

IIRSA: entre propuesta capitalista depredadora y bendición para el desarrollo económico

Con el título *Megaproyectos e impactos socio-ambientales* se adelantó el miércoles, 20 de febrero, en la Universidad Nacional de Colombia (UNAL) un foro sobre la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Durante tres horas, representantes del gobierno, de diferentes ONG y de la UNAL debatieron sobre los pros y los contras de esta iniciativa. Mientras unos la elogiaron como una gran oportunidad para el desarrollo económico de América del Sur, los otros la criticaron por sus impactos socioambientales y su carácter capitalista-depredador. El evento se realizó con ocasión de la publicación del libro *Selva abierta: vía Pasto-Mocoa e hidrovía del Putumayo*, un estudio detallado sobre las viabilidades ecológicas y sociales de estos dos proyectos, realizado por el Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA). Alrededor de 300 personas asistieron al foro, convocado por el Centro de Información Bancaria (BIC) de Estados Unidos, el Instituto de Estudios Ambientales (IDEA) de la UNAL e ILSA.

Vince McElhinny, director del programa para América Latina del BIC, enfocó su exposición en los impactos ecológicos de la IIRSA en la Amazonía. Según él, la región se encuentra en la encrucijada. Dijo: “IIRSA, tal como está diseñada ahora, promueve un desarrollo que llevará inevitablemente a la deforestación masiva y a la pérdida de gran parte de la riqueza de la Amazonía.” Indicó que los factores que más incidirán serán la extensión de plantaciones de monocultivos, el aprovechamiento de nuevas zonas de extracción de recursos naturales y la contención de ríos para generar energía eléctrica.



El Auditorio Anexo de la Facultad de Ciencias Humanas de la UNAL estuvo lleno hasta los topes.

La deforestación se acelera

McElhinny ilustró su crítica a IIRSA con varios ejemplos, entre ellos, el proyecto multimodal Manta–Manaus, que busca interconectar la costa de Ecuador con la región amazónica mediante caminos, hidrovías y puertos: “El costo ecológico de este corredor, cuyo objetivo consiste en reducir el tiempo de transporte de mercancías del Atlántico al Pacífico y viceversa, es muy alto. Pasa por la reserva biológica de Limoncocha y los parques nacionales de Llanganates y Yasuní. En este

último, la empresa petrolera brasileña Petrobrás tiene bloques concesionados para la extracción de petróleo muy importantes.”

Otros ejemplos fueron el complejo hidroeléctrico del río Madeira, en la zona fronteriza de Brasil y Bolivia, y la carretera interoceánica sur en el Perú, que conectará la costa peruana con la frontera de Brasil, en la selva amazónica. “A pesar de que el complejo hidroeléctrico del río Madeira se compondrá, si se hace realidad, de cuatro represas y

¿Qué es IIRSA?

- **Definición oficial:** la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en los doce países suramericanos. IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable.
- **Proyectos:** en el marco de IIRSA, los gobiernos han conformado una cartera consensuada de 507 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, que se encuentran agrupados en 47 grupos y que representan una inversión estimada de 69 mil millones de dólares. Adicionalmente, los gobiernos seleccionaron un conjunto acotado de proyectos de alto impacto, al que están dando una atención especial para su financiamiento y ejecución en el corto plazo (Agenda de Implementación Consensuada 2005 -2010). La agenda está constituida por 31 proyectos, que corresponden a una inversión estimada de 6921,10 millones de dólares.
- **Financiación:** los proyectos se financian con recursos provenientes de los sectores público y privado y de instituciones financieras internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo, BID; la Corporación Andina de Fomento, CAF; el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca de Plata, Fonplata, y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social, BNDES.
- **Ejes de Integración:** la IIRSA se concreta en los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), mediante los cuales se diseñan y arman tramos o franjas que unen varios países y sectores productivos. Los EID se planean en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala, que están a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales. En total, existen diez EID: Eje Andino (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia), Eje Mercosur (Chile, Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay), Eje del Escudo Guayanés (Venezuela, Brasil, Guayana y Surinam), Eje del Amazonas (Perú, Ecuador, Brasil, Colombia), Eje Perú-Brasil-Bolivia, Eje Interoceánico Central (Perú, Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil), Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Bolivia, Paraguay y Brasil), Eje del Sur (Chile y Argentina), Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná y Eje Andino del Sur.
- **IIRSA en Colombia:** los proyectos oficiales de IIRSA para Colombia son 33, cuya inversión total es de estimadamente 2,4 mil millones de dólares.
- **Organización:** el trabajo de la IIRSA se organiza en torno a cuatro niveles: el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), los Coordinadores Nacionales (CN), los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) y el Comité de Coordinación Técnica (CCT). El CDE, integrado por ministros designados de los gobiernos suramericanos, es responsable de poner en práctica el mandato de los presidentes y tiene a su cargo la conducción general de los trabajos de la Iniciativa. Los CN son responsables de articular la participación de los distintos ministerios y organismos gubernamentales involucrados en la IIRSA y eventualmente la de otros sectores relevantes de la sociedad (sector privado, gobiernos subnacionales, academia, ONG, etcétera). Los países se reúnen en torno a los GTE para llevar a cabo los distintos planes de trabajo que se vayan acordando. El CCT, conformado por el BID, la CAF y Fonplata, brinda apoyo técnico y financiero a los países en todos los temas relacionados a IIRSA, actuando como facilitador del proceso, coordinador de las actividades conjuntas y depositario de la memoria institucional de la Iniciativa. Para ello, el CCT estableció una secretaría en Buenos Aires.
- **Fundación:** la Iniciativa surgió de la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, en la que los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, incluida la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y desarrollo de subregiones aisladas.

