

## Referencias

Bellinghausen, H. 2003. Conservación Internacional, caballo de Troya de gobierno y transnacionales de EU. La Jornada, México, 8 de junio.

Comunidad Andina. Biodiversity Strategy. Memorandum of Understanding between the General Secretariat of the Andean Community and Conservation International. 11 de junio de 2003.

Convenio sobre Diversidad Biológica. 1992.

Delgado, G.C. 2002. Los proyectos Verde del Banco Mundial: esquema de penetración en vísperas del PPP. El Cotidiano.

González G. Conservación Internacional pide represión contra zapatistas y campesinos. Centro de Desarrollo indígena, Costa Rica.

Ruiz, C. 2003. Controversia Ambiental en Selva Lacandona. Claridad, 23 de mayo.

Ruiz, C. 2003. Espionaje Ambiental. Claridad, 3 de julio.

[www.ancientforest.org](http://www.ancientforest.org)

[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

## Notas

<sup>1</sup> Ver el mapa de los ejes de integración en el siguiente artículo.

<sup>2</sup> Entre otras características de este corredor se incluye el hecho de que el mapeo es hecho por la NASA a través de un Memorando de Entendimiento firmado por la Comisión Centro Americana de Ambiente y Desarrollo y esta institución estadounidense.

<sup>3</sup> Su participación hace pensar que en esta iniciativa podría haber intereses de captura de CO<sub>2</sub>.

# Bolivia, país clave para la explotación del cono sur

## Del ALCA a los planes del IIRSA

Por FOBOMADE (\*)

Hoy en día se discute mucho sobre el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). En la mayoría de los sectores existe temor por las consecuencias que puede implicar para Bolivia firmar un acuerdo como ese, pero tenemos que reconocer que en muchos aspectos ya se están imponiendo medidas de implementación del ALCA. De hecho, en Bolivia ya se han privatizado las telecomunicaciones, el ferrocarril y los hidrocarburos. Además, a pesar de que el ALCA no ha sido aprobado todavía por nuestro congreso ni por nuestro pueblo, el gobierno e instituciones bancarias como el Banco Interamericano



de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y otras, han empezado a establecer las venas por las cuales va a circular el ALCA.

En otros lugares, como en Centroamérica y México, estas venas han tomado la forma del **Plan Puebla Panamá** y han generado mucha resistencia por parte de las organizaciones y movimientos de esos países. En Sudamérica, tenemos su equivalente en un discreto plan que se llama la **“Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana” (IIRSA)**. Esta iniciativa, que ya ha empezado a concretarse, nos la van a presentar como un esfuerzo para “desarrollar” nuestras regiones y «reducir la pobreza, integrando a nuestro país con los hermanos países de Sudamérica”. Pero en realidad, son planes de grandes proyectos que tendrán considerables impactos sociales y ambientales y que van a favorecer a las grandes empresas transnacionales, las cuales quieren usar a Bolivia como un país

(\*) Parte de este artículo fue extractado del libro del Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE) “Las venas del ALCA: Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA). Bolivia, un país de tránsito y de extracción de recursos”. Por mayor información, contactarse con [fobomade@fobomade.org.bo](mailto:fobomade@fobomade.org.bo) o visitar su página web: [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo)

de “tránsito” de sus mercancías y, de paso, explotar nuestras riquezas, incrementando la deuda externa.

A pesar de que estos planes y proyectos nos van a afectar mucho, sobre todo a los compañeros indígenas y campesinos, y a las poblaciones que habitan en lugares donde hay mucha riqueza (gas, petróleo, ríos, biodiversidad), nadie nos habla del IIRSA y tampoco nos han consultado. Vemos que proyectan caminos, que proyectan cambiar el curso de nuestros ríos, construir gasoductos, oleoductos, pero no nos dicen que todo esto tiene en realidad una planificación continental y un interés para el ALCA.

