

IIRSA: un camino para vaciar América Latina (2^{da} parte)

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Estos cuadernillos son publicados para que los lectores los utilicen como material de base, adaptándolos para su uso a nivel local y comunitario.



INCLUIR
Instituto
para la inclusión social
y el desarrollo humano
Asociación Civil

Redacción y Diseño: David Burin
Ilustraciones: Gustavo Damiani

Realizada gracias
al aporte de



FOBOMADE

Foro Boliviano sobre
Medio Ambiente y Desarrollo

BIODIVERSIDAD
SUSTENTO Y CULTURAS

Cuadernillo N° 20

PARA EMPEZAR...

Este es el segundo cuadernillo de una serie sobre el IIRSA. En él les presentamos ideas, datos, casos, testimonios y actividades para entender qué consecuencias puede tener el IIRSA para la población de los países latinoamericanos.

Este material está hecho para difundir ideas que nos parecen importantes. Pero también para que ustedes, a su vez, puedan conversarlas con otras personas y puedan realizar actividades que les permitan difundir esta información.

Para esto incluimos:



- información sobre el tipo de obras que se propone apoyar el IIRSA y sobre sus efectos durante la construcción y después de la misma;



- testimonios y experiencias concretas de personas que serán afectadas por la construcción de la infraestructura que se construirá si el IIRSA se concreta;



- preguntas para que, a medida que vayan leyendo, puedan relacionar esos conceptos con ideas, información y experiencias que ustedes tienen;



- consignas para realizar ejercicios y actividades con grupos interesados en el tema.

En este cuadernillo intentaremos responder a las siguientes preguntas:

Qué es el IIRSA en dos palabras...

El IIRSA es un plan para construir infraestructuras en América del Sur. Con ellas las empresas privadas podrán sacar y transportar recursos naturales y mercaderías.

Se construirán rutas, ferrocarriles, hidrovías, puertos, gasoductos, oleoductos, acueductos, telecomunicaciones. Los gobiernos se endeudarán para construir estas obras. Y en vez de mejorar la calidad de vida de la población solamente mejorarán las ganancias de las empresas.

¿Qué tipo de infraestructura se propone?

¿Cómo van a afectar las carreteras, represas e hidrovías la biodiversidad?

¿Qué cambios se producirán en la extracción de recursos? ¿Y en la vida cotidiana de las comunidades si se logra imponer?

¿Cuáles son los "Ejes de integración y desarrollo" propuestos por el IIRSA?

¿De qué formas pueden responder los pueblos para resistir esta iniciativa y defender su soberanía?

DESARROLLO... ¿PARA QUIÉN?

Para empezar, escuchemos un testimonio... Usted puede compartir la lectura del mismo en voz alta con un grupo de trabajo, si lo desea, ya que entre varias personas se generan preguntas e ideas nuevas.



- Esta historia la conocemos porque ya pasó muchas veces en otras comunidades cercanas: cuando empiecen a construir la carretera van a ocupar tierras a los dos lados del camino. Van a llegar camiones y máquinas. Van a tirar árboles, matar animales, ensuciar el agua. La tierra va a tener más valor. Nos van a ofrecer poco dinero para que se las demos o nos van a tratar de echar... Van a venir personas de otros lados que no conocen la selva y que van a querer hacerse ricos en poco tiempo. Van a destruir la selva. Algunos en la comunidad



quieren que se construya la ruta porque dicen que van a conseguir trabajo. Pero el trabajo va a durar poco y después vamos a tener que irnos. Con la ruta no vamos a poder sobrevivir acá...

La construcción de carreteras, gasoductos, oleoductos, hidrovías, puertos, embalses y otras obras de infraestructura casi siempre genera efectos negativos sobre el medio ambiente y también tiene impacto en el equilibrio social y cultural de las comunidades locales. ¿Ustedes podrían identificar algunos de estos efectos? ¿Conocen casos concretos donde haya ocurrido lo que se dice en este testimonio?



1. intercambien opiniones en grupo sobre este tema y den ejemplos que conozcan...
2. Luego hagan una lista de efectos negativos según el tipo de obra de la que se trate.
3. A continuación discutan qué condiciones deberían garantizarse sí o sí antes de construir cualquiera de estas obras.
4. Por último, discutan de qué forma podrían resistir la construcción de estas obras si no se cumplen esas condiciones.