será el proyecto hidroenergético más grande de la Amazonía, no existen estudios sobre sus impactos regionales”, dijo McElhiny y señaló que “solamente la promesa de este megaproyecto ha implicado, en el último año, un aumento de la deforestación en el Estado brasileño de Rondonia de 600%.”

Un efecto similar se puede observar en relación con la carretera interoceánica sur, cuyo recorrido influye sobre varias zonas protegidas como la reserva nacional de Tambopata. El expositor señaló que “las expectativas generadas por la carretera han acelerado la deforestación aledaña a la vía. Entre 2000 y 2005, la tasa de deforestación duplicó la tasa promedio de toda la década anterior, y la deforestación dentro de las áreas protegidas de la cuenca del Tambopata, aunque todavía pequeña en cifras absolutas, aumentó en un 62%.”

Acumulación por desposesión

Margarita Flórez, investigadora de ILSA y autora principal del libro *Selva abierta: vía Pasto-Mocoa e hidrovía del Putumayo*, compartió la crítica de McElhiny: “La mayoría de las obras de la IIRSA coinciden con las últimas reservas ambientales que existen en América Latina como la Amazonía, el Gran Chaco y el Gran Pantanal. Hay una prédica gubernamental de la conveniencia de la IIRSA desde el punto de vista económico. Pero nadie ha preguntado sobre la conveniencia ambiental y social de estos proyectos, a pesar del discurso y de la preocupación oficial sobre el cambio climático.”

A Jairo Estrada, profesor de ciencias políticas de la UNAL y director de ILSA, no le sorprende que la IIRSA “desconozca a los seres humanos y tenga impactos depredadores sobre la naturaleza”. Dijo: “Detrás de esta propuesta hay una dinámica capitalista muy similar a las lógicas de acumulación originaria de capital, es decir, a las lógicas de acumulación por desposesión.” Y precisó: “IIRSA produce una nueva espacialidad capitalista que hace que zonas cuya explotación en algún momento, incluso en la historia del capitalismo, no fue suficientemente rentable, de pronto aparezcan rentables”. Vince McElhinny presentó una estadística que parece corroborar este análisis: mientras que en el año 2000 solamente el 13% de la Amazonía peruana estaba concesionada para la exploración de hidrocarburos, en 2007, era el 70%.

Estrada argumentó que esta nueva especialidad capitalista no se limita a Sudamérica. “Estamos en presencia de un proyecto mucho más amplio que abarca a toda América Latina. No hay que olvidarse de que IIRSA se articula en el norte con el Plan Puebla-Panamá, que tiene propósitos similares.” Este plan, lanzado en 2001, es una iniciativa de integración regional en materia de infraestructura, dirigida a los Estados del sur – sureste de México y a los países centroamericanos.