## Objetivos y estructura del IIRSA

El IIRSA es un plan para que todos los caminos, aeropuertos, hidrovías, ferrocarriles, etc., existentes y los que se proyectan en los países de Sudamérica, sean planificados –pero desde arriba, no en función de nuestras necesidades– para que las grandes empresas puedan hacer circular libremente su mercancía y explotar nuestros recursos de acuerdo a sus intereses. Nos van a presentar el IIRSA como un intento de “integrar” a Sudamérica, incluso de “integrar” a las regiones más marginadas del país con las ciudades más importantes. Nos dirán que estos proyectos son “para nosotros”, pero no es verdad. En el IIRSA se habla de “integrar la infraestructura”.



Pero las únicas infraestructuras que interesa “desarrollar” con el IIRSA son las infraestructuras económicas. Además, si antes era el gobierno el que planificaba las carreteras, las hidrovías, los aeropuertos y los ferrocarriles, en IIRSA se quiere que sean las empresas privadas las que planifiquen todo esto. Por supuesto, no lo harán para mejorar los servicios para la población, sino en función de sus ganancias económicas. Si una carretera no representa un interés económico para estas empresas, no será considerada como prioritaria.

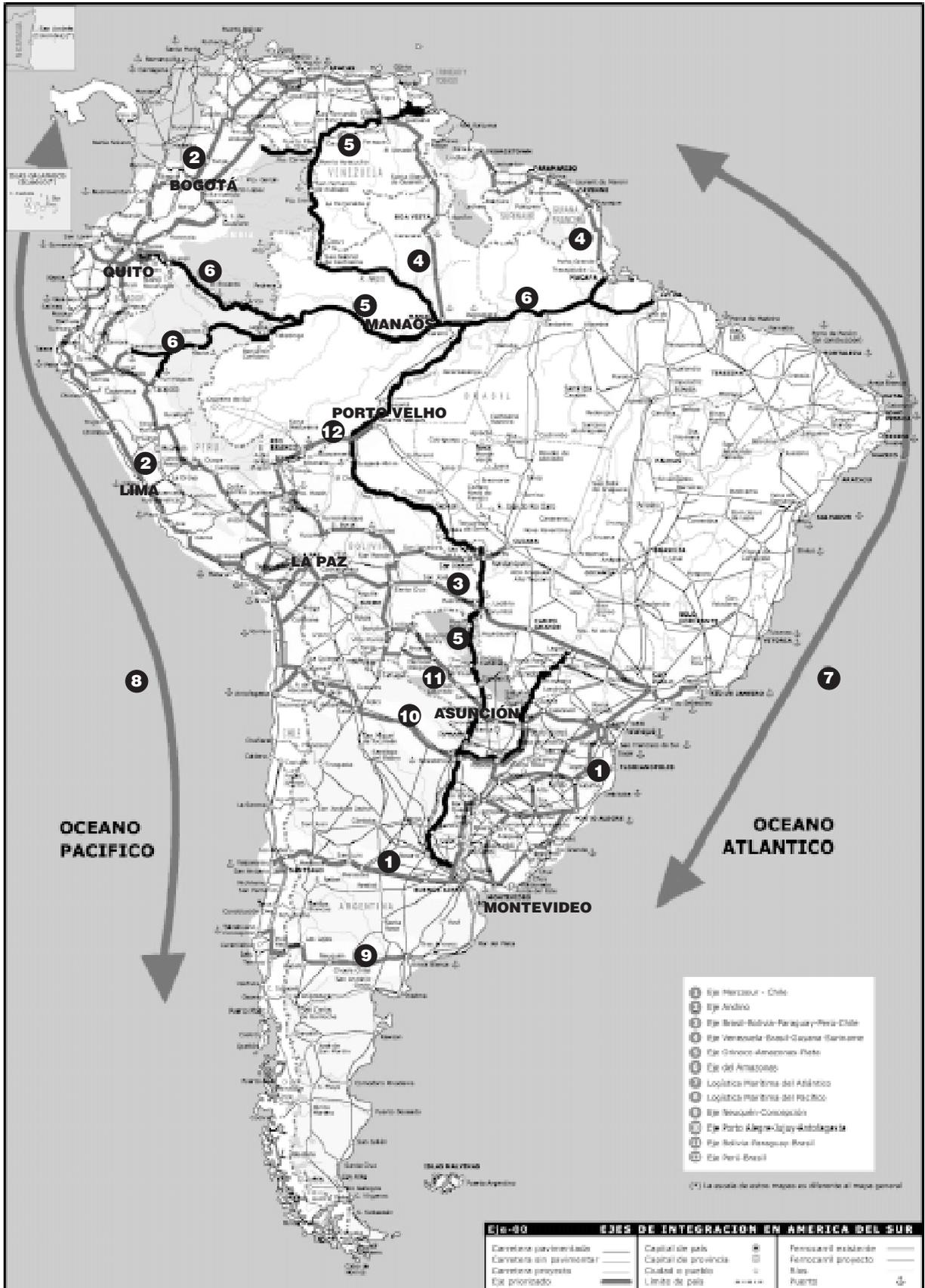
Los gobiernos y el sector privado participan activamente en IIRSA. Pero quienes se han encargado de planificar todo esto son las instituciones financieras que están promoviendo también el ALCA: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Estas instituciones han ofrecido financiamiento para los proyectos del IIRSA, pero no se trata de un regalo: son proyectos que van a aumentar la deuda externa de nuestro país.