LAS VENAS ABIERTAS DE AMÉRICA LATINA

Eduardo Galeano escribió hace más de treinta años un libro sobre la historia del despojo de América. Es interesante leer algunos párrafos del mismo para entender como el IIRSA no es un invento nuevo. Es una herramienta para poder continuar con una tradición de 400 años:

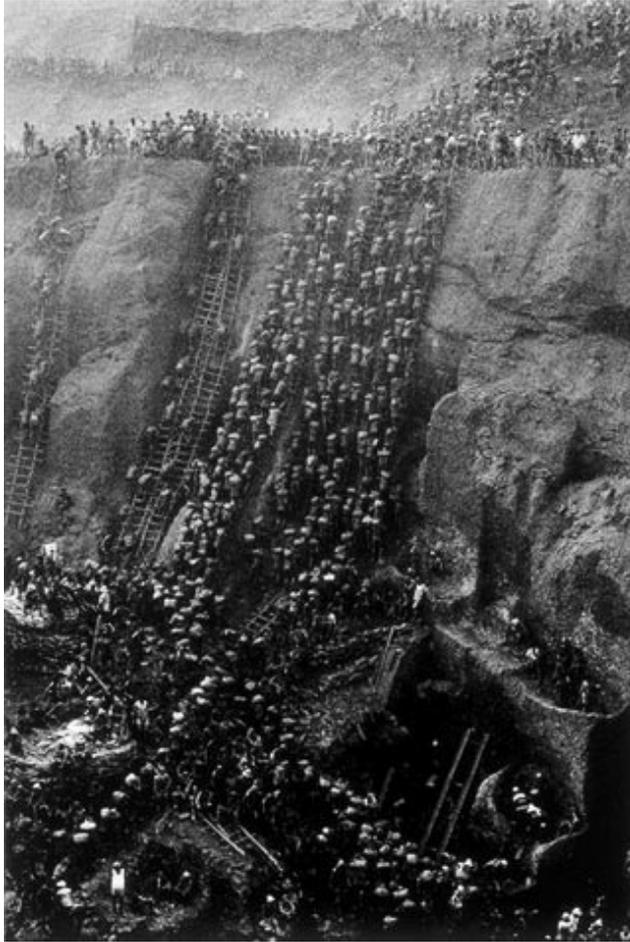
“La división internacional del trabajo consiste en que unos países se especializan en ganar y otros en perder. Nuestra comarca del mundo, que hoy llamamos América Latina, fue precoz: se especializó en perder desde los remotos tiempos en que los europeos del Renacimiento se abalanzaron a través del mar y le hundieron los dientes en la garganta. Pasaron los siglos y América Latina perfeccionó sus funciones. Este ya no es el reino de las maravillas donde la realidad derrotaba a la fábula y la imaginación era humillada por los trofeos de la conquista, los yacimientos de oro y las montañas de plata. Pero la región sigue trabajando de sirvienta. Continúa existiendo al servicio de las necesidades ajenas, como fuente y reserva del petróleo y el hierro, el cobre y la carne, las frutas y el café, las materias primas y los alimentos con destino a los países ricos que ganan, consumiéndolos, mucho más de lo que América Latina gana produciéndolos.”

“Es América Latina, la región de las venas abiertas. Desde el descubrimiento hasta nuestros días, todo se ha trasmutado siempre en capital europeo o, más tarde, norteamericano, y como tal se ha acumulado y se acumula en los lejanos centros de poder. Todo: la tierra, sus frutos y sus profundidades ricas en minerales, los hombres y su capacidad de trabajo y de consumo. (...) A cada cual se le ha asignado una función, siempre en beneficio del desarrollo de la metrópoli extranjera de turno.”

“En la alquimia colonial y neocolonial, el oro se convierte en chatarra, y los alimentos en veneno. Potosí, Guanajuato, Zacatecas, y Ouro Preto cayeron en picada desde la cumbre de los esplendores de los metales preciosos al profundo agujero de los socavones vacíos, y la ruina fue el destino de la pampa chilena del salitre y de la selva amazónica del caucho, del nordeste azucarero de Brasil, de los bosques argentinos del quebracho o de pueblos petroleros del lago de Maracaibo.” En todos estos casos la naturaleza da riquezas y el imperialismo las usurpa. Según cita Galeano, André

Gunder Frank ha destacado que las regiones hoy día más signadas por el subdesarrollo y la pobreza son aquellas que en el pasado han tenido lazos más estrechos con la metrópoli y han disfrutado de períodos de auge. Las regiones que fueron las mayores productoras de bienes exportados hacia Europa o, luego, hacia Estados Unidos, y las fuentes más caudalosas de capital hoy son las regiones más abandonadas.





