madera, lo que se explica por su baja altitud y relieve.

Fig. 1: El río Madera y la zona del proyecto



El tramo de cachuelas se inicia inmediatamente aguas abajo de las ciudades gemelas de Guayaramerín y Guajará Mirim, sobre el río Mamoré, y termina en la Cachuela de Santo Antonio, 6 km aguas arriba de Porto Velho. Este tramo presenta 18 cachuelas y rápidos que se extienden a lo largo de una longitud de 360 km. El desnivel estimado para este tramo por el estudio de inventario (PCE, Furnas, Odebrecht, 2002) es de 60 m. El subtramo brasileño Abuná-Cachuela de Santo Antonio, donde se proyecta construir dos presas, tiene 222 km de longitud. En este subtramo, el río Madera no recibe a ningún afluente importante. El área de aporte de este trecho representa menos de 3% de la superficie de la cuenca hasta Porto Velho. La precipitación media anual en Guayaramerín es de 1960 mm, en Vila Abuná de 1595 mm y en Porto Velho de 2200 mm.

El tramo de cachuelas se ubica en la región fisiográfica de Escudo Brasileño. Predomina un paisaje de relieve bajo, plano a ligeramente ondulado, modelado en rocas precámbricas ígneo-metamórficas, como granitos y granodioritas. Existen también

intrusiones de sienitas, cuarcitas y riolitas. Ese tipo de rocas duras explica la existencia de cachuelas y rápidos sobre el curso principal del río Madera. En los sectores laterales al oeste y a lo largo de los ríos Beni y Mamoré aguas arriba del tramo de interés, predominan depósitos aluviales cuaternarios donde no se presentan cachuelas. Se presentan también depósitos holocénicos que forman colinas bajas, de forma redondeada y pendiente muy suave. Los pisos de drenaje son susceptibles a inundaciones prolongadas.

La tabla 1 muestra los caudales medios mensuales del río Mamoré en Guajará Mirim y del río Madera en las estaciones hidrométricas de Abuná y Porto Velho. La superficie de la cuenca del Mamoré en Guayaramerín ha sido estimada en 589,000 km², de la cuenca del Madera en la estación de Abuná en 932,000 km² y en Porto Velho, en 988,000 km². Para el periodo 1983-96, los datos del programa HIBAM para la estación boliviana de Guayaramerín estiman un caudal medio 10% inferior al calculado con los datos brasileños. La tabla 1 muestra también un incremento significativo del caudal entre Abuná y Porto Velho, que no corresponde al pequeño incremento del área de aporte. Al parecer esta inconsistencia y el hecho de que a partir de 1970 se inició un periodo húmedo en la Amazonía, fue tomado en cuenta por los responsables del estudio, que estimaron que los caudales medios de largo plazo en Abuná y Porto Velho son 17,077 m³/s y 18,110 m³/s, respectivamente

Tabla 1: Caudales medios mensuales de los ríos Mamoré y Madera

Río/estac	Periodo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Año
Mamoré en Guayar.	1970-2001	9299	11939	14011	15270	14591	10634	6311	3133	2136	2285	3557	6213	8282
Madera en Abuná	1967-97	22709	28647	32603	31091	24016	17100	10704	6186	4771	5712	9219	14841	17300
Madera en Porto Velho	1967-97 1931-97	24702 24745	31207 29793	35656 34123	34402 30478	26993 23327	19264 16570	12394 11171	7560 7339	5913 6001	6832 7188	10449 10819	16524 17157	19325 18226

Fuente: PCE, Furnas, Odebrecht, 2002

Los datos de la tabla 1 muestran una fuerte estacionalidad, con un estiaje muy marcado entre agosto y octubre y una época de aguas máximas que se extiende de febrero a abril. Este comportamiento influye fuertemente en el dimensionamiento de las centrales hidroeléctricas y en algunos impactos provocados por las presas.

Los sedimentos que transporta un río (caudal sólido) tienen una gran importancia para la determinación de la vida útil de los embalses. Guyot et al (1995) estimaron en 66 millones el transporte medio anual en suspensión para el río Mamoré en Guayaramerín, para el periodo 1983-90. Para las estaciones de Villa Bella (1983-90) y Porto Velho sobre el Madera, se estimó un caudal sólido en suspensión de 256 y 306 millones de ton/año, respectivamente. El fuerte aumento del caudal sólido en dirección aguas abajo es atribuido al aporte de los tributarios andinos Beni y Madre de Dios, a partir de Villa Bella. Usando datos de la ANEEL, las curvas caudal sólido-caudal líquido obtenidas en base a mediciones y la serie larga (1931-97) de caudales líquidos, los autores del inventario hidroenergético del Madera estimaron los siguientes valores medios de caudal sólido total (en suspensión y de fondo): 82.5 y 241.5 millones de toneladas/año en Guajara Mirim y Porto Velho, respectivamente.

El proyecto

En 1971 el Ministerio de Minas y Energía de Brasil identificó las cachuelas de Jirau, Santo Antônio y Teotônio como posibles sitios para la construcción de centrales hidroeléctricas. La ELETRONORTE realizó en 1983 estudios de inventario de la cuenca del Madera, profundizando los estudios en algunos afluentes del Bajo Madera. Estos estudios dieron origen posteriormente a estudios de factibilidad de algunas centrales de tamaño medio, como las del río Jiparana, un afluente de la margen derecha. Paralelamente, la Empresa Nacional de Electricidad (ENDE) de Bolivia identificó y realizó el estudio de diseño final de la central hidroeléctrica de Cachuela Esperanza (20 MW) en el río Beni, con el propósito de abastecer de energía a las ciudades de Riberalta y Guayaramerín.

Las crecientes necesidades de energía del Brasil (se estima un crecimiento de la demanda de 83,000 MW el 2002 a 124,000 MW el 2012), plantean la necesidad de nuevos proyectos. Así durante los años 2001 y 2002, se realizaron los Estudios de Inventario Hidroeléctrico del río Madera, en forma conjunta por las empresas Furnas Centrais Elétricas SA y CNO-Constructora Noberto Odebrecht SA, que tienen la licencia de la Agencia Nacional de Electricidad del Brasil (ANEEL). Las actividades de ingeniería consultora fueron desarrolladas por PCE-Projetos e Consultorias de Engenharia Ltda y Furnas Centrais Elétricas SA y los estudios ambientales por Biodinâmica.

Los estudios proponen la construcción de las centrales hidroeléctricas de Jirau y Santo Antonio en el tramo brasileño Abuná-Porto Velho, que fueron seleccionadas como la combinación más conveniente desde el punto de vista técnico-económico, descartándose la de Teotônio. La figura 2 muestra la ubicación de esas dos centrales. Se ha propuesto y se está estudiando una tercera central, que aprovecharía el desnivel de algo más de 20 m que existe en el tramo Abuná-Guayaramerín, que marca la frontera entre los dos países y posiblemente, una cuarta en Cachuela Esperanza sobre el río Beni, situada íntegramente en territorio boliviano.

Fig. 2: Ubicación de las centrales hidroeléctricas de Jirau y Santo Antonio



Fuente: Inventario hidroeléctrico del río Madera, 2002

La tabla 2 resume las principales características técnicas de las centrales Jirau y Santo Antonio y los costos estimados en el Inventario. Los embalses se mantendrán casi todo el tiempo en los niveles normales de operación indicados en la tabla. En el caso de la central de Jirau se tomó en cuenta la necesidad de evitar la inundación de territorio boliviano. Según los proyectistas, el nivel de 90.00 m es inferior al nivel de las máximas crecidas anuales, por lo que no se inundarán áreas fuera del cauce del río. El tiempo estimado de implantación de las centrales es de 150 meses.

Tabla 2: Características generales de las centrales de Jirau y Santo Antonio

	SANTO ANTÓNIO	JIRAU
Potencia instalada (MW)	3580	3900
Energía firme local (MW medio)	2185	2285
Caída bruta media (m)	17.27	17.10
Caída líquida de referencia (m)	13.9	15.1
Nivel de agua normal en el embalse (msnm)	70.0	90.0
Nivel de agua normal aguas abajo (msnm)	52.73	72.90
Superficie normal del embalse (km ²)	271	258
Vida útil del embalse (años)	138	221
Caudal de diseño del vertedero, T=10000 años (m ³ /s)	84938	83566
Número y tipo de turbina	50, Bulbo	52, Bulbo
Potencia unitaria de cada turbina (MW)	71.6	75.0
Factor de capacidad de las plantas	0.61	0.59
Costo de la central, sin esclusas ni línea de transmisión (millones U\$)	2757	2944
Costo de la energía generada (U\$/MWh)	19.17	19.14
Costo de las esclusas de navegación (millones U\$)	109	91
Costo de la línea de transmisión, 750kV, 1320km (millones U\$)	1600	

Fuente: Inventario hidroeléctrico del río Madera, 2002 Base de costos: Julio 2002

Los costos de la energía generada no incluyen los costos de transmisión. Al incluir estos, el costo estaría en el orden de 24 U\$/MWh entregado en Cuiabá, que es donde acaba la línea de transmisión prevista en el proyecto. Por otro lado, la vida útil de los embalses fue estimada preliminarmente con el método de Churchill, bajo el supuesto de que los embalses tienen una capacidad de retención de sedimentos muy baja: 10% en el caso de Santo Antonio y 5% en el caso de Jirau. Esto quiere decir que entre 90 y 95% de los sedimentos que transporta el río Madera continuarían en dirección aguas abajo. Esta estimación se basa en la gran longitud y modesto volumen de los embalses en relación al caudal líquido del río Madera.

En abril de 2004, la empresa Constructora Noberto Odebrecht sucursal Bolivia solicitó a la Superintendencia de Electricidad de Bolivia dos licencias provisionales para realizar estudios de factibilidad para la implementación de centrales hidroeléctricas en los ríos Mamoré/Maderá, tramo Guayaramerín-Abuná y en el río Beni. La solicitud fue rechazada por la Superintendencia en base a las observaciones realizadas por varias instituciones, con la recomendación de que se tramite en el marco de un acuerdo binacional. Paralelamente, el consorcio Furnas-Odebrecht solicitó a la ANEEL autorización para realizar estudios de factibilidad de la central hidroeléctrica de Guajara-Mirim (revista Brasil Energia, enero 2005), ubicada en el tramo fronterizo del río Madera entre Abuná y Guayaramerín (ver figura 3). Según el director de contratos de Odebrecht, Jose Bonifacio Pinto Junior, la potencia instalada de esta hidroeléctrica deberá estar alrededor de 3000 MW y la inversión sería compartida entre Brasil y Bolivia.

Fig. 3: Cachuelas del tramo Guayaramerín-Abuná


Fuente: Angulo, G. Al Mar por las Hidrovías de la Integración Sudamericana

Hay razones para suponer que la construcción de la presa binacional en el tramo Guayaramerín-Abuná hará innecesaria la construcción de una presa en Cachuela Esperanza. Los datos que maneja el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI) muestran que el nivel del cero de la regla limnimétrica de Guayaramerín es de 112.51 msnm, más de 11 m por encima de la regla de Cachuela Esperanza. El nivel normal del agua en el futuro embalse debería alcanzar el de Guayaramerín para eliminar el obstáculo a la navegación que representa la cachuela próxima a esta población (ver figura 3). Si ese es el caso y solo se construye una presa en ese tramo, Cachuela Esperanza sería sumergida por el nuevo embalse. Considerando que el nivel normal del embalse de Jirau será de 90.0, lo más probable es que entre Guayaramerín y Abuná se proyecte una presa única, situada aguas arriba de la cachuela de Araras, cachuela que la mayor parte del año permanecerá sumergida por el embalse de Jirau. El nuevo embalse inundaría territorio boliviano a lo largo de los ríos Madera, Mamoré y Beni.

La navegación es otro componente importante del proyecto. Mediante la construcción de esclusas a un costo razonable (ver tabla 2), se posibilitaría la navegación de más de 4000 km de vías fluviales aguas arriba de las presas, integrando grandes regiones de Brasil, Bolivia y Perú. La apertura a la navegación de los ríos Madera e Iténez es la única manera de hacer realidad el eje Norte-Sur (Orinoco-Amazonas-Plata) de la IIRSA (en azul en la figura 4).

En el Brasil, los beneficios de la nueva vía navegable alcanzan directamente a los estados de Rondônia y Mato Grosso, al norte de Cuiabá hasta la carretera BR-163 a la altura de Lucas de Rio Verde, cubriendo una región de cerca de 350,000 km², con potencial de producir 28 millones de toneladas/año de granos en 7 millones de hectáreas (PCE, Furnas, Odebrecht, 2002). Esta región produce actualmente cerca de 3 millones de toneladas/año. Considerando los insumos necesarios de fertilizantes y combustibles a ser transportados por esta hidrovía, se estima que la carga total potencial a ser transportada por la hidrovía Madera-Iténez será de 35 millones de toneladas/año. Se propone además ampliar las facilidades del puerto de Itacoatiara, en la confluencia de los ríos Madera y Amazonas, para facilitar el transporte de carga de Brasil, Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador. La nueva instalación se denominaría Puerto Bolívar.

Fig. 4: Los ejes estratégicos del IIRSA



En Bolivia, los proyectistas brasileños estiman un potencial de producción de 24 millones de toneladas/año de granos (principalmente soja) en el área de influencia directa de la futura Hidrovía: los departamentos de Pando, Beni y parte de Santa Cruz, donde afirman que existen 8 millones de hectáreas de tierras aptas para agricultura intensiva. Estiman también un gran potencial de carga minera proveniente de la región subandina de la cuenca del Madera. Estas afirmaciones no parecen corresponder a la realidad. Según la zonificación agroecológica y económica de Pando (Zonisig, 1997) y Beni, virtualmente no existen en esos departamentos suelos aptos para la producción intensiva de granos. La producción actual de castaña en la región de influencia directa de la futura Hidrovía no utiliza las facilidades de navegación del Madera a partir de Porto Velho, aunque potencialmente podría hacerlo. Esa producción sale por carretera hacia los puertos del Pacífico. En cuanto a Santa Cruz, la soja (producción actual superior al millón de toneladas/año) y sus derivados se exportan por los puertos del Pacífico y la Hidrovía Paraguay-Paraná, conectada mediante ferrocarril y mucho más cercana a las zonas de producción que el Madera. Para usar el Madera tendría que habilitarse el río Mamoré para barcazas de 4 m de calado y además utilizar un tramo significativo de

carretera hasta Puerto Villaroel. En el Perú, los proyectistas estiman un potencial de productos maderables y mineros de 1 millón de toneladas/año.

El análisis del componente de navegación ha estado centrado en el transporte aguas abajo en dirección al Amazonas y al Atlántico. Según la concepción (figura 4) de la iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA), la dirección podría ser la opuesta: el transporte multimodal de carga brasileña hacia los puertos del Pacífico. Por ejemplo, la nueva vía fluvial se conectaría en Puerto Maldonado (Perú), sobre el río Madre de Dios, a la carretera que forma parte del eje Perú-Brasil y en Puerto Villaroel (Bolivia), sobre el río Mamoré, al eje interoceánico. Debe destacarse que para hacer realidad la navegación del Madera debe construirse una presa en el tramo Abuná-Guayaramerín, además de las presas de Jirau y Santo Antonio, es decir un mínimo de tres presas.

Los impactos ambientales

Algunas de las presas para generación de energía eléctrica construidas en la Amazonía brasileña figuran entre los proyectos de más alto impacto ambiental en el mundo. Por ejemplo la presa de Balbina cerca de Manaus es citada como uno de los cinco proyectos hidroeléctricos más negativos ambientalmente en relación a su potencia instalada. Un poco más atrás en la lista negativa de proyectos figuran la presa de Samuel en un afluente del río Madera y la presa de Tucuruí en el río Tocantins.

Conscientes de ello, los autores del inventario hidroeléctrico del río Madera plantean “desarrollar soluciones de ingeniería de manera de producir el menor impacto”. Se mencionan dos aspectos que muestran que las presas de Jirau y Santo Antonio producirán impactos de magnitud baja o moderada: la superficie de los embalses, pequeña en relación a la potencia instalada, y el corto tiempo de retención del agua en esos embalses. En contrapartida, la ubicación de las presas sobre el principal curso de agua de la cuenca, que es uno de los ríos más caudalosos del mundo, sugiere que de todas maneras existirán impactos ambientales de gran magnitud.

De hecho, el proyecto es negativo según dos de los indicadores socioambientales clave identificados por Ledec et al (1999) para evaluar rápidamente los impactos de los proyectos hidroeléctricos: 1) el número y magnitud de los tributarios aguas abajo de las presas; 2) la longitud de río embalsado. El primero expresa la ubicación de la presa en el sistema fluvial. Mientras más tributarios importantes existan, habrán mejores posibilidades de mantener: a) ambientes accesibles para peces migratorios, b) el régimen hidrológico natural del río, c) aportes de nutrientes y sedimentos a los tramos aguas abajo. En el caso del proyecto Madera, los tributarios más importantes están situados aguas arriba de las presas y la superficie de la cuenca aguas abajo es solamente un tercio de la superficie total. Respecto al segundo indicador, para conservar la biodiversidad acuática y ribereña los embalses deberían minimizar la longitud (medida en km) de río embalsado (río principal más afluentes), calculada para el periodo de aguas altas.

Se pueden así prever algunos impactos ambientales de magnitud alta. La cuenca amazónica posee el mayor número de especies de agua dulce del mundo y casi el 10% de la pesca de agua dulce proviene de esa región. A pesar de la insuficiencia relativa de datos sobre la fauna acuática del Madera, es evidente que esta cuenca posee una gran diversidad íctica. Por ejemplo, solamente en la subcuenca Orthon-Madre de Dios se han identificado 354 especies de peces. De las especies identificadas, muchas son migratorias y varias tienen gran importancia pesquera.