BID y CAF son las que han propuesto a los presidentes de Sudamérica el plan original de IIRSA durante la reunión de presidentes en Brasilia en el año 2000. Se encontraban los presidentes de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay, Chile, Venezuela, Guayana y Surinam, y éstos aceptaron, afirmando posteriormente que había sido elaborado por ellos. No consultaron ni informaron a los pueblos de estos países, pero decidieron implementar ese plan.

En la estructura del IIRSA se distinguen tres organismos: 1) El Comité de Dirección Ejecutiva: integrado por representantes de los gobiernos; 2) El Comité de Coordinación Técnica: integrado por BID, CAF y FONPLATA. Se encargan de identificar los proyectos de IIRSA, recomendar la intervención de los estados y promover la participación de las empresas privadas; y 3) Grupos Técnicos Ejecutivos: grupos de funcionarios y expertos que analizan los temas para cada Eje. A su cabeza se encuentra un Gerente nombrado por BID, CAF y FONPLATA. Varios de estos gerentes han recorrido nuestros países para ver como se desarrollan los ejes.

## Los 12 “ejes de integración y desarrollo”

En el plan de IIRSA se ha dividido a Sudamérica en 12 “ejes de integración y desarrollo”; son como corredores que atraviesan varios países y por los cuales transitarán las mercancías. (ver mapa).



## Ejes de Integración y desarrollo

1. Mercosur-Chile
2. Andino
3. Interoceánico
4. Venezuela-Brasil-Guyana
5. Orinoco-Amazonas-Plata
6. Del Amazonas
7. Del Atlántico
8. Del Pacífico
9. Neuquén-Concepción
10. Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta
11. Bolivia-Paraguay-Brasil
12. Perú-Brasil

Los ejes del IIRSA atraviesan por lugares donde se encuentran, justamente, recursos muy importantes como minerales, gas y petróleo. Además, pasan también por las zonas más importantes en términos de biodiversidad (plantas, animales, microorganismos). Y la biodiversidad interesa también a las grandes empresas agroindustriales, farmacéuticas o de biotecnología que quieren apoderarse de todo esto y adquirir la “propiedad intelectual” mediante patentes. Por su parte, las empresas madereras ya están destruyendo nuestros bosques, o sea que también están interesadas en los proyectos de los ejes de IIRSA.