Mina de Oro "Serra Pelada" en el Estado de Pará, Brasil.
Fotografía: Sebastião Salgado.

Sigue diciendo Galeano: *"Aquella sociedad potosina, enferma de ostentación y despilfarro, sólo dejó a Bolivia la vaga memoria de sus esplendores, las ruinas de sus iglesias y palacios, y ocho millones de cadáveres de indios. Cualquiera de los diamantes incrustados en el escudo de un caballero rico valía más, al fin y al cabo, que lo que un indio podía ganar en toda su vida de mitayo, pero el caballero se fugó con los diamantes. Bolivia, hoy uno de los países más pobres del mundo, podría jactarse -si ello no resultara patéticamente inútil- de haber nutrido la riqueza de los países más ricos. En nuestros días, Potosí es una pobre ciudad de la pobre Bolivia: "La ciudad que más ha dado al mundo y la que menos tiene".*

"La conquista rompió las bases de aquellas civilizaciones. Las minas exigían grandes desplazamientos de población y desarticulaban las unidades agrícolas comunitarias; no sólo extinguían muchas vidas a través del trabajo forzado, sino que además abatían el sistema colectivo de cultivos. Los indios eran conducidos a los socavones, sometidos a la servidumbre y obligados a entregar las tierras que los obligaban a dejar o descuidar. En la costa del Pacífico los españoles destruyeron o dejaron extinguir los enormes cultivos de maíz, yuca, frijoles, pallares, maní, papa dulce; el desierto devoró rápidamente grandes extensiones de tierra que habían recibido vida de la red incaica de irrigación. Cuatro siglos y medio después sólo quedan rocas y matorrales en el lugar de los caminos que unían el imperio."

"Desterrados en su propia tierra, condenados al éxodo eterno, los indígenas de América fueron empujados hacia las zonas más pobres, las montañas áridas o el fondo de los desiertos, a medida que se extendía la frontera de la civilización dominante. Los indios han padecido y padecen -síntesis del drama de toda América Latina- la maldición de su propia riqueza."

No se salvan, en nuestros días, ni siquiera los indígenas que viven aislados en el fondo de las selvas. En Brasil han desaparecido 90 tribus en el siglo XX por el avance de la civilización: las armas de fuego y los microbios. Para el indígena, el hombre blanco sigue representando su muerte. Las leyes protegen a los indios en Brasil desde 1537. En la Constitución dice que ellos son «los primitivos y naturales señores» de las tierras que ocupan. Esto se han vuelto contra ellos: cuanto más ricas son esas tierras es mayor la amenaza sobre sus vidas; la generosidad de la naturaleza los condena al despojo y al crimen.





EL ENIGMA DE LAS VENAS VACIAS...

Les proponemos una actividad de investigación.

1. Lean en grupo el fragmento del libro que incluimos antes.
2. Tomen luego un mapa de América Latina. Intenten identificar en él lugares donde se hayan agotado los recursos naturales por su extracción descontrolada. Pueden utilizar como referencia el libro de Galeano. Pero también información que ustedes mismos conozcan a través de diarios, búsquedas en internet o en bibliotecas populares. También pueden apelar a la memoria de los mayores del lugar. La idea es hacer un mapa del despojo, como si estuviéramos completando una de esas fichas donde los dentistas dibujan las caries que encuentran en las dentaduras...
3. Traten de imaginar viendo estos sitios en el mapa de qué forma se llevaban esas materias primas y riquezas hasta los países desarrollados. Luego comparen esas ideas con mapas de la época. De esta forma podrán verificar si los caminos de nuestros países fueron diseñados pensando en el desarrollo integral o solamente en la conveniencia de aquellos países. Valga la analogía: esto del IIRSA es como si nos estuvieran sacando con anestesia las últimas muelas que nos quedan...



Siempre las vías de comunicación que se construyeron en los países latinoamericanos fueron pensados con una lógica de saqueo. ¿A qué no saben ustedes por dónde pasan los ejes del IIRSA?... ¡Sí! ¡Acertaron!