Un ejemplo a destacar son los grandes bagres amazónicos de los géneros *Brachyplatystoma* y *Pseudoplatystoma*, que representan un porcentaje muy importante

de la captura total de peces en el sistema del Amazonas. El comportamiento de los bagres del género *Brachyplatystoma*, a diferencia del resto, ha sido estudiado con cierta profundidad y puede ser ilustrativo (Barthem y Goulding, 1997). Las dos especies de bagres más importantes desde el punto de vista comercial, el *Brachyplatystoma vaillantii* (piramutaba) y el *Brachyplatystoma flavicans* (dorado, plateado), se desarrollan en el estuario del río Amazonas, único lugar de la cuenca amazónica donde son pescados industrialmente. En el resto de la cuenca y en Bolivia en particular, la pesca es artesanal (Barthem, 1999). Estos peces desovan en el Alto Amazonas y el Alto Madera, siguiendo una de las rutas migratorias más largas que se conocen para peces de agua dulce (superior a los 3500 km). La sobreexplotación del piramutaba en el estuario del Amazonas ha llevado a la disminución de las capturas. El riesgo de sobrepesca también existe para el dorado/plateado. Esta especie se vería aún más afectada por la construcción de las presas sobre el río Madera, ya que el Alto Madera es probablemente su área de desove más importante. Se conoce muy poco sobre la dinámica poblacional de los grandes surubíes del género *Pseudoplatystoma* y otras especies de peces, pero incluso el estudio de inventario prevé impactos de magnitud alta como: interrupción de las rutas migratorias de grandes migradores, pérdida de áreas de desove, interferencia en la deriva de huevos, larvas y alevines de especies migratorias, pérdida de áreas de crecimiento de especies de peces, reducción de los estoques de especies de mayor valor comercial y alteración de la composición y estructura de las comunidades de peces de las áreas inundadas.

Los peces no son los únicos vertebrados amenazados por las presas. Por ejemplo, el Alto Madera tiene una subespecie propia de bufeo o delfín amazónico, considerada una especie diferente por algunos autores, que ha evolucionado en aislamiento del resto de la población amazónica, debido justamente a las cachuelas.

Existen otros impactos directamente asociados a la población humana. Se cita el caso de las enfermedades tropicales como el paludismo y la esquistosomiasis, que ya existen en la región. La zona de Riberalta-Abuná-Guayaramerín es la región de Bolivia con más alta incidencia de paludismo, con un alto porcentaje de la variedad *falciparum*, la más seria y de mayor índice de mortalidad. La experiencia de otros grandes embalses en la región amazónica, como Tucuruí, obliga a considerar el riesgo de que los embalses puedan incrementar los habitats de los vectores (mosquitos y moluscos) de esas enfermedades. La migración y la mayor ocupación del territorio inducidas por el proyecto también podrían contribuir a la expansión de esas enfermedades.

Los impactos ambientales mencionados hasta aquí y varios otros son "transfronterizos" y podrían ser provocados por una sola de las presas previstas en el proyecto. Es decir, los impactos de una de las presas a construir en el tramo brasileño del Madera pueden extenderse al territorio y la población boliviana. Incluso la afirmación de que el embalse de Jirau no inundará territorio boliviano merece un análisis más profundo. Los estudios de inventario muestran que el embalse de Jirau con el nivel de agua normal de 90.0 m influencia el flujo y nivel del río Madera en Vila Abuná (en el tramo binacional) para caudales hasta 38,000 m³/s, provocando la sobreelevación de los niveles naturales. Ese caudal corresponde aproximadamente a la crecida máxima media anual. Para la época de estiaje el efecto es aún más dramático: para un caudal de 5500 m³/s, que representa un valor medio de los meses de agosto a octubre (ver tabla 1), el nivel de 90.0 sumerge la cachuela de Ararás (ver figura 3), cuyo nivel aguas arriba es 85.0, además de un tramo del río Abuná. Es decir, la presa de Jirau provocará que la mayor parte del año el nivel del agua en el tramo binacional esté por encima del nivel natural y la velocidad de flujo sea inferior. Al incluir el efecto de la sedimentación en el extremo aguas arriba del embalse, es muy probable que los niveles inducidos por la presa sean aún más altos que los calculados en el inventario y que llegue a inundarse áreas que no son alcanzadas por las crecidas máximas, en territorio de ambos países.

El proyecto desde la perspectiva boliviana

Desde el punto de vista brasileño, el aumento (a 4% anual) de la demanda de energía eléctrica en Brasil y la necesidad de transportar a costos más bajos la creciente producción de soya de los estados de Rondonia y Matto Grosso, crean condiciones favorables para el megaproyecto del río Madera, que también se ve favorecido por un marco jurídico claro y acceso a financiamiento. Desde un punto de vista geopolítico, el proyecto estimulará la integración del norte de Bolivia y sureste de Perú a la región oeste del Brasil, facilitará el acceso de este país al océano Pacífico y al mercado asiático y mejorará la presencia del estado brasileño en una región fronteriza.

El principal riesgo que los especialistas brasileños ven en los proyectos binacionales es la dolarización de la energía generada, que se transfiere a la tarifa que paga el consumidor, tarifa que puede sufrir aumentos bruscos en caso de devaluación de la moneda local (revista Brasil Energía, enero 2005). Entre las soluciones que se vislumbran están la creación de una moneda regional única y el trueque de fuentes energéticas entre países, por ejemplo energía hidroeléctrica por gas natural o petróleo. Aunque ninguna de estas soluciones sea aplicable en un futuro próximo a los proyectos del Madera, es necesario que esa visión sea analizada por los negociadores bolivianos.

¿Cuáles son los beneficios y costos para Bolivia? La salida al océano Atlántico a través del río Madera es un anhelo nacional, pero como se vio anteriormente, la carga potencial a ser movilizada por la nueva hidrovía es pequeña. En cuanto a los beneficios que se podrían obtener de la generación y venta de energía, bajo la legislación sectorial vigente el Estado boliviano no recibiría ingresos por impuestos o regalías a la exportación de energía eléctrica ni por el agua regulada. La ley de Electricidad 1604 y sus reglamentos, así como otras leyes promulgadas en Bolivia en la década del 90, tuvieron el propósito explícito de crear un entorno favorable para la inversión privada en general y extranjera en particular. Esas leyes contienen disposiciones que permiten el uso gratuito y por tiempo indefinido de recursos naturales, la declaratoria de área protegida a la cuenca aguas arriba de las obras hidráulicas y la imposición de servidumbres obligatorias sobre bienes privados o públicos. Algunas de esas disposiciones son incluso inconstitucionales y deberán ser revisadas por la Asamblea Constituyente que se instalará en el país el 2006. Mientras eso ocurre, la Superintendencia de Electricidad no debería otorgar licencias para generación, especialmente para proyectos destinados a la exportación de energía a otros países, como única manera de evitar posibles demandas de juicios y arbitrajes internacionales, por haberse creado derechos preferentes sin un marco legal adecuado.

Los problemas que se derivan de las leyes bolivianas ya fueron abordados en las negociaciones internacionales sobre proyectos de aprovechamiento en la cuenca del Plata. Por ejemplo, en el caso de las presas de propósito múltiple de la cuenca del río Bermejo (Molina, 2000), Bolivia y Argentina acordaron un impuesto del 14.2% sobre el valor bruto de las exportaciones de energía eléctrica que generarán esos proyectos y Argentina aceptó discutir el tema de las compensaciones por el uso del agua regulada para fines industriales, domésticos y de riego. Se ha suscrito un tratado binacional para el río Bermejo y otro trinacional para el río Pilcomayo, que establecen la existencia de entidades técnico-administrativas con participación de los Estados y un seguimiento estrecho de sus actividades (planificación, estudios y monitoreo) por parte de las cancillerías de los países firmantes. Para cada proyecto de aprovechamiento hídrico de interés bi o trinacional se prevé la suscripción de tratados específicos .

El problema adicional con el río Madera es su magnitud. Como ya se indicó, concentra más del 95% del flujo anual de los ríos bolivianos y en su cuenca están todas las vías navegables de Bolivia, así como las tres ciudades más importantes. Bajo estas condiciones no se puede otorgar derechos de aprovechamiento bajo leyes que

permitirían al detentador de esos derechos controlar los recursos hídricos de toda la cuenca aguas arriba.

Bajo las condiciones descritas, el rechazo de la Superintendencia de Electricidad a la solicitud de licencia de Odebrecht está plenamente justificado, así como se justifica la recomendación de que el proyecto sea objeto de un acuerdo binacional. Este acuerdo debe ser de alcance integral, es decir incluir a todas las presas que se construyan sobre el río Madera, porque como ya se vio, los impactos ambientales, aún de las presas situadas en territorio brasileño, se extenderán a la población, recursos y territorio de ambos países. Un tratado bilateral para el Río Madera permitirá definir anticipadamente las condiciones de aprovechamiento compartido de tan importantes recursos y evitará problemas futuros.

En Brasil también hay conciencia de que los proyectos de aprovechamiento de ríos compartidos deben llevarse a cabo en el marco de tratados bilaterales. Según la presentación realizada por los representantes brasileños en el Foro de las Américas un acuerdo binacional es imprescindible. Un artículo reciente (revista Brasil Energia, enero 2005) precisa además la necesidad de reglas claras en los acuerdos y que las cuestiones técnicas, financieras y tributarias estén explicitadas en documentos oficiales a ser firmados entre los dos países. Incluso se sugiere la creación de un directorio colegiado con representantes de los dos países, con el fin de promover el entendimiento sobre los intereses de cada una de las partes involucradas. Un aspecto clave a ser tomado en cuenta es que los conflictos sociales y ambientales generados por los proyectos hidroeléctricos afectarán a los dos países, por lo que deben ser resueltos en forma integrada.

En conclusión, un acuerdo bilateral entre Bolivia y Brasil es el único camino posible para hacer efectivo el proyecto de aprovechamiento del río Madera. La realización de este tipo de obras en los cursos contiguos de ríos internacionales como el Iténez y el Madera tiene lugar, en la práctica internacional, previo acuerdo entre los Estados ribereños, en base a una definición de derechos y obligaciones de las partes, preservando la soberanía nacional y la integridad territorial y en condiciones de participación equitativa para los Estados contratantes (Seminario Política Hídrica, 2004). La participación del Estado boliviano es imprescindible desde la fase de preinversión (estudios) y la Cancillería debería conformar una Comisión permanente del río Madera, con participación de la sociedad civil.

Referencias

- Barthem, R. B. and M. Goulding, 1997. *The Catfish Connection : Ecology, Migration, and Conservation of Amazon Predators (Biology and Resource Management in the Tropics Series)*. Columbia Univ Press, 184 p.
- Barthem, R., 1999. Situação do manejo das pescarias dos grandes bagres amazônicos no Brasil. En Informe del Taller regional sobre Manejo de las Pesquerías de bagres migratorios del Amazonas. Iquitos, Perú. Octubre 1999, 105 p.
- Foro Boliviano de Medio Ambiente y Desarrollo-FOBOMADE, 2003. *Las venas del ALCA: Integración de la Infraestructura regional de Sudamérica (IIRSA)*. La Paz, junio 2003. 63 p.
- Guyot, J.L., Quintanilla, J., Cortés, J., Filizola, N., 1995. Les flux de matieres dissoutes et particulaires des Andes de Bolivie vers le rio Madeira en Amazonie bresilienne. En Memorias del seminario Aguas Glaciares y Cambios Climáticos en los Andes tropicales. La Paz, mayo 1995.
- Ledec, G., Quintero, J., Mejía M., 1999. *Good Dams and Bad Dams: Environmental and Social Criteria for Choosing Project Sites*. The World Bank, Environment Unit. Mayo 1999
- Molina C., Jorge, 2000. *Las presas de la cuenca del río Bermejo: Análisis técnico y ambiental*. FOBOMADE, La Paz, 46 p.
- PCE-Projetos e Consultorias de Engenharia, Furnas Centrais Elétricas SA y CNO-Constructora Noberto Odebrecht SA, 2002. *Inventário Hidrelétrico do rio Madeira, trecho Porto Velho – Abunã, relatório final*. Noviembre 2002.
- Zonisig, DHV Consultores, ITC, 1997. *Zonificación agroecológica y socioeconómica y Perfil Ambiental del departamento de Pando*. La Paz, febrero 1997.

Mesa redonda

Factibilidad de los proyectos contemplados en los corredores

- En la consideración de los proyectos es importante ubicar las necesidades de integración comercial, así como las perspectivas actuales y futuras del desarrollo económico de las regiones que se enlazan con estas iniciativas. Si la necesidad es momentánea y el proyecto megalómano, es muy posible que no se realice. En ese caso, debemos ser prudentes, puesto que nuestras actividades de denuncia pueden constituir cajas de resonancia de iniciativas inviables. A modo de ilustración podemos considerar la experiencia en México en torno al Istmo de Tehuantepec. Después de tres años de discusiones sobre el megaproyecto nos hemos llegado a preguntar si mediante nuestras denuncias no estábamos contribuyendo en realidad en su promoción. Más aún, la denuncia sirve para movilizar a la población pero cuando ésta reacciona de manera tan dinámica como lo ha hecho en México en torno al Plan Puebla Panamá y que luego este entra en crisis, nos encontramos en una posición incómoda que puede tener repercusiones sobre las próximas denuncias. Así, hemos optado por iniciar investigaciones de corte científico y por evaluar fríamente las situaciones considerando el grado de viabilidad técnica y económica de los proyectos.

Ello se vincula con la evaluación de los actores que tienen intereses en los corredores. Por ejemplo, si la conexión Norte-Sur de Sudamérica mediante el Eje Orinoco-Amazonas-Plata interesa únicamente al MERCOSUR, su concretización parece difícilmente realizable. Sin embargo, si a los intereses de este bloque económico se añaden aquellos de los Estados Unidos en su necesidad de contar con mayores accesos terrestres hacia el Cono Sur, nos encontramos con las vías del ALCA. Así, no debemos limitarnos al ámbito local ni regional, desarrollando también una perspectiva global sobre los corredores. En ese sentido, en el caso de México, hemos estudiado la geografía económica de los Estados Unidos, considerando sus diferentes industrias. Esto nos ha permitido entender el sentido de la infraestructura que plantean en México y Centroamérica. En Sudamérica, además de la consideración de los Estados Unidos, convendría estudiar la geografía económica del Cono Sur y de Brasil en particular.

En la viabilidad de los proyectos también se requiere distinguir las diferentes utilidades que pueden tener. Por ejemplo, retomando el caso del Eje Orinoco-Amazonas-Plata, uno de los principales intereses puede vincularse con la matriz energética sudamericana, pues, en esta región se presenta el mayor potencial planetario de producción hidroeléctrica. Así, resulta importante realizar un recuento de los proyectos de presas en Sudamérica.

- Si consideramos la Red Fundamental de Carreteras en Bolivia, constatamos que los caminos corresponden a una lógica geográficamente comprensible, encontrándose por ejemplo en la zona divisoria de aguas de dos cuencas. Sin embargo, existe una diferencia sustancial entre estos caminos que en varios casos vinculan comunidades, y los corredores que cambiarán completamente el territorio nacional. Si bien han sido emitidas muchas críticas sobre su mantenimiento, los primeros siguen siendo funcionales. En lo que atañe a los corredores viales, su construcción implica frecuentemente terraplenes de hasta 5 metros que interrumpen la topografía del terreno y demandan sistemas de alcantarillado o de drenaje cuyos impactos y costos son considerables. Además, muchas de estas carreteras no son factibles si tomamos en cuenta el tráfico al interior del país. La factibilidad en carreteras suele definirse en términos del tráfico promedio diario y de los costos de construcción, sin considerar costos ambientales y sociales.

En el caso del corredor La Paz-Guayaramerín, el tráfico es muy reducido, en esa zona existen riquezas mineras, forestales y territorios indígenas, pero la única justificación ha sido el transporte de la soya desde el Estado de Rondonia (Brasil). Sin embargo, ese producto dispone de otra ruta alternativa: la Hidrovía Ichilo-Mamoré que pasa por Trinidad y Villa Tunari, conectándose con Cochabamba y La Paz por una parte y Santa Cruz Puerto Suárez hacia Brasil por otra parte.

De hecho, casi todos los corredores de IIRSA en Bolivia están vinculados con la carga brasilera. La soya boliviana es transportada por la Hidrovía Paraguay-Paraná-Plata y el Estrecho de Magallanes para ser distribuida entre Chile y la Comunidad Andina. Esta ruta representa menos costos que el Corredor Interoceánico. Este elemento nos permite pensar que también se trata de una ruta más interesante desde el punto de vista económico para la carga brasilera. De forma tal, que los proyectos parecen presentar una lógica incoherente con las necesidades bolivianas.

- En la comprensión de la lógica inherente a los proyectos no debemos olvidar que las carreteras pueden obedecer también a razones de orden militar. Tal es el caso de la carretera entre Puerto San Lorenzo y Tuncán en Ecuador, que interesa en el Plan Colombia.
- Efectivamente, en México también se construyen carreteras de necesidad militar, sobre todo en Chiapas, a raíz del levantamiento zapatista.
- En el caso de Colombia, la militarización se vincula con la presencia militar estadounidense. Por eso, hemos recurrido a la información difundida por el Congreso Norteamericano, que cada año define el tipo de asesoría que dará a cada país de la región.

Perspectivas locales y regionales sobre los proyectos

- En base a las experiencias del Foro de Puerto Suárez, parte del Eje Interoceánico en lo que concierne al famoso corredor de integración Santa Cruz-Puerto Suárez, hemos llegado a la conclusión que no genera tal integración. Al principio los pobladores de la zona dieron crédito a la propaganda de la carretera que les prometía mayores posibilidad de transportar sus productos hacia Santa Cruz. Ahora, poco a poco se dan cuenta que no podrán utilizar sus carretas en el corredor y consideran otros impactos posibles. Por ejemplo, considerando las expectativas en torno a la carretera en su comunidad, un señor que se dedica al comercio comentó: "Yo quisiera que no haya carretera. Mis hijos ya no podrán corretear tranquilos como ahora y además la carretera va a traer ladrones, asaltantes y seguramente gente con dinero que querrá comprar mi casa". Debemos procurar ofrecer mayor orientación e información, puesto que las comunidades en esta zona no tienen experiencia organizativa y existe mayor ingerencia de los partidos políticos.

Por otra parte, toda declaración crítica sobre el proyecto es interpretada por las autoridades como una actitud de oposición al progreso de la zona. Por ejemplo, una institución que trabaja en Puerto Busch invitó a una periodista para hablar sobre la carretera hacia esa localidad, lo cual generó gran escándalo. Se reunieron aparentemente las "fuerzas vivas" del pueblo y prohibieron toda crítica sobre los proyectos que se están implantando. Afirman que exigirán estudios de impacto ambiental pero que no admitirán ninguna actitud de oposición por parte de organizaciones nacionales o extranjeras. Sin embargo, lo que no consideran es que esa carretera muy posiblemente no sea viable puesto que el deterioro de las rutas en esta zona es constante y Bolivia no tiene la capacidad económica de realizar el mantenimiento.

En lo que concierne a las promesas de “desarrollo”, la propaganda va perdiendo peso poco a poco. Un caso muy claro se presentó hace poco después de la siembra. El choclo producido con medios artesanales en pequeñas superficies es vendido a 4 o 5 pesos la docena. Sin embargo, un señor sembró 100 hectáreas con un tractor y pudo vender a 2 pesos la docena. El resto de la gente vio que no podía competir, ni siquiera rebajando el precio a 3 pesos.