## El Eje del Amazonas

Abarca la zona amazónica de Brasil, Colombia, Perú y la totalidad de Ecuador. De acuerdo con la “Visión de Negocios” de la Corporación Andina de Fomento (CAF), se concentran oportunidades debido a la diversidad ecológica (1/3 de la biodiversidad, 1/5 del agua dulce y 2/5 de las selvas del planeta se encuentran allí). Por otra parte, en el desarrollo del Eje se considera el potencial eco-turístico, los productos derivados de plantas, productos madereros y no madereros, petróleo y gas. La región de impacto del Eje cuenta asimismo con un gran potencial hidráulico señalado como “subutilizado”. La principal zona de actividad económica se encuentra en la zona franca de Manaus, Brasil, a la que llegan cada año por vía aérea 150,000 toneladas, y por vía marítima 250,000 toneladas, de insumos desde Asia. Estos insumos son en su mayoría componentes eléctricos y electrónicos, materiales de construcción, alimentos, papel y vidrio. En la zona franca se opera el ensamble de aparatos eléctricos y electrónicos, motocicletas, bebidas y las exportaciones en Sudamérica se destinan a Venezuela, Colombia, Perú, Ecuador y abastece también el mercado interno brasileño. El Eje permitiría el desarrollo de una ruta multimodal –marítima/fluvial– entre los puertos asiáticos y el puerto de Manaus, con la posibilidad de salida hacia los puertos brasileños en el Atlántico (Belem). Actualmente gran parte de la mercancía asiática llega a los puertos norteamericanos de California, cruza el territorio norteamericano por carretera o ferrocarril hasta Miami, desde donde sigue hacia Manaus por vía aérea. Por otra parte, en comparación con el transporte marítimo por el Canal de Panamá, se evalúa que por cada contenedor de 20 pies (proveniente de Asia) que pase por el Eje del Amazonas se ahorraría cerca de 10 días y 250 dólares de flete. El Eje constituye también una vía alternativa para el tránsito de la soya brasileña hacia los mercados asiáticos. El proyecto contempla la expansión del Puerto de Manta en Ecuador; la construcción de un sistema de esclusas que permita hacer navegables todo el año algunos ríos; se prevé pavimentar algunas vías existentes para permitir el acceso de la soya proveniente de la región de Mato Grosso al Amazonas a bajo costo; y además, como las redes de telecomunicaciones son muy débiles, está planteado su desarrollo .

### IIRSA se plantea también trabajar temas o procesos sectoriales como:

- a) el transporte multimodal: se trata de articular el transporte de una mercancía, que pasa de un tren, a un avión, a un camión, etc., para llegar al lugar de destino;
- b) el transporte aéreo: se trata de mejorar los aeropuertos para la mercancía;
- c) el transporte marítimo: todos los puertos de Sudamérica están siendo examinados y sus instalaciones serán desarrolladas;
- d) mejoramiento de los pasos de frontera: se quiere que el paso de la mercadería sea menos costoso y largo;
- e) uniformizar las políticas de interconexión;
- f) encontrar financiamiento para los proyectos de IIRSA; y
- g) uniformizar los marcos y las reglas de los mercados de la energía (petróleo, gas, etc.).

## El Complejo del río Madera integrado a 4 ejes (\*)

El río Madera es el principal afluente del Amazonas. Se localiza en el Estado de Rondonia situado al noroccidente de Brasil. Por el río Madera circula casi la totalidad de la carga entre Porto Velho y Manaus (Estado de Amazonas). El Complejo del Río Madera se integra en los siguientes cuatro ejes de IIRSA: Perú-Brasil; Interoceánico; del Amazonas; y Orinoco-Amazonas-Plata. El costo total para acondicionar el Complejo será de 5,000 millones de dólares. Algunos de los “beneficios” que se esperan de los proyectos son: a) integración de infraestructura energética y de transporte entre Brasil, Bolivia y Perú; b) incremento de los ríos navegables a partir de Porto Velho hacia Brasil, Bolivia y Perú; c) consolidación de un polo de desarrollo industrial de *agrobusiness* en la región oeste de Brasil; se busca extender las zonas de producción de soja a esta región (se estima que se podrían cultivar 80,000 km<sup>2</sup> y producir 28 millones de toneladas de granos que incluye también mijo, arroz y algodón); d) facilitar el acceso al Pacífico y el mercado asiático para Brasil y Bolivia; e) facilitar el acceso al Atlántico y al mercado europeo para Bolivia y Perú; f) incremento de la producción agrícola en Bolivia; y g) combate del narcotráfico.