Rechazo de la crítica

Según René Alejandro Cortés Forero, director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación (DNP), no se justifican las críticas ecológicas y sociales a la IIRSA. Subrayó que “la propuesta se basa en el principio de la sostenibilidad económica, social, ambiental y política” y que existen suficientes mecanismos para mitigar los impactos ambientales y sociales. “La Iniciativa viene impulsando una metodología de Evaluación Ambiental Estratégica. Asimismo, todos los proyectos identificados dentro de la cartera de IIRSA que en la actualidad se encuentran en ejecución o en etapa de identificación o preparación, son desarrollados bajo normas ambientales que se desprenden en el caso de los países, de sus legislaciones nacionales vigentes.”

Lyda Milena Esquivel, jefa de la Oficina Asesora de Planeación del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), aseguró también que los proyectos de la IIRSA son sostenibles.

Defendió su afirmación destacando las medidas que el gobierno colombiano tomó para reducir los impactos de la vía Pasto-Mocoa, que atraviesa territorios de alta sensibilidad ambiental y social. Explicó que “en su área de influencia viven numerosas comunidades indígenas y campesinas, y en cercanías a Mocoa, la carretera pasa por la Reserva Forestal Protectora de la cuenca alta del río Mocoa. Por esta razón, el INVÍAS y el Ministerio de Transporte lograron un acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo para financiar dos importantes estudios en materia ambiental y social para este proyecto.” Por un lado, dijo, se elabora un Plan Básico de Manejo Ambiental y Social de la Cuenca Alta del Río Mocoa, y por otro lado, se hace una Evaluación Ambiental Regional de la carretera Pasto-Mocoa. “Tal evaluación nunca se ha hecho en la historia del país. Queremos tomar las medidas correctas para que los proyectos de IIRSA en Colombia sean buenos, que no atropellen el medio ambiente y que no sean como muchos otros proyectos que conocemos.”

Falencia grave

Margarita Flórez reconoció que la realización de los dos estudios es un avance. Sin embargo, tiene algunas solicitudes al gobierno y a las financieras multilaterales. Pidió, entre otras cosas, que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se asegure de que las recomendaciones de los estudios se tomen “como columna vertebral” para la construcción de todas las obras de la vía Pasto-Mocoa e incluso sirvan de condicionalidades para la aprobación y la ejecución de cualquier financiamiento futuro. Además, criticó que las medidas de protección ambiental y social son, en la mayoría de los casos, demasiado puntuales y que consideraciones de este tipo no influyen desde el inicio y de manera institucionalizada en la planeación de IIRSA. “Quince años después de su fundación, el Ministerio de Medio Ambiente de Colombia no hace valer sus puntos de vista en el DNP, que es el foro de planeación intersectorial de este país. Esta debilidad de la institucionalidad ambiental es una falencia grave, una falencia, por cierto, que observo en todos los países sudamericanos.”

Jürg Schiess, ILSA, 25 de febrero de 2008

Sobre el libro

El libro *Selva abierta: vía Pasto-Mocoa e hidrovía del Putumayo* es una recopilación de información sobre la incidencia de la IIRSA en la planeación vial colombiana, específicamente, en la vía Pasto-Mocoa y en la hidrovía del Putumayo. Fue escrito por Margarita Flórez, abogada e investigadora de ILSA, con la colaboración de la Corporación Casa Amazonía, Juan Carlos Espinosa, Héctor Moncayo, Gloria Amparo Rodríguez y Vladimir Sánchez. Dice Jairo Estrada, profesor de ciencias políticas de la UNAL: “La virtud de este estudio consiste justamente en anticipar las tendencias de desarrollo capitalista. En la medida en que hacemos este tipo de acercamiento, podemos vislumbrar con mucho más claridad los escenarios futuros de conflictividad social y política de Colombia.”

Selva abierta: vía Pasto-Mocoa e hidrovía del Putumayo se publicó en diciembre de 2007 por ILSA y el Centro de Información Bancaria (BIC); la publicación fue financiada por la Fundación Gordon and Betty Moore.

Mayor información:- Margarita Flórez, ILSA, globaliz_ilsa@etb.net.co, www.ilsa.org.co

- Página web del Centro de Información Bancaria, www.bicusa.org
- BICECA, un proyecto del Centro de Información Bancaria, www.biceca.org
- Página web oficial de la IIRSA, www.iirsa.org