- **La construcción de rutas y carreteras que ya existen en México** podría servirles como ejemplo de lo que va a suceder con este tipo de rutas que no tienen que ver con la integración local de la propia gente, con la integración regional o nacional. La gente necesita caminos, entonces les venden la idea de esas carreteras y aceptan sin darse cuenta que no van a ser para ellos sino para los trailers. Las megacarreteras implican cuotas (tasa de peaje) que los pobladores no podrán pagar. ¿Quién puede pagar eso? Los mercados internacionales. La gente no va a poderse incluir ahí. Esas carreteras son para destruir. Y si afirman que al pasar la carretera, ésta va a dejar dinero, tampoco es verdad.

Un antropólogo francés ha hecho un estudio interesante sobre el Metro de París desarrollando la temática del “no-lugar”. Cuando uno se encuentra en el Metro, entra en un “tubo” y se desconecta de lo que hay en la superficie. Hay una discusión porque antes había geografía de lugares, ahora lo que hay es una geografía de flujos. Cuando uno se encuentra en un flujo, está en un “no-lugar”. Entonces, lo que van a implicar los corredores son “no-lugares”. En México tenemos carreteras del Primer Mundo. Cuando uno se mete por ejemplo en la carretera entre México y Acapulco, no repara en nada, ni siquiera en los campesinos. No nos damos cuenta que los que vemos al borde de la ruta se encuentran lejos de los pueblos porque la carretera no ha sido prevista para conectar las localidades de la región. Tampoco nos damos cuenta de que les quitó sus tierras y de que significa peligro de muerte por el incremento de los accidentes y el paso de los narcotraficantes. Así, las carreteras constituyen un flujo de desgracias para ellos. De esa manera, los corredores profundizan el desencuentro entre lo global y lo local. Es algo que tenemos que trabajar con la gente, para que entienda el tipo de agresión que implican los corredores.

- En lo que concierne a las experiencias de resistencia, podemos considerar el caso del Corredor Veracruz-Acapulco. Cuando se empezó a hablar del proyecto de la carretera hace siete años en la tierra de Emiliano Zapata, al oriente del Estado de Morelos, los campesinos se levantaron. En realidad, fueron convocados por la empresa de construcción (que ha quebrado desde entonces) para explicarles dónde se situaría el trazo. En la filmación de este evento, se puede ver claramente a los empresarios hablando de la modernidad, de cómo está cambiando el mundo y de la necesidad de vincular el Océano Atlántico y el Pacífico. De repente, los campesinos empiezan a preguntarse entre sí sobre quién va a vender su tierra y se dan cuenta de que nadie se predispone a ello. Se conocieron en esa ocasión y empezaron a organizarse. De forma tal, que llegaron a idear iniciativas muy interesantes. Por ejemplo, ante el problema de la difícil situación económica que obliga a la gente a vender su propiedad, decidieron conformar una Unión de Ejidos. Esta organización compra tierras a los migrantes que lo necesitan para que ésta se mantenga en manos de las comunidades y sea repartida entre ellas. Otra iniciativa radicó en formular exigencias inadmisibles tales como recibir la totalidad de los montos recaudados por las cuotas de la carretera. Además, hicieron estudios de impacto ambiental demostrado la inviabilidad del proyecto desde esa perspectiva. Su discurso es de una gran riqueza. En primer lugar, dicen que la tierra no se vende por que es su Madre, de manera que el que la vende “no tiene madre”. Algunos han escuchado este argumento pero otros se encuentran en una situación muy difícil. Entonces, la propuesta alternativa ha sido de comprar esa tierra. Además, afirman que no se oponen a la modernidad pero que no quieren pagar peajes por pasar por su propia tierra. Lograron detener la carretera durante

seis años, pero ahora se habla nuevamente de su construcción, por lo cual tendrán que recurrir a nuevas estrategias de lucha.

- En el Foro de Oruro hemos observado que la Agencia de Cooperación Alemana (GTZ) está impulsando proyectos de institucionalización del mercado informal, que es muy importante en la región. También sabemos que nos encontramos en un lugar de paso estratégico de los corredores hacia las costas chilenas vía Toledo, Pisiga y Tambo Quemado. Nos preguntamos en qué quedará esta región tan empobrecida con estos proyectos aunados a los impactos previsibles sobre las cuencas de los Lagos Uru-Uru y Poopó y sobre las comunidades aledañas. Con la carretera se incrementarán los flujos de contrabando y de narcotráfico.
- De manera general, en la consideración de los flujos no podemos concentrarnos únicamente en la mercancía, tenemos que pensar también que en ciertas rutas de corredores fluye la mano de obra. En ese sentido, Bolivia podría convertirse en un punto de tránsito cada vez más importante de trabajadores hacia el MERCOSUR. El flujo de migrantes constituye un tema importante y puede generar actitudes xenofóbicas o solidarias. En las localidades mexicanas de alto flujo de centroamericanos hacia los Estados Unidos, éstos se accidentan al pasar, se matan, roban. Esos problemas desbordan los servicios de las localidades mexicanas. Por ejemplo, por el Estado Veracruz pasan decenas de miles de centroamericanos, que pueden ser honestos, pero también pertenecer a las "maras" o pandillas mafiosas salvadoreñas y guatemaltecas y que organizan los flujos. La gente de las localidades de paso tiene mucho miedo y tiende a ser abusiva con los migrantes. Los mexicanos tratan peor a los centroamericanos que los propios norteamericanos. En el Sur de México las mujeres migrantes se ven obligados a prostituirse, si son bonitas, las aceptan, pero si no es así, las encarcelan y ahí las violan. Además, los migrantes que son descubiertos en flagrante delito de robo pueden ser linchados. Pero hay otros pueblos donde la gente se organiza para apoyarlos. Por ejemplo, en un pueblo de Veracruz, cuando llega el tren cargado de miles de migrantes, toca la campana de cierta manera para avisar al pueblo que lleva gente que no han comido durante días. Y como el tren no se para, todas las mujeres se organizan, tienen la comida lista junto al tren. El maquinista baja la velocidad y las mujeres tiran la comida dentro del tren.

Explotación de recursos estratégicos

- En el Foro de Potosí hemos tenido una experiencia en términos de la explotación de los recursos hídricos. Nos encontramos en un departamento que cuenta con gran diversidad de recursos estratégicos. Una zona muy particular se ubica en la parte sudoeste que limita con Chile y Argentina y abarca 5 provincias. Es un territorio donde la población es muy pobre, vive de la agricultura, la cría de camélidos y del turismo. La precipitación anual es la más baja del país. Allí se encuentra el Área Protegida Eduardo Avaroa. El servicio de minas de Bolivia determinó que se trata de un lugar que cuenta con importantes cantidades de aguas fósiles de 12 a 14'000 años. Su categoría es de tipo A, apta para consumo humano. En realidad, se trata de dos tipos de acuíferos: fósiles y superficiales. No se interconectan con los acuíferos que se encuentran del lado chileno de la frontera. En el año 2000 se conformó la Corporación Boliviana de Recursos Hídricos, una sociedad anónima que presentó un proyecto ante las autoridades para exportar y comercializar las aguas. Los clientes potenciales en Chile son las empresas mineras multinacionales asentadas en la frontera.

Se realizó una amplia difusión para convencer a la población de los "beneficios", pero no se contaba con un marco legal que permitiera la exportación de aguas. En junio de 2000 se aprobó una ley de cuencas hídricas en Potosí. En reacción a ello, las organizaciones protestaron para que se paralice esta situación, y

exigieron que las comunidades fueran informadas sobre los impactos. Se archivó la ley, pero el 2001, se aprobó la Ley 2267 que declara de prioridad nacional los estudios de cuantificación de los recursos hídricos de Potosí. Se estipula también que los estudios serán licitados y si hay excedente de agua, las concesiones serán adjudicadas a la empresa que realice los estudios. Esto generó nuevas movilizaciones en las poblaciones. El 3 de abril, comunidades campesinas, sindicatos, organizaciones ambientalistas, iniciaron acciones para anular la ley y de momento, han logrado detener el proceso. Los comuneros están muy concientes de que su vida depende del agua subterránea y de los bofedales, puesto que se trata de un recurso cada vez más escaso.

- Es importante examinar la perspectiva de los que planifican los corredores, para considerar los recursos que motivan la elaboración de proyectos. En ese sentido, debemos prestar atención a la historia geológica y la geotermia de nuestras regiones. ¿Cómo se conformaron las aguas subterráneas? ¿A qué profundidad se encuentran? ¿Existen minerales estratégicos para las nuevas tecnologías en esta región? Las empresas mineras son tan nocivas como las petroleras. En la elaboración del mapa minero de México, hemos observado coincidencias entre masacres de poblaciones y reservas mineras. Se puede consultar la Revista Geological Survey en Internet y los datos del Viceministerio de Minería. En las zonas fronterizas, también se podrían coordinar acciones con organizaciones chilenas y peruanas.
- La diversidad cultural puede ser también considerada como un recurso estratégico. Efectivamente, la bioprospección recurre a la variable lingüística puesto que las lenguas que más han resistido a su erosión coinciden con las zonas de mayor endemismo biológico. Saben que las comunidades indígenas han establecido relaciones con los ecosistemas desde la Era Paleolítica. Evidentemente, nosotros podemos valorar la diversidad cultural de otra manera, pero debemos también estar atentos al valor que le atribuye el capital, para poder informar correctamente a las comunidades. Una base de datos importante en lo que atañe a las lenguas indígenas de Latinoamérica se encuentra en las publicaciones del Instituto Lingüístico de Verano.

Parte II:

Hidrocarburos

**Y RELACIONES DE PODER:
INTEGRACION ENERGETICA
REGIONAL**

CIVILIZACIÓN MATERIAL PETROLERA Y RELACIONES DE PODER

Andrés Barreda

IMPORTANCIA DEL ORO NEGRO EN LA HISTORIA DEL CAPITALISMO

El petróleo empezó a ser producido de manera industrial hacia 1850 cuando el principal interés radicaba en el combustible para las lámparas. La demanda se incrementó de la noche a la mañana al imponerse, en el contexto de la Revolución Industrial, una nueva realidad: la necesidad de trabajar las 24 horas del día y por consecuencia, de disponer de iluminación permanente. Treinta años después, este recurso fue utilizado en la producción de grasas para la lubricación de las máquinas, reemplazando paulatinamente las grasas de origen animal. Hacia principios del Siglo XX el petróleo empieza a transformarse en una fuente de abastecimiento de energía para el motor de explosión de los vehículos y más adelante para los aparatos de guerra y los aviones. De esa manera, este recurso se convierte en la base energética de la construcción de infraestructura de transporte correspondiendo a la necesidad de enlace total que tenía el capitalismo. Más aún, cuando el capitalismo descubre el petróleo, descubre en realidad el valor de uso con el cual construirá el mundo. A la imagen del oro para el mercado, el petróleo tiene cualidades de valor de uso muy importantes, además de ser líquido y permitir mayor versatilidad.

La historia del capitalismo es también la historia del petróleo y conlleva un apellido nacional: Estados Unidos, la personificación de la civilización material petrolera. Allí, en los campos de Pennsylvania, empezó la temprana explotación industrial de petróleo, iniciando el neoliberalismo hace más de 100 años. La primera vez que una empresa superconcentró el capital y rebasó las dimensiones del Estado, ocurrió en Estados Unidos con la Standard Oil, propiedad de Rockefeller. El poder del magnate era absoluto hasta la primera década del Siglo XX, momento en el cual el presidente Roosevelt le prohibió la concentración de la industria del petróleo imponiendo el fraccionamiento de su empresa.⁷³ De manera contrastante, las primeras empresas petroleras europeas tales como British Petroleum (BP) y SHELL se consolidaron cuarenta años después de las norteamericanas y a diferencia de éstas empezaron como empresas públicas antes de ser privatizadas.

73 Así, Standard Oil fue dividida entre la Standard Oil de Pennsylvania, Illinois, California, TEXACO, MOBIL y GULF. Posteriormente, conforme los norteamericanos y los ingleses extendieron el desarrollo petrolero mediante el saqueo de diferentes países, se conformaron las empresas petroleras nacionales. La primera que libró una batalla frontal contra las transnacionales norteamericanas fue PEMEX en 1938. México contaba entonces con un presidente nacionalista y honesto, Lázaro Cárdenas, el cual decidió nacionalizar el petróleo. Después de la Segunda Guerra Mundial el "mal ejemplo" cundiría en una oleada de nacionalizaciones. Hoy, entre las ocho principales empresas petroleras del planeta, cuatro son privadas (Exxon-Texaco, BP, SHELL, TotalFinaElf) y cuatro nacionales (Arabia Saudita, Irán, PEDEVESA y PEMEX).

La hegemonía de los Estados Unidos no puede ser pensada sin el petróleo. Los norteamericanos descubrieron los extraordinarios yacimientos de Texas, Oklahoma y California en un momento en el cual los únicos yacimientos importantes conocidos se encontraban en el Cáucaso. Se convirtieron entonces entre 1860 y 1960 en el primer productor mundial de este recurso, convirtiéndolo en la base energética de su floreciente industria.⁷⁴ En nuevo capitalismo norteamericano con base petrolera se enfrentaría a partir de ese momento con el viejo capitalismo basado aún en la producción de carbón.⁷⁵

En la perspectiva histórica, el petróleo no solo se encuentra detrás de las grandes empresas y mercados, puesto que se vincula de manera fundamental con los grandes procesos políticos del Siglo XX. De hecho, resulta imposible entender las dos Guerras Mundiales prescindiendo de la problemática petrolera, puesto que la Primera fue ganada por los que se movían con petróleo y la Segunda por los que se movían por petróleo. La primera preocupación de Alemania, una nación en desventaja respecto a Inglaterra o Francia por no disponer de colonias, radicaba en el petróleo. Las industrias químicas alemanas fueron desarrolladas para producir gasolina a partir del carbón, lo cual representaba costos muy altos. Los tanques y aviones nazis funcionaban entonces a partir de este carburante. En ese entonces, las inmensas reservas del Golfo Pérsico no eran aún conocidas, y se pensaba que el petróleo se encontraba principalmente en el Cáucaso, entre el Mar Negro y el Mar Caspio. A ello se debía el gran interés de Hitler por la toma de Stalingrado y perdida esta batalla en 1943, el dictador supo que perdió la guerra.⁷⁶ De forma tal que la Segunda Guerra Mundial no representó una victoria de los Estados Unidos sobre Alemania, sino en realidad la victoria del petróleo sobre el carbón. Desde esa época, la tasa media de la matriz energética se volvió petrolera y gasífera.

El petróleo se encuentra también detrás de los grandes procesos de contra-revolución en el mundo puesto que los capitales petroleros se convirtieron de manera natural en los principales guardianes del desarrollo capitalista. Para ilustrar este elemento podemos referirnos nuevamente a la Segunda Guerra Mundial. Las grandes empresas petroleras no participaron únicamente vendiendo combustible a Hitler ante la impotencia de Roosevelt, puesto que sobre todo financiaron la formación del Partido Nazi Alemán desde los años 20.⁷⁷ La explicación radica en que la Alemania de inicios del Siglo XX constituía el principal laboratorio de la insurrección anti-capitalista. No debemos olvidar la Revolución Alemana, donde participaron Rosa Luxemburgo y los espartaquistas, ni tampoco la gran aspiración de Lenin y Trotsky por enlazar la Revolución Rusa con la Revolución Alemana. La clase obrera alemana era la más organizada, consciente y combativa del planeta, y su expansión preocupaba seriamente a los grandes capitales. Esta situación se encuentra al origen de la alianza entre las empresas petroleras y los nazis. Evidentemente, los petroleros no habían previsto la exterminación de millones de personas en los campos nazis, pero quedaron manchados y acogieron los tesoros alemanes al terminar la guerra.

Otro ejemplo de esta alianza con la contra-revolución se ubica después del conflicto, cuando el capitalismo empezó a percibir el peligro de subversión en Sudamérica, y principalmente en Chile. La clase obrera chilena constituía el equivalente continental de la clase obrera alemana, al punto que ganó democráticamente el tránsito al socialismo. Esta situación merecía una respuesta similar a aquella ideada en Alemania. ¿Para quién trabajaba Henry Kissinger? Era el brazo derecho de Rockefeller. ¿Quién financió la

74 De 1960 a la actualidad, se agotaron progresivamente sus grandes yacimientos y han retrocedido al segundo rango en la producción mundial.

75 Probablemente, Inglaterra hubiera perdido la Primera Guerra Mundial si Winston Churchill no hubiera imitado a los norteamericanos transformando la flota inglesa carbonífera y de vapor en una flota petrolera.

76 Entre 1943 y 1945 los nazis prepararon la retirada.

77 Cabe destacar la activa participación de la familia del actual Presidente Bush en ese proceso.

Operación Cóndor? Las petroleras, que utilizaron los viejos tejidos nazis anclados en Sudamérica, articulándose además con la CIA y el aparato político-militar de los Estados Unidos.

En el análisis de la presencia fundamental del petróleo en la historia, aparecen también los vínculos de este recurso con la construcción ideológica del progreso capitalista. En ese sentido, el descubrimiento de los grandes yacimientos petroleros del Golfo Pérsico entre 1943 y 1944 generó un "espejismo energético" que se vinculó con la lógica crematística de la producción infinita de riqueza, base ideológica del capitalismo. Este sistema no puede auto-concebirse si no es en la progresión de acumulación sin límites. Los primeros informes sobre el Golfo eran impresionantes y la percepción de los norteamericanos que medían el futuro en términos de las tasas de consumo de la época, fue la siguiente: "Tenemos petróleo para siempre". Entre 1945 y 1973 el capitalismo creció como nunca en su historia.