### Algunos impactos del Complejo son los siguientes:

- ▲ Una represa en la confluencia del río Abuna, que se encuentra en un área con muy poca pendiente representaría un río de 8 km de ancho y unos 300 km de largo; así, el área de inundación sobrepasaría los 1,000 km<sup>2</sup>;
- ▲ Una represa en Cachuela Esperanza implicaría represar todo el río Beni, lo cual podría implicar inundar hasta Rurrenabaque; esto representa, además de los impactos ambientales, la posibilidad de multiplicación de los peores tipos de malaria en una zona de alto interés turístico;
- ▲ Impactos negativos sobre la fauna acuática y la modificación del régimen fluvial;
- ▲ Se subraya la presencia de mercurio en los sedimentos del río Madera, que serían removidos y tendrían impactos sobre la cadena alimentaria; y
- ▲ Diversos parques y reservas naturales en la región de las represas proyectadas podrían verse afectados: el Parque Nacional de Pacás Novos (765,000 hectáreas); la Reserva Natural de Guaporé (600,000 hectáreas); y la Reserva Extrativista Rio Ouro Preto (204,583 hectáreas).

(\*) Fobomade. Fuentes: proyectos identificados durante el Seminario Internacional de Cofinanciamiento BNDES-CAF (6-8 de agosto de 2003) y comunicaciones personales de Patricia Molina y Glenn Switkes.

## IIRSA en Bolivia

Bolivia es muy importante para IIRSA porque 5 de los 12 ejes atraviesan o tienen impactos en nuestro país. Y cuatro de los ejes implican la construcción de carreteras y ferrocarriles en Bolivia.

### ■ El Eje Interoceánico

Es el famoso “corredor bi-oceánico”, el cual vincula el Atlántico (las costas de Brasil) con el Pacífico (las costas de Chile y Perú) atravesando nuestro país por el medio, pasando por Puerto Suárez, Santa Cruz, Cochabamba y La Paz. El IIRSA tiene planeado construir cuatro carreteras: Toledo-Pisiga; El Sillar; Concepción-San Matías; y Santa Cruz-Puerto Suárez. En total son 1,268 kilómetros, con un costo total de 647 millones de dólares. También se planea integrar dos redes ferroviarias, la andina con la oriental, a través de un

proyecto de ferrocarril entre Aiquile y Santa Cruz, a un costo de 700 millones de dólares.

### ■ El Eje Andino

Están contemplados dos proyectos: un tramo de 23 kilómetros del ferrocarril Guaqui-Desaguadero (a un costo de 5 millones de dólares); y la construcción de un puente en Tiquina, de una longitud de 1,4 kilómetros y con un costo de 35 millones de dólares.

### ■ El Eje Perú-Brasil

Aunque no pasa por Bolivia, “bordea” nuestro país por Pando. Vincula la ciudad de Porto Velho en Brasil con los puertos peruanos de Ilo y Matarani en Perú. Tendrá dos importantes implicaciones para los bolivianos: 1) para ahorrarse 100 kilómetros entre Porto Velho y Puerto Maldonado

proyectan “cortar” por Pando construyendo una carretera; y 2) se pretende que Bolivia se vincule con este eje mediante un “corredor de integración” que comprende dos carreteras.

### **El Eje Perú-Brasil, un camino para la soja**

El área de influencia del Eje abarca siete departamentos de Perú y cuatro estados del Brasil. Sin embargo, también dos departamentos bolivianos (Pando y Beni) son afectados por este Eje. Los sectores productivos cuyo desarrollo es considerado en el Eje son: agrícola, pecuario, forestal, agro-industrial, hidro-biológico, minero, manufacturero, artesanal, textil, energético y turístico. El potencial de este corredor se articula con la posibilidad de convertirse una zona de tránsito para exportaciones brasileñas provenientes de Cuiabá, Manaus, Porto Velho y Río Branco hacia los mercados asiáticos. Por otra parte, el Eje contempla la explotación de las reservas de gas natural de Camisea (Perú) y de Urucu, desde donde se prevé construir un gasoducto hacia la ciudad de Manaus y un oleoducto hacia Porto Velho. El gobierno peruano ha seleccionado tres puertos como puntos extremos del Eje. En primer lugar se encuentra Matarani, que cuenta con instalaciones para la descarga de granos (trigo, maíz, soja) en la costa del Pacífico. Existen diferentes alternativas para la vinculación de los tres puertos con la localidad de Iñapari, desde donde se opera la comunicación con las rutas brasileñas y el sistema de vías fluviales hacia la ciudad de Porto Velho. En esta última ciudad se encuentra un Terminal Portuario Fluvial que constituye el principal puerto multimodal de Brasil, particularmente especializado para manipular grandes cantidades de la soja producida en el Centro-Oeste del Brasil y destinada a los mercados europeos y norteamericanos pasando por los Ríos Madera y Amazonas.