LOS EJES DEL IIRSA

En la página siguiente podemos ver a la izquierda un mapa de América Latina con la ubicación de cuatro tipos de recursos naturales: yacimientos, gas, petróleo y recursos mineros. A la derecha en el mismo mapa aparecen los "ejes" donde el IIRSA propone construir caminos e hidrovías.

Líneas de ferrocarril de la Argentina continental, año 1990. Se ve claramente como el diseño de la red apunta al puerto de Buenos Aires, permitiendo exportar el tabaco, el algodón, el quebracho y la caña de azúcar del norte, la fruta del Valle del Río Negro y el vino de Cuyo y la producción ganadera y agrícola de la pampa húmeda donde la red se hace más densa. En el sur se ven dos ramales: el carbón que sale por el puerto de Río Gallegos y el petróleo por Comodoro Rivadavia.



Para extraer estas materias primas, se han delineado 12 ejes llamados "de integración y desarrollo":

1. Eje Andino
2. Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam
3. Eje Orinoco-Amazonas-Plata
4. Eje del Amazonas Brasil-Colombia-Ecuador-Perú
5. Eje Perú-Brasil
6. Eje Interoceánico Brasil-Bolivia-Perú-Chile
7. Eje Bolivia-Paraguay-Brasil
8. Eje Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta
9. Eje Neuquen-Concepción
10. Eje marítimo del Pacífico
11. Eje marítimo del Atlántico
12. Eje Mercosur-Chile (San Pablo-Porto Alegre-Montevideo-Buenos Aires-Santiago y rutas alternativas a través de Asunción)



Como se puede ver, no se trata de desarrollar de forma equilibrada el territorio de América. Con esta infraestructura solamente va a ser más fácil que esos recursos lleguen hasta los puertos para facilitar su transporte hasta los centros industriales y los consumidores del hemisferio norte.



LOS EFECTOS DEL IIRSA

Como vimos, el IIRSA tiene como propósito la extracción de los recursos naturales de la manera más rápida y más barata posible, y sin obstáculos físicos ni aduaneros de ningún tipo. Pero además, las obras del IIRSA tendrán diversos impactos concretos sobre la cultura, el uso de la tierra, las relaciones de poder, la exclusión de campesinos y pueblos originarios y la biodiversidad en las regiones donde se construyan. Veamos algunos ejemplos concretos:

- Cuando se construye una carretera se debe expropiar una franja de tierra de 100 metros de ancho por el largo de la carretera. En una ruta de 500 km. son 5.000 hectáreas, la mayor parte de ellas de bosque nativo.



archivo.greenpeace.org/ amazonas/sudamerica.htm

- Por lo general los precios que el gobierno paga por la tierra es muy bajo y en muchos casos, si los campesinos no tienen papeles, se los expulsa sin ninguna compensación.

- Las tierras que están al borde de las carreteras aumentan de precio. Esto aumenta la presión por comprar u ocupar ilegalmente las tierras indígenas y comunitarias, que terminan desplazadas. Aumenta la población que viene de afuera y se produce una invasión cultural en muchos casos acompañada de discriminación y desvalorización de la cultura local.

- En muchos casos las carreteras pasan cerca de áreas protegidas pudiendo contaminar bosques y selvas, destruyendo especies vulnerables que pueden desaparecer.

- Se aumenta la erosión, se elimina parte del bosque y pueden producirse derrumbes de suelos.

- Una vez terminada la carretera, se hace más fácil el acceso de empresas madereras que destruyen el bosque de forma brutal. Al tener una vía de acceso al mercado, también comienza el desmonte por parte de empresas dedicadas a la explotación agrícola extensiva (soja, oleaginosas, cereales) que empobrecen la tierra y sólo benefician a esas grandes empresas. También se puede acceder fácilmente a yacimientos arqueológicos que son devastados.

- El tráfico de grandes camiones contamina el aire y las aguas de superficie y subterráneas. Aumentan los accidentes.



¿Se les ocurren otros efectos negativos que tendrán las obras del IIRSA?

En el próximo número —el último de esta serie sobre el IIRSA— compartiremos distintas formas en que los pueblos de América están resisitendo esta iniciativa, como ejemplos de lo que se puede hacer para que otros grupos se sumen a esta lucha.