A partir de los años 70, la OPEP, en la continuidad del proceso de fortalecimiento de las empresas petroleras nacionales iniciado por Lázaro Cárdenas, provocó una crisis económica al subir el precio del barril de petróleo de 3 dólares a 4.5. La inestabilidad y el pánico generados provocaron un nuevo incremento del precio, el cual alcanzó en 1979 la suma de 35 dólares. La crisis afectó particularmente a las potencias centrales que perdieron miles de millones de dólares a favor de los representantes de la OPEP en el Medio Oriente. Estos reinvirtieron en sus países, desarrollaron los servicios sociales y se dedicaron a corromper a la clase obrera petrolera. Sin embargo, puesto que se trataba de burguesías que no tenían capacidad de acumulación de capital, el resto de las ganancias fue depositado en los bancos europeos, estadounidenses y japoneses. Las grandes potencias diseñaron entonces un mecanismo para aprovechar este dinero desarrollando la deuda financiera internacional. De esa manera, los países del Primer Mundo retransfirieron sus pérdidas petroleras mediante préstamos a los países de la Periferia y las siguen recuperando hasta el día de hoy con creces.⁷⁸

Los países más importantes a los cuales no se les pudo recargar la deuda fueron los países árabes de la OPEP, lo cual generó gran preocupación en las grandes potencias y en los Estados Unidos en particular. Se optó entonces por fracturar su unidad convirtiendo a Arabia Saudita en la nación "esquirol" de la región.⁷⁹ Con el rompimiento de los acuerdos de producción de la organización, se logró en 1985 el descenso del precio del petróleo a 15 dólares por barril. En paralelo, para dismantelar la dependencia frente a los países del Golfo, se establecieron diversas estrategias. Se desató una política de ahorro energético en los países del Primer Mundo racionalizando el consumo de la industria y propiciando una revolución tecnológica, cuya importancia aceleró la introducción de la micro-electrónica.

Estados Unidos inició una política de diversificación de sus fuentes energéticas para debilitar a la OPEP. De esa manera se extendieron las exploraciones en todo el planeta y se habilitaron regiones tales como Alaska, África y América Latina impulsando la explotación petrolera en Colombia, Bolivia, Argentina, Brasil, Guatemala, Trinidad y Tobago, Ecuador y Perú. De forma tal que hoy en día, 40% de la energía importada por los Estados Unidos proviene de América Latina.⁸⁰ La totalidad de estas iniciativas geopolíticas dirigidas en contra de su propia vulnerabilidad energética permitieron a la

78 Para poder industrializarse, México obtuvo en 1978 un préstamo de 90'000 millones de dólares, ignorando que tendría que devolver cuatro veces esta suma. Actualmente, el país debe aún 150'000 millones y nunca podrá pagar la totalidad puesto que cuando disponga de esta suma, la deuda se habrá multiplicado aún más.

79 La palabra "esquirol" es utilizada en México para denominar a los actores sociales que por sus prácticas no-solidarias dificultan el cumplimiento de los objetivos planteados.

80 Por su parte, Canadá provee 15% de la energía estadounidense y se ha convertido en un país saqueado por los Estados Unidos en términos de materia energética y de minerales.

gran potencia destruir la integridad política y económica de la OPEP.⁸¹ En resumen, la respuesta estadounidense frente a la crisis petrolera fue integral y compleja, situándose en los ámbitos tecnológico, geográfico, político y de mercados.

Imperio de las petroleras y rol en los corredores

Hoy en día, no encontramos un área importante del planeta donde no intervenga el valor de uso petrolero transformándose y organizando de manera imperialista la totalidad de la vida.⁸² Así por ejemplo, la nanotecnología tiene por eje central la ingeniería de nuevos materiales, un proceso similar a lo que se realiza con el DNA pero con materia inorgánica. Se pueden establecer las propiedades de un material conociendo la arquitectura de las moléculas que lo componen. Así, la estructura molecular explica la transparencia del vidrio, la capacidad de transmitir electricidad del cobre y la combustión de la madera. Lo que la ingeniería de materiales pretende lograr consiste en el traslado de las propiedades de una materia a otra manipulando estas estructuras.⁸³ La ingeniería de materiales cuenta con cuatro modalidades: nuevas aleaciones, cerámicas, polímeros y composites (combinación de las tres primeras). La clave histórica de todas estas modalidades se encuentra en la industria de los polímeros, es decir, en la industria del petróleo. De manera general, los dueños de las empresas petroleras controlan la cadena constituida por las industrias petroquímicas, químicas y agroquímicas, participando en el diseño de fertilizantes, pesticidas, fármacos y transgénicos. Esta realidad explica el vínculo entre empresas tales como Standard Oil, Dupont y Monsanto.⁸⁴

Las empresas petroleras constituyen los actores más dinámicos en el proceso de globalización. Su actuación en términos de integración energética ha sido tan importante que ni la OMC ni el ALCA consideran formalmente al petróleo. Las tuberías de petróleo, de gas, de petroquímicos, de gasolina, conforman una verdadera telaraña que recubre la totalidad del planeta y que lleva la energía a los centros de transformación, industrias petroquímicas, químicas y a los centros de consumo. Se trata concretamente de una industria en red que ha participado activamente en la construcción del "autómata global".

Por consiguiente, cuando consideramos iniciativas de integración de infraestructura como IIRSA o el Plan Puebla Panamá (PPP), debemos tener en mente la presencia del petróleo: en el tendido de las carreteras, las llantas de los automóviles, la energía que les permite avanzar, etc. Los corredores se enlazan fundamentalmente con los intereses de las empresas petroleras estadounidenses. Así, son los grupos de poder petroleros del sureste de los Estados Unidos, presentes en las más altas instancias de gobierno, quienes han diseñado el PPP. Constituyen el sector más reaccionario del país y son los herederos del Sur esclavista. No solamente controlan el Golfo de México y sus reservas petroleras puesto que su área de influencia comprende también los Estados donde se concentra la industria del aluminio, la industria textil y los centros claves de iniciativa de control de los corredores biológicos y de manejo de las cuencas binacionales (Florida). Este grupo de capital proyecta articular sus reservas con los yacimientos

81 Tal es el estado de debilidad de la OPEP que no ha sido capaz de intervenir ante la invasión militar de Irak ni ante las provocaciones de Israel.

82 El petróleo se conforma a partir de cadenas de carbonos, que son separadas al ser introducidas en torres de refinación. De esa manera se obtienen el gas y los otros combustibles. De esas fracciones se pueden realizar recombinaciones y se forman 38 compuestos petroquímicos básicos que a su vez pueden ser recombinados dando lugar a cientos y miles de productos. Actualmente, la industria petroquímica elabora 6 millones de productos, muchos de ellos altamente contaminantes. Muchos de ellos se encuentran presentes en nuestra vida cotidiana, desde la aspirina hasta todos los tipos de plásticos. El consumo de diversos derivados del petróleo participa a nivel planetario en la masificación de diversos tipos de enfermedades.

83 Se puede lograr que el plástico transmita la electricidad, y fabricar cerámica para recubrir tanques, mucho más resistente que cualquier aleación metálica.

84 Es importante matizar aquí señalando que los transgénicos con menos posibilidades de éxito se sitúan en la agricultura y la farmacéutica. Los más prometedores en términos económicos se ubican al exterior del mundo petrolero y son lo que consisten en el manejo de células de medios vivos para el diseño de micro-procesadores mediante la sustitución de códigos binarios por códigos genéticos. Estos procesos se encuentran bajo el control de IBM y otras grandes empresas de la micro-electrónica.

latinoamericanos. Así, debemos recordar que los puertos considerados en los corredores de IIRSA para el tráfico de mercancías hacia el Pacífico, tales como Antofagasta, Tocopilla, Iquique y Arica se encuentran también previstos para el embarque de petróleo.

Límites del mundo petrolero

Debemos reconocer que en la actualidad el mundo hecho de petróleo llega a su fin al enfrentarse a dos límites. El primer y más grave se sitúa en el ámbito ambiental y se vincula con la dinámica bélica actual. La magnitud de la combustión de los hidrocarburos ha conducido al planeta al borde del suicidio y la propia potencia petrolera más importante, Estados Unidos, es el escenario de conflictos frente al problema ambiental engendrado por este patrón energético. La tendencia en la cual se integran Clinton y Al Gore ha propuesto reformas en una perspectiva más ecologista y ha apoyado los Acuerdos de la Cumbre de Kyoto. Ante la victoria electoral de este sector, el grupo de empresarios que representan al petróleo y la energía organizó el primer fraude electoral de la historia de los Estados Unidos en Florida. La primera acción del gobierno de Bush fue entonces de anular el cumplimiento de los Acuerdos de Kyoto y de empezar a montar a escala planetaria una provocación que ha permitido al complejo militar norteamericano hacer uso abundante de los hidrocarburos y reactivar la industria petrolera.

Estos capitales pretenden prepararse para el cambio tecnológico sin perder el control que han ejercido durante 100 años sobre la economía global. Están concientes de que se encuentran en los márgenes del cambio de patrón tecnológico pero aspiran a posicionarse en el nuevo capitalismo planetario. Por ello, han colocado a inicios del año 2003 a la humanidad al borde de una guerra mundial, han fracturado a la Unión Europea y han organizado una espantosa provocación en el Medio Oriente. De esa manera, sin buscarlo, han propiciado que por primera vez la humanidad se movilice unitariamente en tiempo real. Más de 30 millones de personas reclamaron que no se intercambiara sangre por petróleo y ésta demanda resume todo el Siglo XX. Nunca antes los movimientos sociales habían prestado tal atención al problema del petróleo.

El segundo límite radica en el agotamiento de las reservas de hidrocarburos y ha sido apuntado por dos pensadores, Rifkin y Scherr. Ambos han desplegado esfuerzos por reunir el debate que se desató en los años 90 sobre las estimaciones de las reservas petroleras y gasíferas en todo el planeta. Rifkin concluye que hemos consumido casi la mitad del petróleo que quedó atrapado en los subsuelos desde el periodo Jurásico. Alude al cálculo realizado por Hubert de las reservas de los Estados Unidos, el cual propone una gráfica en forma de campana. La lógica consiste en que cuando se llega al extremo superior de la campana las reservas ya no pueden ser aumentadas, a pesar de las exploraciones, puesto que la curva tiende a disminuir. Existe actualmente un debate al respecto donde se discute si la cima de la campana será alcanzada en el año 2003, 2009 o 2015 y es muy importante puesto que a partir de ese momento los precios del petróleo subirán inevitablemente. El tema preocupa fundamentalmente a los Estados Unidos, el principal consumidor de hidrocarburos del planeta.

Todas estas perspectivas se deben tener en cuenta si consideramos la explotación del gas en Bolivia y del petróleo en Colombia, Venezuela o México, puesto que los grandes articuladores de la globalización son los intereses petroleros que se activan en un contexto donde coinciden cuatro crisis: económica, ambiental, tecnológica y social. Cualquier estimación que se haga a futuro debe medir los límites de consumo por límite ambiental y los límites de la producción por agotamiento de reservas, sobre todo si hacemos estimaciones de desarrollo económico de una nación y de consolidación de su soberanía. En ese sentido, debemos examinar con mucho cuidado las ventajas y desventajas que comprende la producción de hidrocarburos, no solamente en términos crematísticos, sino también en términos de valor de uso y de nuestra civilización material. No debemos olvidar que las pérdidas a nivel ambiental ya no pueden ser recuperadas y que esto se traduce también en importantes costos económicos.

Preguntas

¿Qué cantidad de petróleo produce México?

No tengo las cifras en este momento, pero la producción es muy importante, puesto que México ha desplazado a Venezuela convirtiéndose en el primer productor latinoamericano y vendiendo gran parte de sus hidrocarburos a los Estados Unidos. La importancia de la explotación se ilustra si consideramos el Golfo de México, donde se sitúan el complejo de plataformas norteamericanas off-shore más importante del planeta, y una gran telaraña de ductos submarinos. De acuerdo con un documento redactado por la CIA, se pueden distinguir diferentes tipos de yacimientos: los yacimientos "gigantes", que tienen hasta 500 millones de toneladas de petróleo y los yacimientos "supergigantes" que prometen hasta 5'000 millones de toneladas. En todo el mundo solo han sido registrados 38 yacimientos de este último tipo, veinte de ellos se encuentran en el Golfo Pérsico y dos en México. Encontraron uno nuevo a 3'000 metros de profundidad, en las aguas territoriales fronterizas de México y Estados Unidos, pero cuando un senador nacionalista denunció su explotación abusiva por el vecino país del norte, murió de forma sospechosa.

¿Existen experiencias de desarrollo petrolero en el Antártico?

Un número de la revista Petroleum Economist ha sido precisamente dedicado a ese tema. No tengo ningún documento sobre el Antártico pero sé que existen reservas muy importantes. Las reservas mineras del Polo Sur son también considerables y allí intervienen además de Chile y Argentina, los Estados Unidos y Europa.

¿Frente a las perspectivas que has avanzado, conviene a los bolivianos exportar el gas?

No creo que el hecho de mantener el gas bajo tierra 20 o 30 años constituya un problema. Sin embargo, si lo explotan ahora, esto no quiere decir que las condiciones de vida de los bolivianos mejorarán, pueden incluso empeorarse puesto que los salarios no se verán incrementados. Rescatando a Marx, debemos recordar que la producción de riqueza también implica producción de miseria. Además, con la explotación de hidrocarburos aumenta la destrucción ambiental, amenazando un recurso geoestratégico muy importante: la biodiversidad. Así, se requiere un balance global de los impactos y beneficios reales que encierran tanto la explotación como la exportación del gas.

Imaginemos por un instante que se guarda el gas, que el capitalismo se acaba, y se sigue teniendo gas. En un mundo donde los seres humanos sean humanos, se podría diseñar una tecnología para darle un uso diferente. De momento, no existe una explotación razonable de los hidrocarburos. De hecho, en México enfrentamos una situación esquizofrénica: la soberanía del país se articula precisamente con la empresa petrolera nacional, PEMEX, que al mismo tiempo es la principal destructora del medio ambiente. Nos encontramos ante una civilización material petrolera y por ello debemos enfrentar el problema de la crítica completa a esta civilización. La construcción de una alternativa al petróleo pasa, por ejemplo, por la agricultura orgánica. En realidad, todos los movimientos que están buscando alternativas civilizatorias, están buscando alternativas al mundo petrolero. No hay mucha conciencia aún de todo lo que articula el petróleo. El trabajo que realizamos con el Atlas "Petróleo contra la Humanidad" conjuntamente con Oilwatch aspira precisamente a englobar toda la información posible sobre la destrucción social, política y ambiental generada por los hidrocarburos, incluyendo también las resistencias a nivel planetario. Se trata de un Atlas que puede ser constantemente reactualizado en conexión con la red mundial de Oilwatch. Es una herramienta cartográfica importante para que las comunidades puedan situarse y evaluar exactamente en qué peligro se encuentran para tomar las decisiones que mejor les convengan.

PROVEEDORES Y DEMANDANTES DE HIDROCARBUROS EN SUDAMÉRICA

Ing. Carlos Delgado Miranda⁸⁵

La discusión sobre el gas en el país —dicho también de manera sencilla pero sustanciosa—ha transitado tres etapas: primero la discusión sobre el puerto (¿Perú o Chile?); luego el debate sobre la exportación (¿exportamos o no exportamos?); y, finalmente, la discusión sobre la propiedad de los hidrocarburos (¿de quién es el gas?, de los bolivianos o de las petroleras?).

En efecto, la dramática situación del mes de octubre del año 2003 se dio a partir de la posibilidad de exportación del gas boliviano hacia México y los Estados Unidos. Al presente, este recurso hidrocarburífero constituye uno de los temas centrales en torno a los cuales se articulan los procesos políticos nacionales. En esa perspectiva, se requiere un minucioso examen de las condiciones de oferta y de demanda de gas a nivel continental con el objetivo de identificar las posibilidades reales de explotación en beneficio de los bolivianos.

La necesidad nacional de venta de gas natural hacia México y los Estados Unidos, difundió una imagen ilusoria sobre la importancia de las reservas gasíferas bolivianas evaluándolas en 54.9 trillones de pies cúbicos (Tcf), lo cual sitúa a nuestro país como el segundo productor sudamericano después de Venezuela. Bolivia dispone indudablemente de grandes yacimientos gasíferos en Sudamérica que contrastan con sus relativamente reducidos yacimientos petrolíferos (957 millones de barriles). Sin embargo, es importante subrayar que la cifra de 54.9 Tcf corresponde en realidad a las “reservas certificadas”, las cuales han sido calculadas a partir de la adición de las reservas probadas y de las reservas probables. De acuerdo con el cuadro siguiente, las reservas probadas sólo son 28.7 Tcf, situándose un poco por encima de las reservas argentinas.

DEPARTAMENTO	GAS NATURAL (MMpc)			PETRÓLEO Y CONDENSADO (bbl)		
	Probada	Probable	Probada + Probable	Probada	Probable	Probada + Probable
Tarija	24.553.754	23.244.385	47.798.139	404.868.114	389.555.582	794.422.696
Santa Cruz	2.864.252	2.413.081	5.277.333	43.371.276	38.132.332	81.503.608
Cochabamba	754.853	395.017	1.149.870	32.840.146	40.926.135	73.766.281
Chuquisaca	516.410	122.109	638.519	5.032.785	2.199.299	7.232.084
Totales nacionales	28.689.269	26.174.592	54.863.861	486.112.231	470.813.348	956.924.669

Fuente: Reservas de Hidrocarburos Certificadas al 1° de Enero de 2003 / YPFB-VNPO/ GGFA 18.06.03, Vicepresidencia de Negociaciones Internacionales y Contratos, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos.

85 CODEPANAL - Chuquisaca

Las zonas de interés hidrocarburífero en Bolivia representan el 49% del territorio nacional pero el área tradicional de explotación de estos recursos por Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) en el pasado y por las empresas transnacionales en el presente solo constituye el 8%. Las principales reservas de gas se encuentran en los departamentos de Tarija, Santa Cruz, Cochabamba y Chuquisaca. Considerando los términos de explotación, cabe destacar que éstos comprenden 79 contratos de riesgo compartido.

**Lista de Personas Jurídicas (Operadores)
en los 79 Contratos de Riesgo Compartido (CRC) a diciembre del año 2002**

OPERADOR	CRC por bloques en exploración	CRC por campos en explotación	Total CRC
Empresa Petrolera S.A.	6	14	20
Empresa Petrolera Chaco S.A.	5	16	21
Maxus Bolivia Inc.	4	2	6
Vintage	1	3	4
Petrobras	4	-	4
Dong Won Corp. Bolivia	2	1	3
BG Bolivia Corp.	1	2	3
Total Exploration Production Bolivia	3	-	3
Pecom Energía S.A.	-	1	1
Pluspetrol Bolivia Corp. S.A.	6	1	7
Pan American Energy Bolivia S.A.	1	-	1
Repsol Exploration Secure S.A.	1	-	1
Repsol YPF E&P Bolivia S.A.	-	1	1
Tecpetrol de Bolivia S.A.	1	-	1
Canadian Energy Enterprises	-	2	2
Matpetrol S.A.	-	1	1
TOTAL	36	44	79

Fuente: Vicepresidencia de Negociaciones Internacionales y Contratos, YPFB

California: un mercado ficticio

El sorprendente incremento de las reservas de gas natural en un corto período de tiempo, según el gobierno del Ing. Jorge Quiroga Ramírez, hizo necesario adoptar una activa y vigorosa política de diversificación de mercados, bajo el principio de que los hidrocarburos bajo tierra no representan riqueza alguna.