### ■ **El Eje Bolivia-Paraguay-Brasil**

Pasa por La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, y por todo el Chaco paraguayo para terminar en las costas de Brasil. Los proyectos importantes son: a) el tramo Abapó-Camiri (en obras); y b) el tramo Boyuibe-Hito Villazón, que permitiría la vinculación con Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay.

### **Los impactos negativos en áreas protegidas, reservas y bosques (\*)**

La Iniciativa de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), que busca la integración caminera, aeroportuaria y férrea, así como la construcción de hidrovías, represas, plantas hidroeléctricas, gasoductos y oleoductos, impactará negativamente en ocho áreas protegidas, reservas y bosques bolivianos. Entre las áreas protegidas que se verán afectadas están Pilon Lajas, el Parque Madidi, Tipnis, la Estación Biológica del Beni, la Reserva de los Chimanes Kaya-Iya, el Parque Nacional Otuquis, el bosque seco chiquitano y el pantanal. Asimismo, las aves, jaguares, osos meleneros, venados y monos, considerados como especies vulnerables, pueden llegar a desaparecer, denunció el Foro Boliviano Sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE). Según FOBOMADE, este plan –además de afectar la biodiversidad boliviana– aumentará la deuda externa. La coordinadora de Fobomade, Patricia Molina, afirmó que la construcción de carreteras y gasoductos, la extracción de petróleo y madera y la integración energética establecidos en el proyecto IIRSA, afectarán las áreas protegidas, la biodiversidad y a los pueblos originarios. (\*) Artículo publicado por el periódico “La Prensa” de Bolivia el 5 de octubre de 2003.

### **Áreas protegidas en Bolivia (\*)**

Bolivia está considerado entre los diez países megadiversos del mundo. Alrededor de 150.000 personas están asentados en las áreas de manejo integrado, que a la vez comprenden 66 municipios que se benefician directamente de este sistema. El Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) cuenta con 20 áreas en esta categoría, las que ocupan más de 175.000 kilómetros cuadrados, es decir, casi el 20 por ciento de la superficie del país. De las 16 grandes ecorregiones existentes en Bolivia, 14 se encuentran en el SNAP, y 170 ecosistemas de los 198 que hay. De las 14.000 especies de plantas superiores estimadas para Bolivia, un 68 por ciento estaría en el Servicio de Áreas Protegidas. El proyecto de Ley del Sistema de Áreas Protegidas califica a Bolivia como la “primera potencia del mundo” en bosques tropicales certificados por el sistema internacional y además es el país que comparte el corredor biológico más rico del planeta. Una investigación del semanario Pulso (No. 214), denunció que el proyecto de ley de las áreas protegidas flexibiliza las normas ambientales vigentes y abre las áreas protegidas en Bolivia a las inversiones petroleras. Las organizaciones campesinas e indígenas están en alerta sobre “una posible mercantilización de las reservas naturales”. (\*) Nota de Hernán Cabrera, en El Deber, Santa Cruz.

En IIRSA se ve a los ríos como otro medio para hacer circular la mercancía. Así, se proyecta la construcción de hidrovías y de represas hidroeléctricas. En el Eje Orinoco-Amazonas-Plata está planteada la construcción de dos represas gigantes que afectarán a Bolivia (una en Santo Antonio y otra en Jirau). Pero además, está planteado una asociación entre Brasil y Bolivia para construir una represa en Cachuela Esperanza en Bolivia.