Las gestiones preliminares gubernamentales estuvieron orientadas precisamente a promover el "Proyecto de exportación de gas natural al mercado de California (EE.UU.) y México", con los principales ejecutivos de las compañías que operan en el país, para conformar un consorcio con la necesaria capacidad de inversión y la potencialidad tecnológica para asumir este proyecto. De esta manera, se conformó el Consorcio Pacific LNG en julio de 2001, la misma que está integrada por las empresas British Gas, Panamerican Energy (British Petroleum y Bidas) y Repsol, las que a su vez, suscribieron en Washington en diciembre de 2001, un compromiso de exclusividad con Sempra Energy. La característica de todas ellas es haber generado importantes problemas ambientales en los lugares donde han operado. El proyecto comprendía las siguientes etapas: extracción del gas de Campo Margarita (Tarija), transporte mediante un gasoducto hacia un puerto en el Pacífico, licuefacción, transporte marítimo hacia México, regasificación e introducción en la red de gasoductos de los Estados Unidos y México. Es importante subrayar que el precontrato no fue suscrito entre Bolivia y los

Estados Unidos sino más bien entre el Consorcio Pacific LNG y Sempra Energy, empresa norteamericana de energía con base en la ciudad de San Diego, California. Esta empresa posee un ducto de 30 pulgadas que va desde Baja California a Blythe, Centro de Distribución de energía en la frontera de Arizona – California. Por otra parte, el precio prometido por la venta de gas beneficiaba claramente a Pacific LNG al situarse en 0.70 dólares por millar de pies cúbicos. A título comparativo, Brasil compra el gas boliviano a 1.25 dólares y en el mercado interno, los bolivianos pagan 7 dólares por millar de pies cúbicos.⁸⁶

En múltiples ocasiones, los defensores de este proyecto en Bolivia encabezados por el ex – Presidente Gonzalo Sánchez de Lozada afirmaron que “No hay mercado más importante que el mercado de México y California”, por lo que se quiere vender el gas boliviano primero, porque si entra otro proveedor, entonces Bolivia perderá su oportunidad”. Sin embargo, este argumento contrasta con el examen del mercado californiano que demuestra ser un mercado saturado, caracterizado por una competencia feroz. Por otra parte, de acuerdo a la estructura de costos presentada por el Banco Mundial en su informe: “Bolivia, Natural Gas Market Development Study – First Phase Report” entregado al gobierno boliviano el 26 de julio de 2002, en su versión preliminar determinan que el precio de gas natural en los Estados Unidos (Rango Sempra Energy) está entre los 3.50 – 4.00 US\$/MMBtu, el costo de transporte es de 2.45 US\$/MMBtu, consecuentemente, el precio en boca de pozo oscila entre 1.05 y 1.55 US\$/MMBtu. Es obvio, que el precio de entrega no nos permite competir con estos potenciales proveedores.

Además, debemos considerar que la proyección de la demanda californiana de LNG para el año 2025, efectuada por el gobierno estadounidense, es que en 2025, en Baja California se requerirá 0.18 Tcf/año, equivalente a la mitad de lo que el Consorcio Pacific LNG pretende exportar. Finalmente, la costa Este de los Estados Unidos dispone de terminales de LNG, por el contrario la costa Oeste no, las terminales Baja, Florida/Bahamas, East South Central y West South Central son ulteriores proyectos, razón por la cual el LNG boliviano no tendría en la actualidad una terminal de recepción.



Cuando se inicie el abastecimiento de gas natural por parte del Proyecto del Consorcio Pacific LNG, en el año 2006, considerando la continuidad de la actual tendencia en el

86 Un millar de pies cúbicos energéticamente corresponde a dos garrafas más un tercio de gas licuado de petróleo (de uso doméstico). El precio de este equivalente en la ciudad de La Paz es de 49 bolivianos, aproximadamente 7 dólares.

crecimiento del consumo observado desde 1996 en Chile, es altamente probable que este consumo se duplique, alcanzando aproximadamente 0.4 Tcf por año; esta estimación supone una reducción de la tasa de crecimiento del consumo de Chile de 20% promedio (entre 1996 y 2001) a 15% entre 2001 y 2006.

Esta proyección coincide con la presentada por el ex Ministro de Desarrollo Económico Ing. Carlos Kempff Bruno en 2001, el cual determinó que el requerimiento de gas natural de importación por parte de Chile en los próximos 20 años era de 7.9 Tcf.

A pesar de las apariencias, desde hace muchos años atrás, se planifica la exportación de gas natural boliviano a Chile.

En 1991: Chile presentó el "Anteproyecto": Oleoducto Villamontes-Tocopilla-Antofagasta.⁸⁷ La propuesta fue presentada por la Empresa "Trans-Andean Partners Inc." (sin base legal en Bolivia). La empresa era un holding de capitales norteamericanos y contaba con la asesoría legal de la firma CAREY & CAREY CO. con base en Chile. La propuesta: compra de gas natural (volumen de 150 a 200 MMcfd), mediante la construcción de un gasoducto de 22" a 24" de diámetro, por 30 a 40 años. Por supuesto, éste proyecto beneficia enormemente a Chile en desmedro de los intereses bolivianos.

Tres años más tarde, pese a la inexistencia de relaciones diplomáticas, Bolivia y Chile firman acuerdos destinados a permitir la comercialización de recursos estratégicos entre ambos países.

El Sistema de Información sobre Comercio Exterior⁸⁸ (SICE) publica el Acuerdo de Complementación Económica entre el Gobierno de la República de Bolivia y el Gobierno de la República de Chile (ACE No 22). El Convenio fue suscrito en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, a los seis días del mes de abril de 1993, en dos originales igualmente autenticados. Este se suscribe de conformidad con lo establecido en el Tratado de Montevideo 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la ALALC, el mismo contiene Capítulos referentes a la materia.

Los antecedentes anteriormente mencionados, demuestran el carácter ficticio del mercado californiano, por lo tanto, es necesario evaluar el mercado regional.

Sudamérica: un mercado favorable

De acuerdo con Francesco Zaratti Sacchetti,⁸⁹ durante la próxima década, el mercado regional sudamericano requerirá alrededor de 1.29 trillones de pies cúbicos de gas natural por año (25.8 Tcf en 20 años). Repsol-YPF proyecta una demanda regional diaria de 269 millones de metros cúbicos, equivalentes a 3.467 trillones de pies cúbicos por año.

Chile, muestra gran preocupación debido a que las reservas de gas natural en Argentina no son suficientes; consecuentemente, no garantizan la sostenibilidad de su abastecimiento, ni en el mediano plazo. En efecto, los informes publicados en 2002, por el Instituto Argentino de Energía y la Secretaría de Energía estimaron que, al ritmo actual de producción, estas reservas apenas alcanzarán por 12 años más.

En ese sentido, cabe recordar que el gas proporcionado a este último país por Argentina es gas comprado a Bolivia. Este último es adquirido al precio de 900 millones de dólares por Tcf y vendido a Chile a 1,265 millones de dólares. En lo que concierne a Brasil, sus reservas

87 http://www.geocities.com/el_mar_boliviano/LNG.html.

88 <http://www.sice.oas.org/Trade/chibol/chibol1.asp>

89 Cejís [2003], Gas para todos los bolivianos, p. 80

se limitan a 8 Tcf y se proyecta el incremento importante de la demanda. Pese al descubrimiento de nuevos yacimientos en Santos, este país enfrentará problemas debido a las características físicas del gas y del petróleo encontrados que dificultan su procesamiento.

Si consideramos el escenario que se perfila en la próxima década, las condiciones son muy favorables para Bolivia, un país que dispone de considerables reservas gasíferas y cuyo consumo se limita actualmente a un trillón de pies cúbicos en ocho años. Efectivamente, el mercado regional demandará alrededor de 100 millones de metros cúbicos de gas natural boliviano, es decir, cuatro veces lo que se pensaba vender a Norteamérica. Los mercados potenciales más importantes son Argentina, Chile, Brasil y Uruguay.

Perspectivas futuras para el gas boliviano



Bolivia podría disponer de importantes márgenes de ganancia gracias a sus recursos gasíferos y superar los problemas estructurales de salud y educación si no enfrentara dos importantes limitaciones vinculadas con la legislación sobre hidrocarburos.

El Decreto Supremo 24806 dictado el 4 de agosto de 1997 por Gonzalo Sánchez de Lozada el cual aprueba el Modelo de Contrato de Riesgo Compartido para Áreas de Exploración y Explotación por Licitación Pública. El Modelo de Contrato de Riesgo Compartido, en su cláusula Tercera establece:

(OBJETO DEL CONTRATO).- Es facultar al TITULAR para realizar actividades de Exploración, Explotación y Comercialización de Hidrocarburos en el Área de Contrato bajo los términos y condiciones de este Contrato, mediante el TITULAR adquiere el derecho de propiedad de la producción que obtenga en Boca de Pozo y de la disposición de la misma conforme a la previsiones de la Ley de Hidrocarburos. Consecuentemente, las empresas petroleras transnacionales son dueñas del gas natural, una vez que el energético emerge del subsuelo. El Decreto está en franca contravención con los artículos 137, 138 y 139 de la Constitución Política del Estado.

Por lo tanto, los bolivianos no son dueños de sus recursos hidrocarburíferos.

Más precisamente, el Estado boliviano es propietario del gas cuando éste se encuentra a más de 6,000 metros de profundidad pero al ser extraído pasa a ser propiedad de las empresas transnacionales.

Bolivia no cuenta con la legislación necesaria o el marco legal como para facilitar la industrialización del gas natural, a pesar de los planteamientos, sugerencias y pedidos para dar valor agregado a este recurso energético.

Como se sabe, el objetivo principal de toda la actividad hidrocarburífera, no es precisamente incrementar únicamente las reservas de hidrocarburos, sino monetizarlas.

Parece ser que se pensaba que la única posibilidad para este recurso natural era su venta como materia prima a los mercados que pudieron surgir hasta entonces, sin embargo, el único y gran mercado como es el Brasil no sólo no creció en procura de lograr adquirir el total del gas natural contratado, sino que se contrajo fuertemente.

La legislación elaborada para atraer inversiones y ampliar las reservas fue superada y en este momento cuando se habla no solamente de vender este recurso, sino también de su industrialización es necesario analizar las disposiciones legales en vigencia de manera de ver si responde a las nuevas condiciones y necesidades que tiene el país.

Es necesario analizar la nueva realidad presentada y elaborar una nueva legislación hidrocarburífera que responda a estas nuevas condiciones.

La realidad es dinámica y cambiante, la legislación también debe serlo. De lo contrario existe el riesgo de que quede desfasada, debe tomarse muy en cuenta que el gas natural no sólo es un combustible sino también materia prima.

Comentarios y preguntas

¿Cuál es la situación de los hidrocarburos frente a la producción minera?

El sector minero no contribuyó virtualmente nada a las rentas del gobierno durante el período, pese al hecho de que la minería fue mucho más importante que los hidrocarburos en términos de exportaciones. Los productos mineros llegaron al 38 por ciento de todas las exportaciones, mientras que los hidrocarburos sólo llegaron al 7 por ciento. Por lo tanto, la diferencia entre el sector de hidrocarburos y el sector minero en sus contribuciones a las rentas del gobierno es notable, considerando que los hidrocarburos y los minerales son recursos naturales no renovables, cuyo agotamiento debe ser compensado a través de pagos a la sociedad boliviana.

El PIB durante el primer trimestre de 2003 registra una tasa positiva de 1.37 por ciento. La minería, la construcción y la banca al contrario dejan cifras rojas.

El Producto Interno Bruto (PIB) al primer trimestre de 2003 registró un crecimiento de 1.37 por ciento, respecto al período de 2002, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE). El informe establece que las iniciativas económicas que registran variación positiva fueron: Servicios de las Administraciones Públicas 6.13 por ciento; Electricidad, Gas y Agua 3.44; Agricultura, Silvicultura, Caza y Pesca 3.30; Manufactura 2.67; Transportes y Comunicaciones 1.67 y Comercio 1.02 por ciento.

Las actividades que presentan comportamiento negativo fueron: Construcción -7.88 por ciento, Servicios Bancarios -4.45; Minerales Metálicos y no Metálicos -3.75; Derechos de Importación IVA, IT y otros impuestos indirectos -2.51; Establecimientos Financieros, Seguros, Bienes Inmuebles y Servicios a las Empresas -0.95 y, como gran novedad, el Petróleo Crudo y Gas Natural con -0.11 por ciento.

El gas natural supuestamente destinado a México y los Estados Unidos a través de un puerto chileno podría generar energía eléctrica destinada al Proyecto San Cristóbal (Potosí) [Andean Silver, Bolivia – Apex Silver, Estados Unidos], generada por una planta termoeléctrica localizada en territorio chileno de propiedad de GasAtacama, la cual estaría utilizando gas natural procedente de Bolivia. En el proyecto en cuestión participa Gonzalo Sánchez de Lozada, así como en la Escondida ubicada en el Norte de Chile donde se requiere gas natural boliviano y agua urgentemente.

Comentarios

- Vivo en Pando y me relaciono allí con el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo. Estamos preocupados por el problema del gas y estamos viendo la manera de emitir un manifiesto para que el gas sea propiedad de los bolivianos. La situación para los pobladores de este departamento es lamentable puesto que cuando hay escasez de gas compramos las garrafas en Brasil a un precio superior a 15 dólares, mientras que la garrafa nacional cuesta 25 bolivianos. Hay que buscar una alternativa para industrializar el gas y dejar de regalarlo. Existe el mismo problema en lo que se refiere al agua. Si la vendemos a otros países a bajo costo, es posible que la envasen y nos la quieran vender muy cara.
- Si los bolivianos fuésemos dueños de los hidrocarburos, hemos estimado que la garrafa de 10 kilos, que en este momento cuesta 21 bolivianos, solo costaría entre 5.80 y 6 bolivianos. La gasolina que está en 3.31 Bs/lit, costaría solo 1 boliviano/litro. Todo ello mejoraría la calidad de vida de los bolivianos.
- Un representante de la CEPAL reporta que la riqueza natural de los países puede ser una bendición o una maldición. Si recordamos la historia, países ricos en plata, como México, son pobres. Nigeria, que ha explotado su gas natural, tenía un PIB de 1,000 dólares y en la actualidad es de solo 342 dólares. Trinidad y Tobago quiere industrializar su gas natural, con la tecnología GTL para cinco emprendimientos, pero no tiene un PIB aceptable. Nosotros, los bolivianos que somos ricos en gas, tenemos la incógnita: ¿Realmente es una bendición o una maldición el poseer tanta riqueza natural?
- El gas no nos da poder calórico o eléctrico totalmente limpio para el medio ambiente, nos crea contaminación en mediano grado. En Bolivia también tenemos el recurso solar que es muy rico, por ejemplo en el Altiplano y en los Valles funcionan cocinas solares que no requieren de ningún combustible. Como ecologistas, nuestra labor es promocionar la utilización de la energía solar. Nosotros no vamos a esperar tener con el gas energía eléctrica para invertir en generadores y seguir contaminando el medio ambiente para terminar la capa de ozono. Disponemos de otro tipo de tecnologías heredadas de alguna manera por las civilizaciones tiwanacotas, incas y otras. No debemos limitarnos al gas, que nos durará cerca de 20 o 30 años, lo cual no representa mucho.
- Si nosotros utilizáramos apropiadamente nuestro gas, tendríamos efectos multiplicadores en nuestro país. Por cierto que la problemática del medio ambiente es importante y que se produce CO₂ (dioxido de carbono), sin embargo, hay alternativas a través de catalizadores que han sido inventados recientemente. No debemos considerar únicamente este recurso, pero lo que es más importante ahora es hacer un uso y aprovechamiento de forma equilibrada y que realmente beneficie a todos los bolivianos.

EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS HIDROCARBURÍFEROS EN BOLIVIA. PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS

Carlos Villegas Quiroga*

Las nuevas relaciones de poder en el contexto global e impactos sobre la propiedad de los recursos naturales

Una reflexión sobre la problemática de los hidrocarburos en Bolivia no puede prescindir de un análisis sobre los grandes cambios a nivel internacional que han tenido lugar en los últimos años y que han generado relaciones de poder de un nuevo tipo que repercuten en los linderos nacionales.

En la actualidad, somos testigos de un nuevo paradigma tecnológico a partir de innovaciones que han permitido cambios sustanciales en los procesos productivos. Hoy en día, tal como lo señalan diversos autores, la forma de articulación y de organización de la producción se da mediante los encadenamientos productivos globales; los cuales constituyen procesos articulados a nivel planetario donde los países desarrollados y no-desarrollados cumplen con distintas funciones en la división internacional del trabajo. El proceso al cual nos referimos se encuentra liderado por empresas transnacionales que han conformado una economía en red. En este sentido, en comparación con las décadas de los 50 y 60, se observa un cambio cualitativo en los procedimientos de estas empresas que dirigen las formas de organización de la producción vinculadas con las nuevas tecnologías y entre las cuales se destacan las empresas petroleras que han alcanzado dimensiones inimaginables en la historia del sistema capitalista. Paralelamente a este proceso de concentración y de centralización a nivel internacional, se denota un proceso de encadenamiento global manifestado a través de filiales o sucursales ubicadas en diferentes partes del mundo, dependientes de la empresa matriz.

En el ciclo de larga duración del sistema capitalista, las innovaciones tecnológicas han cumplido el papel de mejorar los niveles de productividad y en consecuencia, de aumentar la tasa de rentabilidad y de ganancia; de esta forma, las empresas que cuentan con el monopolio de las innovaciones tecnológicas disponen de tasas de rentabilidad considerables. Como la tecnología no es socializada en forma inmediata, los países "atrasados" se articulan con algunas fases del proceso de encadenamiento, al disponer de recursos naturales y de mano de obra abundante y barata sin contar con restricciones para su explotación. Las empresas transnacionales obtienen entonces ganancias por dos vertientes: por la innovación tecnológica y por la utilización de países con costos salariales muy reducidos.⁹⁰

En este ámbito cobran vital importancia los recursos naturales y su valor estratégico, que es la razón de la presencia de las empresas petroleras más poderosas en América Latina. Considerando particularmente los recursos hidrocarburiíferos, se verifica un

* CIDES UMSA Bolivia

90 A ello se debe la importancia de China, el regulador fundamental de los salarios más bajos a nivel internacional

cambio sustancial en la matriz energética mundial vinculado con el agotamiento de las fuentes de energía y del petróleo en particular. Esto no quiere decir que el petróleo y sus derivados no tengan una importancia significativa en la medida en que los costos de producción sean baratos o que los Estados Unidos y las grandes empresas logren controlar el mercado del petróleo y sus derivados. Lo que sí debemos considerar es que en el ciclo de la vida útil de los recursos, el petróleo se encuentra en fase de agotamiento, mientras que el gas se encuentra en una fase de ascenso, puesto que ni siquiera ha llegado a su punto máximo de utilización. Por consiguiente, los países más desarrollados y las empresas transnacionales están aplicando políticas para controlar las reservas, los mercados, la demanda y la oferta de gas.

Los cambios señalados a nivel internacional conllevan también la emergencia de nuevos conceptos teóricos, entre los cuales podemos destacar al neo-institucionalismo desde la década de los setenta. Uno de los aspectos medulares de sus planteamientos teóricos se refiere a los derechos de propiedad, que son ampliamente discutidos en los países centrales y en Europa del Este. De manera general, se argumenta que las empresas estatales tienen un concepto totalmente difuso de los derechos de propiedad y que por ello su eficiencia y rentabilidad no arrojan niveles significativos, argumento que llevó a desarrollar una teoría, rescatada por los organismos multilaterales y los gobiernos de los países centrales que promueve los procesos de privatización en los países, los cuales se han multiplicado tanto en Estados Unidos, como en Inglaterra y América Latina. A partir de esta perspectiva, se considera que todos los recursos y bienes deben reflejar claridad respecto a los derechos de propiedad y que esto se da únicamente en la medida en que tengan una propiedad privada; ésta puede ser atribuida a una empresa nacional, a una empresa extranjera o una combinación de ambos tipos. En América Latina esta lógica se ilustra por el diseño de nuevos marcos jurídicos que respaldan los derechos de propiedad de los recursos naturales, ahora ejercidos principalmente por las empresas transnacionales.

El neo-institucionalismo en la legislación boliviana sobre hidrocarburos

Hasta 1996, en concordancia con la Constitución Política del Estado (Artículo 139), el Estado boliviano era propietario de los recursos naturales que se encontraban en el subsuelo o en cualquier proceso de industrialización. El nuevo panorama internacional establece la actividad de empresas petroleras cuyos intereses demandan procesos de privatización en cada país, implicando en Bolivia cambios considerables en la legislación y un nuevo marco jurídico conformando la nueva institucionalidad que respalda los derechos de propiedad de las empresas extranjeras articulado en torno a varias leyes y decretos:

La Ley de Privatización (Ley N° 1330, 24 de abril de 1992)

La Ley de Capitalización (Ley N° 1544, 21 de marzo de 1994)

La Ley de Hidrocarburos (Ley 1689 de 30 de abril de 1996)

La Ley de Modificaciones de las Leyes Tributarias y de Hidrocarburos (Ley N° 1731 del 22 de noviembre de 1996)

La Ley de la Reforma Tributaria (Ley N° 843 del 30 de abril de 1996)

El Decreto Supremo 24806 (1997)

La Ley N° 1689 de Hidrocarburos, promulgada en 1996, señala, en contraposición a la CPE, que cuando los recursos hidrocarbúricos están en el subsuelo, son de propiedad del Estado; cuando se trata de producción y los recursos salen a la superficie, en forma automática la propiedad pasa a las empresas transnacionales hasta que las reservas se agoten.

También, el nuevo marco legal establece que los Contratos de Operación o Contratos de Asociación⁹¹ firmados entre YPFB y empresas extranjeras sean convertidos en Contratos de Riesgo Compartido y determina la suscripción de Contratos de riesgo compartido con las nuevas empresas que ingresan al país a partir de las licitaciones. Mediante los Contratos de Riesgo Compartido, las empresas tienen la libertad de transportar, comercializar internamente, exportar y refinar, adquiriendo la propiedad de la producción obtenida en boca de pozo.

Las Regalías

Regalía es el derecho que tiene el Estado de cobrar, a la empresa nacional o transnacional, por el uso de un recurso natural no renovable. El derecho se articula con las posibilidades de otorgamiento del recurso natural.

La Ley de Hidrocarburos 1731 permite una diferenciación entre hidrocarburos existentes y nuevos, estableciendo que los primeros pagan una regalía de 50% y los segundos de 18%, distribuidas de la siguiente manera:

- 11% para los departamentos productores,
- 1% compensatorio para Beni y Pando,
- 32% para el Tesoro General de la Nación (TGN) y
- 6% que comparten Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) con el TGN.

Este nuevo Régimen Fiscal señala que los “yacimientos antiguos o existentes” que constituyen los reservorios en producción hasta la fecha de promulgación de la Ley de Hidrocarburos pagarán regalías del 50%; y los “yacimientos nuevos” que inicien su producción después del 30 de Abril/1996, fecha de promulgación de la Ley N°. 1731 pagarán regalías del 18%, las cuales se distribuyen en:

- 11% para los departamentos productores,
- 1% compensación a Beni y Pando y
- 6% para YPFB compartido con el TGN.

Con estas disposiciones hay una reducción del 32% en los recursos que recibe el Estado boliviano por la explotación de hidrocarburos, porcentaje en detrimento del TGN, resultado de la diferencia entre el 50% que se pagaba antes de la nueva clasificación de yacimientos y el 18 % establecido en el nuevo Régimen Tributario.

El Sistema Tributario

El impuesto es el pago obligatorio al Estado por un objeto determinado, el cual recae sobre las rentas o beneficios y sobre el consumo.

Hasta 1996, YPFB transfería al Estado el 65% de sus ingresos; desde 1996 en adelante, con los procesos de privatización de las empresas se define una nueva estructura impositiva en materia de hidrocarburos que establece los siguientes pagos al Estado:

Impuestos Directos: a las Utilidades de las empresa, a la Remisión de Utilidades al extranjero. Impuestos Indirectos: al Valor Agregado (IVA), a las Transacciones (IT) y el impuesto Especial a hidrocarburos y derivados (IEHD).

91 De acuerdo a la Ley de Hidrocarburos de 1990, por medio de los Contratos de Asociación y de los Contratos de Operación las empresas extranjeras tenían la posibilidad de participar con el 50% de la producción descubierta y generada, permitía también que el Estado sea propietario del 50% de la producción y la empresa extranjera del restante 50%, sobre el que tenía que pagar regalías e impuestos.

La comparación de la actual composición tributaria con el periodo anterior a 1996 nos muestra que en aquel entonces, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos controlaba toda la cadena hidrocarburífera, sin descartar la participación de empresas transnacionales mediante los contratos de operaciones, y transfería al TGN 370 millones de dólares por año. Después de la capitalización y la privatización, hasta el año 2003, el sector petrolero en promedio ha transferido al TGN 385 millones de dólares. Tal como podemos constatarlo, la ganancia neta se eleva solamente a 15 millones por año. Sin embargo hay varios aspectos importantes:

- Si valoramos esos aportes al TGN en relación al valor del barril de petróleo antes y después de la capitalización, el aporte después de 1996 es menor.
- De los 385 millones de dólares del aporte tributario al TGN, el 65% se explica por impuestos indirectos, los que recaen sobre el consumo (IVA, IT, IEHD) y que constituyen la fuente principal de transferencia de ingresos del sector hidrocarburos al Estado. Pero estos impuestos no son pagados por las empresas, sino por todos nosotros que consumimos gasolina, diesel, utilizamos transporte aéreo, ferroviario y terrestre.
- Las empresas tienen un aporte muy reducido dentro de este Régimen Impositivo puesto que anualmente pagan un Impuesto a las ganancias que se limita a 9 millones de dólares.

El desmantelamiento de la cadena productiva y la industrialización de los hidrocarburos

La industrialización de los hidrocarburos constituye un aspecto de vital importancia en la problemática de estos recursos, por lo que las leyes de todos los países sudamericanos a excepción de Bolivia, otorgan un valor sustantivo a este tema. En Bolivia, existe un vacío jurídico al respecto; después de la privatización, el marco jurídico de la nueva institucionalidad no aborda seriamente el tema de la industrialización, refiriéndose únicamente al comercio y transporte de los hidrocarburos; por lo tanto, cualquier proyecto de industrialización, de establecimiento de petroquímicas, elaboración de fertilizantes, transformación de gas en líquidos o gas comprimido para vehículos, no dispone el respaldo jurídico.

Por otra parte, al desintegrar Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos se afectó los intereses del Estado pues la nueva política en hidrocarburos desmanteló la cadena hidrocarburífera. La importancia de los beneficios que comprende esta cadena puede ser ilustrada al considerar los procedimientos de PETROBRAS en Bolivia, esta empresa se ha posicionado en diferentes fases del proceso productivo: exploración, explotación, transporte, comercialización, refinamiento y muy próximamente industrialización mediante una petroquímica en Puerto Suárez; más aún, PETROBRAS vende gas al Brasil y compra este gas en el país vecino. Todo ello representa una señal fundamental: la rentabilidad del negocio que encierra la integración de la cadena hidrocarburífera.

De manera general, se ha difundido la idea de acuerdo con la cual YPFB no dispone de recursos suficientes para participar en esta cadena. No obstante, no debemos olvidar que en el caso de la industria petrolera, los bolivianos son propietarios de 49% de las dos empresas capitalizadas: CHACO y ANDINA (esta última ha tomado un valor particular al ser comprada por REPSOL), por consiguiente, allí se encuentra la posibilidad de reactivar YPFB, de forma tal, que respaldados en un marco jurídico, los bolivianos podrían participar en los procesos y proyectos de industrialización, sin embargo, esto no puede ser desligado de una sólida toma de posición por parte de Bolivia sobre los mercados posibles en Sudamérica, América Latina y en los países de ultramar.

Impuestos a las ganancias extraordinarias

En la reflexión sobre la problemática de los hidrocarburos en Bolivia interviene además de la propiedad y las regalías una nueva figura impuesta por el marco jurídico: el SURTAX, se trata de un impuesto a las ganancias extraordinarias generadas en las fases de exploración y explotación.

Para la aplicación de este impuesto se deben considerar una serie de imprecisiones y vacíos legales que impiden su real aplicación, entre estas:

- La Ley de Modificaciones de las Leyes Tributarias y de Hidrocarburos N° 1731 estipula que el SURTAX debe ser aplicado cuando los campos se encuentran explotados casi en su plena capacidad; sin embargo, conviene cuestionarse sobre los parámetros utilizados para definir la "plena" capacidad de un campo. Así por ejemplo, en el caso de la exportación de gas al Brasil, la plena explotación consistiría en transportar los 30 millones de pies cúbicos por día en el gasoducto, tal como lo señala el contrato de venta, sin embargo, no podemos cobrar el SURTAX puesto que nos encontramos por debajo de esta cantidad.
- La segunda condición para la aplicación de este impuesto es la recuperación por parte de las empresas del doble de la inversión realizada. No obstante, la Ley, las Disposiciones y los Reglamentos no definen la entidad encargada del control de los niveles de inversión y de recuperación.
- La tercera condición de aplicabilidad se vincula con la no-inversión en Bolivia de las ganancias obtenidas por las empresas transnacionales. Evidentemente, estas empresas pueden argumentar que están invirtiendo en nuestro país puesto que la remisión de utilidades al extranjero es muy reducida, pero tampoco existen mecanismos definidos para la fiscalización.

En realidad, las relaciones asimétricas entre el Estado boliviano y las transnacionales, establecen que el SURTAX nunca será aplicado, por lo tanto, este impuesto no es el mecanismo que sirva para compensar la pérdida de 32% de regalías, tal como afirman los defensores de la nueva institucionalidad.

Nuevas perspectivas

En la coyuntura actual existen diferentes corrientes de pensamiento sobre la problemática considerada. El gobierno se ha comprometido con la modificación de la Ley de Hidrocarburos, sin embargo, parecería que sólo se modificará el sistema tributario y otros ajustes menores sin verdaderos cambios sustanciales.

La consideración de la propiedad, de las regalías, de sistema tributario, de la industrialización y de la reposición de YPFB refleja naturalmente la gran necesidad actual de construir soluciones cualitativas a partir de una visión integral consolidada en una Nueva Ley de Hidrocarburos que derive en una política y una estrategia energética que sirvan a los intereses de los bolivianos.

Es importante examinar en ese sentido un parámetro esencial: la utilización de los probables recursos que ingresen gracias a la exportación, industrialización y todas las actividades desarrolladas a partir de las reservas hidrocarburíferas. Desde la época de la colonia, nuestro territorio se vinculó al mundo mediante la exportación de materias primas; posteriormente, con la constitución de la República, estos recursos articularon nuestras relaciones internas en el orden político, económico y social. La utilización que hemos hecho de nuestros recursos esta vinculada con la demostrada insatisfacción por

el tipo de país que hemos construido, por la conformación de una sociedad excluyente, discriminante y polarizada. Esto se vincula con la utilización que hemos hecho de nuestros recursos; por ejemplo, Bolivia ha exportado hacia Argentina por un valor de 4'000 millones de dólares en los últimos años, pero estas ganancias han sido despilfarradas en gastos corrientes y en el pago de la deuda externa.

Hoy en día las condiciones generadas por un movimiento social que ha tenido la capacidad de articular a sectores importantes del país en torno al gas, son muy favorables. A raíz del conflicto de octubre de 2003, las empresas petroleras expresan su preocupación por el ambiente de total incertidumbre en lo que se refiere a sus negocios y han señalado su disposición al diálogo. De esta manera, los cambios serán producto de una negociación, pero debe tratarse de un proceso que no comprenda únicamente al gobierno boliviano por las asimétricas relaciones que siempre ha tenido con el capital extranjero, sino más bien en la participación de todos los sectores sociales en la negociación para alcanzar la solución. Tenemos la posibilidad de conformar grupos consultivos de profesionales y de llegar a acuerdos entre todos los bolivianos de manera que podamos enfrentar en un solo bloque a las empresas transnacionales; en caso contrario, existe el riesgo de que prosperen proyectos que definan las condiciones que regirán la actividad petrolera de aquí en adelante y que sigan afectando dramáticamente al país.

Comentarios y preguntas

¿Cómo podríamos revertir la situación actual mediante las imposiciones tributarias?

En aspectos relacionados con los impuestos, particularmente en los proyectos de industrialización, Bolivia debería ser parte del paquete accionario de manera que obtenga ganancias bajo la forma de dividendos en las proporciones que participe en relación al total del capital accionario, además se tendrían que generar mecanismos de control y de fiscalización.

El Impuesto Específico a Hidrocarburos y Derivados (IEHD) constituye la variable de ajuste para recolectar mayor o menor cantidad de dinero. El IEHD no es un porcentaje, sino un valor absoluto del monto total del precio de hidrocarburos. Por ejemplo, la gasolina corriente cuesta 3.21 bolivianos, y de esta cantidad el IEHD representa 1.50 bolivianos; si se quiere mayor recaudación, se eleva el IEHD a 1.80 o 2 bolivianos. Entonces, este impuesto indirecto tiene más peso en el aporte del sector hidrocarburos que los impuestos directos, lo que no es razonable. En este sentido, el IEHD debe ser sujeto de un cambio para que no sea la variable de ajuste. El IEHD tiene que continuar pero en términos de tasas que nos sean proporciones absolutas en el valor total o el precio de los derivados del petróleo permitiendo así la reducción del precio de los derivados y que la gasolina cueste menos.

¿Cuáles son las posibilidades reales de industrialización mediante YPFB?

Ese tema amerita una discusión profunda en un horizonte de mediano plazo. En el marco vigente, la política hidrocarburífera no es una política estatal puesto que da total libertad a las empresas transnacionales debilitando al Estado, por lo tanto, para precautelar los intereses del país cualquier proceso de industrialización tiene que contar con la participación de YPFB, definiendo claramente que esta empresa participe en el paquete accionario de los diferentes proyectos y ese paquete no puede ser definido en un porcentaje único para todos los proyectos. Como respaldo para garantizar la participación de YPFB, no solo se dispone de las reservas de ANDINA y CHACO, sino también de las acciones del Fondo de Capitalización Colectiva que representan 1'571

millones de dólares. En ese sentido, debemos detener de forma inmediata la privatización de este Fondo de Capitalización y emitir una ley expresa para que las acciones del Fondo no sean vendidas.

¿Tenemos posibilidades de negociar con las empresas transnacionales en términos que nos sean favorables?

Investigando el tema de la privatización de la industria petrolera, tuve posibilidades de acercarme a las instituciones estatales que negocian con las empresas transnacionales. Lo que pude ver es que Bolivia no dispone de una masa crítica de profesionales que conozcan el tema y tengan capacidad de negociación, al contrario de las empresas, que tienen profesionales con mucha experiencia y que cuentan con ex - autoridades de hidrocarburos, que pasaron a trabajar en ellas al terminar sus gestiones, de manera que el país no solo pierde profesionales, sino también información.

En ese sentido, es urgente generar masa crítica de ingenieros petroleros y personas experimentadas en la problemática ambiental. Podemos tomar como ejemplo las experiencias en fiscalización e interlocución de la empresa estatal holandesa, y en lo concerniente a negociaciones como la venta del gas a Estados Unidos y México, podemos basarnos en las experiencias de países como Trinidad y Tobago que tiene un proyecto de Atlantic LNG, en el cual participan las mismas empresas del Consorcio Pacific LNG. Ese país caribeño, muy pequeño en relación a Bolivia, dispone de mayor capacidad de negociación; en el caso del LNG y de otros proyectos, los acuerdos alcanzados con las empresas transnacionales giran en torno a una liberación de todo pago (regalías, impuestos, etc.) en los primeros 6 años, a partir del séptimo año, el Estado de Trinidad y Tobago participa con el 50% de todas las ganancias.

Entonces, lo que nos hace falta ahora, son eventos de reflexión, ser muy creativos y constructivos, presentar propuestas conjuntas, de tal manera que el gobierno vea que la sociedad civil está trabajando con un solo objetivo y en una misma línea de acción y así evitemos que existan tantas propuestas como instituciones u organizaciones.

¿Cómo se determina el precio del gas? ¿Es un precio internacional?

Tenemos dos experiencias en el país en la definición de precios:

- El precio definido para exportar al Brasil es un precio en Río Grande (Santa Cruz), a partir de una fórmula acordada entre el gobierno de Brasil y el gobierno de Bolivia. Básicamente, ese precio fue establecido en función del precio internacional de tres tipos de fuel oil; si aumenta el precio del fuel oil, el precio de exportación tiende a aumentar. Esta última temporada, por el comportamiento del mercado internacional de un precio del petróleo que tiende a aumentar, el precio de exportación al Brasil nos ha beneficiado.
- En cambio, con el proyecto de venta a los Estados Unidos y México, el precio se va a definir a partir del NETPACK, el precio de consumo final en California. A partir de ahí hay que reducir costos y ganancias en las diferentes fases: en la planta que se va a instalar en México, en los barcos metaneros, en el proceso de la planta que puede haber en un puerto X y en el transporte, siendo la variable de ajuste en Bolivia, el precio en boca de pozo. Entonces el que sufre la mayor incidencia es el precio en boca de pozo y por lo tanto los ingresos al TGN.