La Comisión Mundial de Represas nos recuerda que la construcción de esas obras —a nivel mundial— ha causado: a) desplazamiento de millones de personas; b) destrucción de ecosistemas enteros; c) deforestación de zonas aledañas por los desplazados a causa de las represas; d) pérdida, por inundación, de cementerios, bosques y animales, y sitios arqueológicos. Si se construye la represa en Cachuela Esperanza, no hay que olvidar que se trata de una zona endémica de los tipos más agresivos de malaria.

Por otro lado, Bolivia se relaciona con la hidrovía Paraguay-Paraná (que no pasa por nuestro país); un área de alta fragilidad y alto valor ecológico, así como la existencia de una gran diversidad de animales vulnerables.

Los impactos de los proyectos IIRS son variados:

- a) destrucción parcial o total de sitios arqueológicos;
- b) sobre plantas y animales (algunos animales muy frágiles podrían extinguirse por causa de la caza ilegal);
- c) remoción de la cobertura vegetal e incremento de la erosión;
- d) contaminación atmosférica;
- e) explotación ilegal de madera;
- f) biopiratería;
- g) afectación de cursos de agua; y
- h) fundamentalmente, afectarán las formas de vida de los Pueblos Indígenas y Originarios, al no considerar sus necesidades.

## Algunas conclusiones

Esta integración silenciosa que están planeando con IIRSA y que servirá para el ALCA u otras iniciativas destinadas a abrir nuestros mercados a productos de las transnacionales, empobreciéndonos, ya ha empezado. Nos presentan las obras de infraestructura como importantes para el desarrollo de nuestros países. Pero en realidad, son megaproyectos implicando considerables daños socioambientales que favorecerán, únicamente, al sector privado y a las compañías transnacionales en especial, en su afán por saquear nuestros países.

Es importante considerar dos cuestiones: a) si estos proyectos son para que vivamos como vivimos en las ciudades de los países “desarrollados”, tenemos que preguntarnos si realmente queremos eso; b) un país como Bolivia sólo interesa al ALCA y a proyectos similares por sus recursos y su mano de obra barata; de manera que IIRSA no mejorará nuestra calidad de vida. **Así, tenemos que planearnos ahora, antes de que se adelanten todos estos proyectos, si éste es el país que queremos ●**

### Seminario sobre Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica (\*)

Entre los días 24 y 28 de noviembre de 2003 nos reunimos en La Paz un grupo de organizaciones de Colombia, México, Ecuador, Chile y Bolivia con el objetivo de articular los diferentes esfuerzos regionales por llevar a cabo un análisis global sobre los temas de integración y geopolítica de los recursos naturales. Los temas abordados fueron, entre otros: análisis geopolítico del contexto regional; acuerdos comerciales y planes de infraestructura; los hidrocarburos en el contexto mundial y relaciones de poder; el proyecto de exportación de aguas del sudoeste potosino (Bolivia) en el marco del ALCA; el proyecto de *partnership* MAP (Madre de Dios, Acre, Pando) y el eje interoceánico Brasil-Perú. En las exposiciones se consideró de manera global la importancia de los corredores como expresión de la globalización y la novedad de los flujos de capital industrial que contribuyen a la articulación de una “fábrica mundial” mediante la constitución de un sistema intermodal de transportes desde principios de los años noventa. Se consideró asimismo, que conforme avanza la idea del enlace mundial de los corredores, se pone en grave peligro a la biodiversidad y que ello ha servido de pretexto para la proyección de los corredores biológicos. Además, se consideró la gestión de los recursos naturales en la Amazonia brasileña así como el control y militarización de los sectores más ricos en biodiversidad de esta región. Se subrayó la importancia de informar a las poblaciones que viven en las áreas de los corredores sobre este proceso, así como sobre los daños sociales y ambientales que se producirán. También se analizó la posición central de Bolivia, por el cual pasan varios corredores interoceánicos”.

(\*) Fobomade