¿Debemos expropiar a las empresas transnacionales?

Es cierto que cuando Sánchez de Lozada estuvo en su primera gestión suscribió documentos de garantía a la inversión extranjera con el Fondo Monetario Internacional,

el Banco Mundial y de manera bilateral con los Estados Unidos, además en el marco de el ALCA se intenta exorcizar el espíritu de las expropiaciones señalándose que si un Estado nacional considera de interés nacional, puede expropiar y tiene que pagar.

La gran incógnita en este caso es: ¿Qué entendemos por “interés nacional”? En el ALCA, nadie define ese término, para nosotros, el interés nacional es la recuperación de la propiedad, pero es posible que la óptica de las empresas extranjeras sea muy diferente. En los documentos se reconoce también que cualquier controversia tiene que ser dirimida en tribunales internacionales, pero sabemos muy bien cómo nos va en esos tribunales.

¿Cuáles son las perspectivas del Referendo propuesto por el Presidente Carlos Mesa?

Me pregunto quién ha asesorado al Presidente para que introduzca como elemento fundamental el referendo vinculante. ¿No será deliberado?, de tal manera que a través de ese referendun ya no haya posibilidad de discutir los aspectos sustantivos.

En política nada es casual, no creo que las empresas transnacionales no tengan ingerencia en las decisiones políticas. Los compromisos que asume el gobierno frente a la población después de octubre son: referendo vinculante y modificación a la Ley de Hidrocarburos. Son dos aspectos que creo muy funcionales con las preocupaciones de las empresas transnacionales. Si en el referendun la pregunta es: ¿Exportamos por Chile o no exportamos? La respuesta será: “Sí, exportamos”, a partir de esto se va a deducir que el pueblo boliviano aprueba el proyecto LNG y el consorcio Pacific LNG tiene luz verde.

Por otra parte, creo que el Presidente ha apostado a la modificación de la Ley de Hidrocarburos y no ha realizar cambios drásticos en el sistema jurídico. No obstante, cuando el Mandatario afirma que los movimientos sociales deben respetar las leyes y la jerarquía jurídica, éstos deben anteponer como condición: “que el Presidente empiece por respetar la pirámide en materia de hidrocarburos”. Si aplicamos lo estipulado por la Constitución Política del Estado y en particular el Artículo 139, todas las leyes del neo-institucionalismo se abrogan.

La explotación de los hidrocarburos comprende también riesgos para el medio ambiente?

El análisis sobre la problemática de los hidrocarburos no puede circunscribirse únicamente al ámbito de la economía puesto que el tema del medio ambiente es sustancial. La actual Ley de Hidrocarburos se antepone a las otras leyes, de tal manera que si se encuentra una reserva de gas o petróleo en un bosque, un río o en un territorio indígena, esta ley predomina.

La temática del medio ambiente constituye un punto pendiente de discusión en la sociedad boliviana, por una parte, deberíamos considerar una Superintendencia de Hidrocarburos encargada de regular los problemas ambientales y por otra parte, la Ley de Medio Ambiente vinculada a hidrocarburos resulta insuficiente puesto que no abarca la industrialización, cuyos proyectos pueden afectar gravemente al medio ambiente.

En la coyuntura actual han sido priorizados otros elementos, tales como la recuperación de los hidrocarburos a favor del Estado boliviano y no aspectos ambientales. Nuestra preocupación por la explotación de los recursos hidrocarburíferos debe incluir el establecimiento de un marco jurídico apropiado en aspectos ambientales, para así si el caso ameritara poder enfrentar citaciones como la que está pasando en Ecuador con el juicio a TEXACO.

LA CRISIS BOLIVIANA EN EL CONTEXTO REGIONAL

Álvaro García Linera*

Elementos de reflexión sobre la crisis del Estado boliviano

El conflicto del mes de octubre de 2003, denominado también “la Guerra del Gas”, ha tenido lugar en el contexto de una profunda crisis que atraviesa el Estado desde hace cuatro años. Ésta se vincula con el quiebre del funcionamiento regular de tres grandes componentes de la estructura estatal: la estructura de correlación de fuerzas, el sistema de creencias y el sistema de instituciones.

En lo que concierne a la correlación de fuerzas sociales con capacidad de influir en la toma de decisiones políticas, cabe destacar que durante los últimos 18 años, la forma de estructurar la gestión de lo público y la capacidad de toma de decisiones estuvo concentrada en ciertos bloques de poder: los inversionistas extranjeros (encargados del 60% de la formación bruta de capital fijo en los últimos años); la inversión local ligada a la inversión extranjera, el sistema de partidos políticos relativamente reciente en Bolivia y las organizaciones de apoyo multilateral (FMI, Banco Mundial, CAF). Estas últimas tomaron mayor peso a partir de 1986 y en los últimos años han intervenido de manera fundamental en las políticas públicas y en la toma de decisiones. La instauración de este grupo de poder en el país se produjo de manera paralela a la desestructuración de las antiguas formas de agregación social, tales como la Central Obrera Boliviana, que constituía un modo de unificación y articulación de la demanda de lo subalterno frente al Estado. La desestructuración fue posible mediante una recomposición de los sistemas laborales, el despido de los trabajadores y la flexibilización de los contratos.

Ahora, la estructura de fuerzas que gestiona el capital político estatal ha comenzado a ser cuestionada e interpelada a partir del año 2000. Desde entonces se ha evidenciado el surgimiento de nuevas fuerzas sociales con la capacidad no solo de paralizar el país durante días, sino de imponer parte de sus demandas en decisiones estatales, de ejercer control territorial sobre ciertas zonas del país y de cambiar políticas públicas, leyes, y, como en el último conflicto de octubre, hasta de derrocar a un gobierno. De este modo, nuevas y antiguas fuerzas sociales con base organizativa territorial, han comenzado a disputar a las fuerzas dominantes el sentido de la toma de decisiones sobre aspectos medulares de la economía y de la política boliviana: presupuestos de la nación, el tema impositivo, propiedad de recursos públicos y control del excedente económico.

Al considerar el segundo componente de la crisis estatal, se debe recordar que todo Estado constituye una maquinaria de creencias movilizadoras de la sociedad. Aquella matriz de creencias que han regulado la vida política del país del resto de América

* Docente UMSA. Analista en temas sociales y políticos

Latina en las últimas décadas se basaban en el dogma del papel modernizante de la inversión extranjera y la libre empresa, en la reducción del ideal democrático a los contubernios de los pactos partidarios, en la apertura de mercados y la flexibilización laboral como modos de despegue económico. En la década de los años 80 y 90 del siglo XX, este sistema de ideas-fuerza, recibió apoyo de amplios sectores de la población. Así, el gobierno del Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR) ganó su primera gestión con una votación del 36% del electorado, que en términos porcentuales solo tienen equiparación con la victoria electoral del frente izquierdista de la UDP, al momento de la transición de los regímenes militares a los gobiernos civiles a fines de los años 70. El sistema de creencias ha sido también integrado por emisiones discursivas de centros académicos, organizaciones no gubernamentales y medios de comunicación, que durante los últimos 15 años han tenido un papel preponderante en la conformación de los sentidos comunes en torno a los cuales la sociedad interpretó y oriento sus actividades.

Sin embargo, desde el año 2000 las ideas-fuerza estatalmente emitidas han sido cuestionadas, en primer lugar por otras propuestas discursivas centradas en torno al auto-gobierno indígena, la auto-representación sindical y la recuperación social-estatal de los recursos públicos privatizados. La principal característica de esas nuevas ofertas discursivas radica en que no solo interpelan el orden "neoliberal" de las últimas décadas, sino que también ponen en tela de juicio el armazón republicano del Estado boliviano, que ha construido su institucionalidad a partir del desconocimiento de lo indígena, como elemento constitutivo del Estado y de la propia cultura legítima. De la misma forma, en esta emergencia de nuevas creencias movilizadoras, se distingue un segundo enfoque a partir del cual se construye la crítica de la lógica liberalizante que le dio estabilidad y legitimidad al Estado neoliberal y patrimonial durante las últimas décadas, se trata de la preocupación por la recuperación de los recursos públicos y por la mayor participación o intervención directa de la sociedad en la toma de decisiones, que han encontrado gran receptividad en la población y permitido la unificación de distintos grupos sociales en una especie de cerco social al Estado.

En la crisis estatal interviene también el actual resquebrajamiento del sistema de instituciones que regulan el régimen de premios y sanciones socialmente dominantes: desde 1982, la institucionalidad del Estado boliviano se ha sustentado en la subordinación del poder legislativo y del poder judicial al poder ejecutivo, caracterizándose también por el papel predominante de los partidos políticos como únicos intermediarios y mediadores legítimos entre la sociedad y el Estado. Este último elemento ha sido denominado la "democracia pactada" y su funcionamiento es relativamente reciente en nuestro país. Si antiguamente el gobierno podía ser desestabilizado al no contar con la mayoría parlamentaria (el caso de la UDP), hoy son las propias coaliciones parlamentarias quienes sostienen al poder ejecutivo, a su vez, éste redistribuye el aparato público a partir de los porcentajes de las coaliciones en el parlamento.

No obstante, estas estructuras institucionales que garantizaron estabilidad y gobernabilidad política al país durante poco más de década y media, desde hace 4 años atrás están siendo cuestionadas de manera radical por los movimientos sociales antiguos y nuevos. Existen lugares donde el régimen estatal está siendo sustituido por formas sindicales de auto-gobierno local. En regiones del Altiplano, el norte de Potosí y algunos lugares del Chapare, las sub-prefecturas, que constituyen la presencia política del Estado en las provincias, han sido quemadas, así como los puestos policiales, más aún, las alcaldías se encuentran subordinadas a federaciones sindicales. En otros lugares, han sido conformadas estructuras comunitarias militarizadas que se reúnen temporalmente en los momentos del bloqueo, en confrontación directa con los regimientos del ejército: los "cuarteles indígenas". En términos de lucha política parlamentaria, se debe también mencionar a dos de los partidos políticos de oposición más importantes, el Movimiento Al Socialismo (MAS) y el Movimiento Indígena Pachacuti (MIP) que representan la prolongación parlamentaria de coaliciones sindicales y gremiales.

La ocupación local-territorial de formas sindicales de auto-gobierno y la fuerza de movimientos sociales con capacidad de paralizar varias regiones del país, de controlar temporalmente varias ciudades o departamentos, de interpelar al Estado y de proponer leyes, han llevado a una dualización de la estructura política en Bolivia. El último conflicto de octubre es un ejemplo de ello. Existe una dualidad institucional puesto que la gente está haciendo política vía partidos y parlamento, pero también vía sindicatos y gremios. En algunos casos está haciendo política y está realizando control territorial y en otros casos delibera y plantea propuestas al Estado vía las formas sindicales. De hecho, la posesión del actual Presidente de la República ha resultado de un "empate" provisional de las formas sindicales, gremiales y comunitarias de acción política, y las formas partidarias.

La crisis de octubre

Es importante considerar algunas de las características de la sublevación indígena-popular del mes de octubre que abarcó cinco de los nueve departamentos de Bolivia, conmoviendo principalmente a las zonas de los Valles y del Altiplano. En primer lugar, se trató de un movimiento vinculado con la querrela por la propiedad de un recurso público, el gas, en torno al cual se agolpan una serie de historias, recuerdos y vivencias populares. Así, cabe recordar que Bolivia perdió un pedazo de su territorio durante la guerra con Paraguay y que el conflicto se relacionó con los recursos hidrocarburíferos. Por otra parte, en torno al gas se encuentran las primeras experiencias del nacionalismo revolucionario, la experiencia popular más importante en términos de la unificación de una sociedad muy compleja y multicultural como la sociedad boliviana. En torno a este recurso se ubica también un tipo de Referendo plebeyo que se ha dado en los últimos años por medio de bloqueos y movilizaciones, cuestionando el papel de las empresas privadas en Bolivia, en la medida en que los hidrocarburos, las telecomunicaciones, el transporte aéreo, la electricidad y el agua, se encuentran en manos privadas. De esta forma, el gas constituyó un "pretexto unificador" que permitió en los últimos meses articular grupos, tendencias, corrientes, liderazgos y comportamientos muy diferenciados y dispersos de los movimientos sociales.

La segunda característica del levantamiento radica en que se trató de una movilización que partió de un terreno político y concluyó en otro nivel político. Antes, las reivindicaciones partían de cuestiones gremiales para desembocar posteriormente en el terreno político. A diferencia, la movilización de octubre partió con una demanda política, el rechazo a la venta del gas a Estados Unidos y recuperación por parte del estado de los hidrocarburos; a medida que pasaban los días, aumentaban las muertes provocadas por el ejército y se radicalizaban los sublevados, la consigna cambió exigiendo la renuncia de Sánchez de Lozada, a pocas horas de su renuncia comenzó a surgir lentamente la posibilidad de instaurar un gobierno de movimientos sociales.

La tercera característica de la insurrección de octubre fue la base organizacional de los sublevados ya que las comunidades y sindicatos agrarios, así como las juntas de vecinos fueron los protagonistas fundamentales de la movilización. Se trata de formas territoriales de organización social muy locales, con demandas de tipo básico pero que al articular una red horizontal de solidaridad y de acción urbano-rural conjunta dieron lugar a la sublevación social más importante de los últimos 50 años en Bolivia.

Otro elemento fundamental del levantamiento radica en la presencia indígena, y aymara en particular.⁹² Desde la perspectiva política, en relación a otros Pueblos Indígenas, el movimiento indígena aymara es el más fuerte, al haber construido una narrativa y un proyecto social más consistente y autonomista. El conflicto se inició con bloqueos de carreteras en el altiplano aymara y a raíz de las muertes producidas por la

92 De acuerdo con el último Censo de Población y Vivienda, 62% de población boliviana es indígena. Los Aymaras representan 25% y se encuentran asentados en el Altiplano mientras que los Quechuas habitan principalmente los Valles y constituyen 30% de la población total. A su vez, más de 35 Pueblos Indígenas habitan el Oriente boliviano y representan 7% de la población.

acción del ejército en esta región (Warisata), se extendió hacia los otros departamentos alcanzando a diferentes sectores indígena-populares. En lo que concierne a la ciudad de El Alto, confluyen dos tipos de experiencias culturales: por un lado existe una experiencia minero-obrera a partir de la presencia de los antiguos mineros y fabriles, que se vincula con un proletariado muy joven, flexible y fragmentado y por otro lado, los niveles de auto-adscripción indígena, principalmente aymara y quechua.⁹³

La sublevación se caracterizó asimismo por la articulación entre la ciudad y el campo. Efectivamente, las movilizaciones en Bolivia se dan de manera general en uno de estos dos ámbitos, con excepción de la Guerra del Agua en Cochabamba. En el caso de octubre, el levantamiento se inició en el campo para expandirse posteriormente hacia las ciudades de El Alto, La Paz, Sucre, Potosí, Oruro y Cochabamba, así como hacia otras zonas agrarias.

Un elemento que también debe ser considerado en la sublevación radica en los procesos de creciente militarización de la acción colectiva. Los "cuarteles indígenas" del altiplano que desde el año 2000 se forman cada vez que la CSUTCB (Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia) convoca a bloqueos de caminos, constituyen explanadas donde se reúnen integrantes de las comunidades con armas tradicionales y nuevas, obtenidas en los cuarteles del ejército. Hay regiones en el país, especialmente en el Altiplano, donde los jóvenes conscriptos regresan a sus comunidades con fusiles y municiones, además, cuentan con armamento de la guerra de 1936 con Paraguay y de la Revolución del 52 cuando se formaron milicias campesinas y obreras. Por otra parte, en la zonas de la sublevación se juntan machetes, piedras y dinamita aportada por los mineros. Tres de estos cuarteles se conformaron durante el último mes constituyendo una confederación de comunidades temporalmente militarizadas. Por otra parte, en la ciudad de El Alto habita una juventud preparada en el ámbito militar al ubicarse el 35% de los reservistas de Bolivia, esto permitió que en algunos sectores de esta ciudad se formaron "levas" barriales para hacer rondas de vigilancia y fueran previstas estrategias de autodefensa. Existe entonces un proceso de militarización autónoma de las organizaciones comunitarias y locales, implicando una creciente radicalidad de la acción colectiva.

Con todo este contexto, no es posible entonces considerar al levantamiento de octubre como un hecho aislado, puesto que se ubica en una cadena de sublevaciones que se remonta al año 2000 con la Guerra del Agua en Cochabamba. Esta última duró casi una semana, expulsó a una empresa extranjera y modificó una ley. En septiembre y octubre del mismo año hubo otra sublevación donde las carreteras quedaron bloqueadas y emergió con mayor vigor la identidad y los liderazgos indígenas. En junio-julio 2001 se produjo una sublevación en el Altiplano y se conformó el primer "cuartel indígena" (Q'alachaca), acontecimiento que se dio inmediatamente después de que en los Yungas, la población y los campesinos expulsaran a las tropas del ejército republicano que pretendían erradicar cacaos; mientras que en enero del año 2002 el Chapare y los Valles de Cochabamba fueron escenarios de otra movilización. Por último, en junio del mismo año, las elecciones marcaron de cierta manera un quiebre o una revolución simbólica en la medida en que el comportamiento electoral clásico del mundo plebeyo-indígena boliviano se revirtió. Cabe recordar que en Bolivia, el movimiento indígena, pese a su mayoría demográfica, nunca había obtenido más allá de 3% del electorado. Sin embargo, el 2002, el líder aymara Felipe Quispe obtuvo 6% y Evo Morales, con mayor ascendencia en los Valles, se situó en 20%, distanciado a poco más de 30'000 votos del ganador, Sánchez de Lozada. Este fenómeno representó el más impactante derrumbe del sistema colonial de creencias que había garantizado, hasta hace dos años atrás, que el electorado indígena siempre votara por mestizos o blancos.

93 En el censo estos niveles representaron 80% de la población de El Alto.

Por otra parte, cabe destacar que además de generar expectativas, redes sociales y nuevas demandas, la sublevación ha demostrado también la constitución de un bloque conservador muy radicalizado. Prueba de ello son los 80 muertos y las centenas de heridos por bala. Más aún, un día antes de su renuncia, el ex – Presidente estuvo a punto de desplazar la sede de gobierno a Santa Cruz, de solicitar el envío de cascos azules para vigilar la Zona Sur de la ciudad de La Paz y de emprender una mayor represión de los movimientos sociales. Así, un informe del ejército publicado cuatro días después del inicio del levantamiento expresaba que el cálculo de bajas civiles previstas por el gobierno y por el Alto Mando Militar para dar fin a la sublevación se situaba alrededor de 600. Otra ilustración de esta dinámica radica en la difusión de la idea de una salida conservadora autoritaria y en la emergencia de movimientos cívicos de corte elitista en Tarija y Santa Cruz. Estos últimos, más allá de la disputa por el control del gas y de los vínculos establecidos con ciertos sectores empresariales a nivel internacional, expresaron también la idea de la extra-parlamentarización de la acción política de las elites bolivianas.

Hacia la resolución de la crisis política

Actualmente Bolivia atraviesa un periodo de transición que antecede la instauración inminente de reformas y transformaciones tanto en el ámbito político como en el ámbito económico. La posibilidad de una resolución mediante la confrontación electoral en el año 2007 entre Jorge Quiroga, la fuerza más joven del conservadurismo y Evo Morales como representante de los movimientos sociales, parece improbable. La crisis estatal no puede esperar tanto, pues ella genera una situación de incertidumbre y de inestabilidad que resulta intolerable por largo tiempo para la mayoría de los ciudadanos. De forma tal, que al considerar el margen de posibilidades que se presentan a corto plazo, es posible formular teóricamente tres opciones de resolución parcial o total de la crisis estatal.

La primera sería de carácter reformista radical y se articularía con la modificación del orden político-económico del país mediante la inclusión de la multiculturalidad en las estructuras estatales, reformas en la representación parlamentaria y mecanismos multiculturales de ascenso social. En términos reformistas podría también contemplarse una multiorganizacionalidad del Estado que se caracterizaría por la combinación de formas de participación política comunitaria tradicional y de formas de representación liberal-partidaria. Ello permitiría una modernización de la política a partir de un tipo de “mestizaje” institucional que enlazaría a las dos culturas políticas predominantes en el contexto nacional. Esta reforma radical, en el ámbito económico, podría considerar sustanciales modificaciones en torno a la propiedad de los hidrocarburos, a un nuevo papel del Estado en la gestión de los recursos públicos y a la modificación de la salvaje integración que Bolivia ha tenido en el contexto internacional en términos de la apertura de mercados de un país que apenas cuenta con un mercado interno. Estas medidas podrían serían viabilizadas mediante la conformación de una Asamblea Constituyente. No obstante, es importante destacar que la radicalidad de las reformas depende del grado de movilización desplegada por los movimientos sociales y de flexibilidad por parte de las elites.

La segunda opción de resolución de la crisis política actual podría cobrar una forma autoritaria, tal como un golpe de Estado, en correlación con la conspiración protagonizada por las fuerzas políticas y empresariales más conservadoras del país. El levantamiento de octubre ha generado gran temor en las clases medias que se han convertido en el foco de concentración de inclinaciones hacia el autoritarismo, imaginado como un medio eficaz de control de lo que se considera como un “caos” interminable. Tampoco se debe olvidar que los capitales extranjeros que disponen de importantes intereses en los hidrocarburos y en la minería se han sentido amenazados

durante el levantamiento y tal vez podrían sentirse propensas a apoyar este tipo de salida autoritaria. En este caso, el Estado neoliberal entraría a una fase autoritaria que vendría a sustituir a su fase "democrática".

En la estructura de posibilidades se puede imaginar una tercera opción: la guerra civil. En sectores sociales e indígenas en particular se hace presente un sentimiento de esfuerzo no culminado que podría concretarse en nuevos enfrentamientos con el Estado. De hecho, a mediados del mes de octubre se produjo una suerte de apresto semi-insurreccional en la ciudad de El Alto y en el campo, donde varios cuarteles policiales y militares fueron rodeados. Esta experiencia ha sido retomada por los sectores más radicales de los movimientos sociales en la perspectiva de lo que denominan una "batalla final" a mediano plazo. Además, cabe considerar que las sublevaciones indígenas y campesinas en el campo boliviano se relacionan también con la finalización de los ciclos agrícolas, uno de los cuales se aproxima en los próximos meses y ha de repetirse el siguiente año.

Si se compara la situación actual con la crisis de 1985, se constata una serie de diferencias cualitativas. Los sectores conservadores disponen de menos poder de iniciativa, lo cual contrasta con un mayor vigor organizativo y propositivo en los movimientos sociales. A pesar de que estos últimos se encuentren relativamente fragmentados y enfrenen dificultades en el establecimiento de alianzas, elaboran de hecho proyectos y propuestas de reformas y de transformación del Estado. De esa manera, si bien las fuerzas conservadoras disponen de mayor consistencia y solidez en comparación con 1985, las opciones de tipo reformista (moderado, al estilo Mesa, o radical como el que pretende el MAS) o revolucionario con la probabilidad de anclar derechos de los sectores subalternos, son relativamente más amplias que antes, y también por ello la propia posibilidad de una salida autoritaria.

La crisis política boliviana en el contexto regional sudamericano

Los acontecimientos de octubre han tenido una repercusión mediática importante en el contexto internacional generando acciones de solidaridad en diversos países que resultaron gratamente sorprendentes por su grado de inmediatez. Pero a la vez, también se han hecho visibles otro tipo de intereses estatales que no necesariamente son de corte solidario. Se puede citar la presencia de asesores del ejército norteamericano en el Estado Mayor, la presencia de la comisión mediadora argentino-brasileña una semana antes del desenlace, cuya intervención en la dimisión del ex – Presidente es aún difícilmente estimable. En este caso, más que una acción de solidaridad, se reveló la voluntad de estos países de velar por la estabilidad de un país donde tienen intereses económicos considerables. Al respecto, cabe destacar la gran presencia económica de Brasil, que además posee importantes pozos gasíferos, gasoductos y plantas procesadoras de petróleo, de forma tal, que los mediadores enviados por el Presidente Lula no se preocupaban tanto por los muertos sino más bien por sus inversiones. Posteriormente, durante la Cumbre Iberoamericana del mes de noviembre, se evidenció que los gobiernos actúan por lo general como portavoces de las inversiones extranjeras, así por ejemplo, el Presidente español expresó su preocupación por los intereses de REPSOL-YPF que posee varios campos gasíferos en el país.

Si bien la magnitud de la inversión extranjera no es tan elevada como en otros países, se calcula que asciende en los últimos años a poco más de 6'000 millones de dólares. La particularidad y preocupación que ha cobrado Bolivia entre gobiernos y empresas extranjeras, radica en la posibilidad de constituir "pésimo ejemplo" de un país donde la resistencia popular represente una amenaza para los intereses de estas inversiones. En Bolivia ya se produjo un tipo de comportamiento social donde una sublevación expulsó a una empresa extranjera (la "Guerra del Agua" que expulsó a la

empresa Betchel, empresa que privatizó el servicio de agua potable en Cochabamba), y no sería algo extraordinario que algo así también suceda con algunas empresas petroleras asentadas en el país.

En lo que respecta a acuerdos y alianzas entre movimientos sociales del continente y el mundo, de momento no se percibe una política real y sistemática por parte de los movimientos sociales bolivianos y sus liderazgos por intentar establecer acuerdos, acciones y demandas conjuntas con los movimientos regionales. Con todo, existen pautas de orientación que pueden habilitar un mejor contacto entre organizaciones sociales. Por ejemplo, la experiencia electoral de los indígenas ecuatorianos ha tenido un impacto sustancial en la propia incursión parlamentaria de los indígenas bolivianos. Además, se considera la importancia de la experiencia zapatista en términos de la revitalización de las formas comunales de toma de decisiones para proyectarlos a nivel nacional. No obstante, éstos constituyen ejemplos que no resultan de una planificación organizada sino más bien de iniciativas individuales de ciertos líderes que intentan recoger las vivencias de otros movimientos sociales.

Comentarios y preguntas

¿Existen posibilidades de insurrección armada en Bolivia tal y como se da en Colombia?

Es importante tomar en cuenta que en Bolivia de tiempo en tiempo surgen estructuras militarizadas de corte comunitario lo cual difiere de las formas organizativas de las guerrillas colombianas. En Bolivia, la organización de sublevaciones o insurrecciones se asientan en la propia autoorganización autónoma de sindicatos, gremios y juntas vecinales de barrios ante lo que consideran una agresión por parte del Estado. En cambio, en el caso colombiano, que no lo conozco a detalle, la acción armada tiene como núcleo una organización política partidaria que organiza en torno a él modos militarizados de acción política. De manera general, todas las experiencias guerrilleras bolivianas que han buscado sobreponerse a la experiencia militar autónoma de los sindicatos y gremios han sido derrotadas en el país, mientras que las formas de organización plebeyas y las movilizaciones sociales han tenido mayores resultados. El ejemplo más patente de ello se ubica en las milicias armadas conformadas por sindicatos obreros y comunidades campesinas que derrotaron al ejército durante la Revolución de 1952 y que continuaron armándose hasta 1960. De hecho, desde entonces, se ha observado una política de desarme de las organizaciones comunitarias por parte del Estado. En los años 60, éste ofrecía 100 dólares, títulos de propiedad o alimentos en intercambio por un fusil. Más aún, hasta el día de hoy se sigue desarmando a los ayllus del Norte de Potosí. Sin embargo, esta política no tiene mucho éxito en el Altiplano, donde la gente tiende a conservar sus armas y existe un mercado subterráneo.

¿Cuáles serían las perspectivas de éxito de la opción reformista y de la Asamblea Constituyente?

Ante todo, es importante destacar que para evitar los otros desenlaces señalados y viabilizar la opción reformista, el gobierno debe emitir señales favorables en los próximos meses. La opción reformista consistiría en un "armisticio" de largo aliento entre las fuerzas en presencia, en este caso, tanto de los sectores conservadores y empresariales que siempre han gobernado, como los sectores que no tenían poder pero que lo están construyendo mediante la acción colectiva. Esta vía pasaría por una Asamblea Constituyente donde los indígenas dispongan de una presencia comunitaria y representativa, lo cual permitiría el reconocimiento de la multiculturalidad en el Estado

y en la Constitución. En ese sentido, se debe considerar la propuesta de una hibridez institucional del Estado donde los representantes parlamentarios puedan ser elegidos proporcionalmente por identidad cultural, vía competencia partidaria y representación comunitaria. De hecho, no se puede olvidar que el Presidente ha expresado que no debemos temer el ser gobernados un día por indígenas. Esta declaración es muy importante en una sociedad donde las elites y el Estado han apostado a la "blanquitud" cultural política modernizante ignorando que la sociedad boliviana es eminentemente indígena y que la vida económica y cultural comprenden fuertes rasgos tradicionales. En Bolivia existen 3.8 millones de campesinos, 95% de los cuales se sustentan en formas tradicionales comunitarias asambleísticas. Por otra parte, en el ámbito urbano, 68% del empleo es generado por el sector informal y se ubica en las pequeñas empresas donde el trabajo es familiar y artesanal y donde las formas de organización y movilización política son fundamentalmente de tipo comunitaria, gremial o vecinal. Todos estos elementos constituyen el fundamento material de la variedad de las prácticas organizativas y políticas de la sociedad que un tipo de "reformismo radical" debiera buscar integrar en el armazón de la estructura institucional del ejercicio de la ciudadanía y del poder político.

En lo que se refiere al ámbito económico, se podría llegar a un consenso donde no se proceda a la expropiación de todas las empresas de inversión extranjera (una de las demandas formuladas por los movimientos sociales), pero que se expropié un pedazo de lo que se encuentra en las empresas capitalizadas. Así por ejemplo, considerando el caso de los hidrocarburos, se podría rescindir contratos con las empresas que no han cumplido o que evaden impuestos, de manera que el Estado tenga un nuevo papel en las fases exploración, producción, transporte y procesamiento, lo que le permitiría gestionar volúmenes del excedente económico gasífero, que es el excedente que posiblemente sostenga una buena parte de la economía las siguientes décadas.

Por otra parte, se debe señalar que la Asamblea Constituyente también puede representar un espacio idóneo en la reconstitución de las fuerzas empresariales y políticas que han sido debilitadas por los últimos acontecimientos. En realidad, es muy probable que esto se produzca puesto que la historia siempre ha avanzado en ese sentido. No obstante, existe una posibilidad de que ello no ocurra y el reto actual radica precisamente en crear condiciones distintas a esta reconstitución del bloque tradicional de poder. Así, la propia conformación de la Asamblea y la definición de los temas que serán abordados son de vital importancia, pues ahí se podrá visualizar la reconstitución conservadora y el anclaje de la presencia plebeya en las decisiones del Estado. Además, se debe considerar que si bien existe gran expectativa en lo que se refiere a la Asamblea Constituyente en los movimientos sociales, ésta se sitúa de momento en los niveles dirigenciales, al no disponer las bases de suficiente información. Tanto la Central Obrera Boliviana (COB) como la Federación de Juntas Vecinales (FEJUVE) expresan la voluntad hacer realidad la Asamblea mediante la representación gremial, sindical y comunal.⁹⁴ Sin embargo, si los líderes de los movimientos sociales aspiran a tener un apoyo social en términos de impedir una reconstitución conservadora partidaria y de apuntar hacia formas más en acorde con la realidad comunitaria, deben emprender una gigantesca campaña de información similar a aquella realizada sobre la temática del gas y que permitió construir un solo marco interpretativo de la realidad social, requisito imprescindible de toda sublevación y movilización exitosa. Se puede recordar al respecto que los acontecimientos de octubre se enlazan con una infinidad de cursos, seminarios, debates y encuentros organizados por diversos actores que contribuyeron en la creación de una tupida red de conocimiento sobre el tema del gas.

94 Existe una excepción en la posición asumida por Felipe Quispe, el cual, a diferencia de Evo Morales, desapruueba la Asamblea y pugna por la reconstitución del Collasuyo. En el fondo, podemos asumir que se trata del "programa máximo" mientras que las propuestas de Evo Morales se asimilan a un "programa mínimo". Quispe no apunta hacia una salida de corte prácticamente insurreccional en razón de sus reducidas expectativas electorales, pero también porque la fuerza más radical de la acción colectiva se ubica en el Altiplano. De hecho, la lectura política aymara frente al Estado se vincula con una reestructuración total.

Durante el Seminario hemos analizado el papel de las burguesías del MERCOSUR en la perspectiva de los diferentes intereses que se activan a nivel regional. ¿Podría abundar más en la caracterización de la burguesía boliviana?

El tema de la burguesía boliviana es relativamente complejo. Hasta 1985, la inversión privada boliviana se situaba entre 150 y 250 millones de dólares, mientras que en los últimos años, se ha reducido a 40 millones. De manera paralela se observa un incremento considerable de la inversión privada extranjera, la cual en los años 80 no superaba 15 millones de dólares y en la actualidad alcanza cerca de 900 millones. Por su parte, la inversión estatal se ha mantenido pero no en el ámbito productivo, sino en la construcción de carreteras, la educación y la salud. El sector empresarial boliviano, reducido por la políticas de apertura de fronteras, para sobrevivir en sectores como la industria, el comercio, la banca y el transporte, ha tenido que vincularse con los capitales extranjeros. El caso de la banca constituye un ejemplo de ello, puesto que ésta ha empezado un proceso de transnacionalización en el cual encontramos socios bolivianos, españoles, brasileños, peruanos, chilenos y estadounidenses. De hecho, esta presencia de la inversión extranjera parece haber evitado el encadenamiento de quiebre de los bancos bolivianos que tuvo lugar desde los años 90.

De manera similar, la inversión se encuentra concentrada en el sector de punta, la agroindustria y en la minería. La primera ha sido desarrollada principalmente en el departamento de Santa Cruz a partir de la presencia de empresarios bolivianos ("palos blancos") que fungen como pantalla de empresarios extranjeros esencialmente brasileños, argentinos, coreanos y japoneses. Por su parte, la minería se ha contraído de manera sustancial puesto que si antes constituía 8% del PNB nacional, no pasa de 3% en la actualidad. Las pocas empresas mineras que han quedado trabajan con 6'000 mineros en total y reflejan grados de rentabilidad considerables, se sustentan también en la asociación de capitales. Las principales minas no pertenecen a empresarios locales, sino a una coalición de éstos con extranjeros. Cabe destacar también la emergencia de una burguesía de corte indígena-popular cuyas actividades no son contabilizadas puesto que se sitúan principalmente en el sector informal. No obstante, esta burguesía dispone actualmente de un alto poder económico en los ámbitos del comercio, la micro-empresa y el transporte terrestre.

De manera general, la burguesía local ha sufrido los impactos de las políticas neoliberales y ello se ilustra en el papel relativamente "progresista" o expectante que algunos sectores han tenido durante los últimos acontecimientos. Así, algunos de los empresarios paceños participaron en las huelgas de hambre y conformaron una coalición negociadora con la participación del Alcalde de La Paz, para mediar entre el movimiento social y el Presidente. Se trata concretamente de sectores empresariales fundados en el mercado interno y muy debilitados, pero que asumen cierta iniciativa política y coquetean con los líderes de los movimientos sociales con la esperanza de que viabilicen sus propias demandas. La perspectiva proteccionista que reflejan se ha cristalizado también en marchas conjuntas de empresarios textiles y fabriles con el objetivo de cerrar el mercado de las importaciones.

Con todo, se puede hablar de una creciente escisión entre el empresariado con inversiones de enclave en sectores de "punta" (gas, petróleo, telecomunicaciones, electricidad) vinculado a los mercados externos, y otro empresariado con intereses en el mercado interno aunque mucho más débil que el primero.

Cuán nacionales pueden ser las políticas públicas en el marco de la globalización y cuál puede ser el contenido y alcance de la soberanía nacional en este contexto?

La época actual nos sitúa en un nuevo espacio económico creado por la globalización, cuya extensión trasciende los territorios y las capacidades reguladoras de los Estados. Este espacio, articulado por la economía mundial, está creando su propia normativa y su propia institucionalidad, con la ayuda de nuestros estados. Estamos frente a nuevas articulaciones entre poder y territorios, es decir, frente a una nueva geografía del poder.

Representantes de diferentes organizaciones de Colombia, México, Ecuador, Chile y Bolivia se reunieron en noviembre del 2003 para compartir análisis estratégicos que permitan comprender estas nuevas relaciones, sus escalas, sus actores, sus procesos y resistencias, en un contexto de constante evolución. La presente publicación es fruto de ese esfuerzo compartido hacia la construcción de otras geografías y de un mundo más justo y solidario.



FOBOMADE

Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo

fobomade@fobomade.org.bo

<http://www.fobomade.org.bo>