

El rol central de la IIRSA

...en el modelo de desarrollo vigente en Bolivia

Por: **Pablo Villegas N.**

Concluyendo la Agenda 2005-2010 de la IIRSA, Bolivia habrá invertido alrededor de \$USD 690 millones² en el eje Interoceánico central, como se puede ver en la Tabla N° 1, donde resumimos los proyectos que corresponden a Bolivia en la agenda IIRSA para el dicho periodo. Ahí podemos ver que hasta el momento, Bolivia ha corrido con más del 60% de los \$USD

1143,7 millones del eje que favorecerá sobre todo a Chile y Brasil.

A esto debemos agregar otros gastos asumidos conjuntamente por varios países: en el Eje Interoceánico Central, \$USD 1,7 millones, en el Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro, por Bolivia y Paraguay; en el eje Andino, \$USD 7,5 millones en el Centro de Frontera de Desaguadero por Bolivia y Perú y; en el eje Capricornio, \$USD 10 millones, en la Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba, por



“El deseo... es que no solamente nos quedemos con un corredor bioceánico sino ... dos o tres corredores”

(Evo Morales)¹

Carreteras del eje Perú-Bolivia-Brasil.

Nótese en el lado brasileño la típica imagen “espina de pescado”, manchas de la incontenible deforestación ligada a la construcción de carreteras.

Referencias

- Carreteras nacionales sin diferenciar categoría
- Carreteras transfronterizas
- Carreteras en proyecto
- Carreteras de la IIRSA



TABLA Nº 1

OBRA	Millones de dólares
Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	417
Construcción de la Carretera Cañada Oruro -Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1° etapa)	60
Carretera Toledo-Pisiga	93
Rehabilitación del Tramo El Sillar	120
TOTAL	690

Fuente: Elaboración propia en base al Quinto Informe de Avance de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC), 2009.

TABLA Nº 2

EJE	PROYECTO	Millones USD
Andino	Culminación De Pavimentación Potosí - Tarija	156
Capricornio	Carretera Abapó - Camiri (Conexión Santa Cruz - Yacuiba)	107
Hidrovia Paraguay-Paraná	Pavimentación Puerto Suárez - Mutún	18,8
	Proyectos Vial - Portuario Motacucito - Mutún - Pto. Busch	84
Interoceánico Central	Construcción Carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa	366
	Mejoramiento Carretera Santa Cruz - Villamontes	104
	Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón	132
	Proyecto Geo-Térmico Laguna Colorada	321,75
	Construcción Carretera Pailón - San José - Pto. Suárez	417
	Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera Pailón - Puerto Suárez	2,5
	Puente Banegas	25
	Carretera Toledo - Pisiga	92
	Ferrocarril Aiquile - Santa Cruz	700
	Rehabilitación Antigua Carretera Santa Cruz - Cochabamba	120
	Rehabilitación Puente De La Amistad (Puente Eisenhower)	3
Perú - Brasil - Bolivia	Carretera Cobija - El Choro - Riberalta	80
	Carretera Guayaramerín - Riberalta / Yucumo - La Paz	550
	Hidroeléctrica Cachuela - Esperanza (Río Madre De Dios - Bolivia)	1200
Total		4479,05

Fuente: Proyectos por país. www.IIRSA.org

Bolivia y Argentina, sumando un total de 19,2 millones. Al no contar con la distribución de gastos, si suponemos que Bolivia asumió la mitad de estos gastos, llegaríamos a la suma de 699,6 millones.

Más allá del año 2010, según autoridades de la ABC, la conclusión de 5 corredores superará los \$us 2.000 millones³. Sin embargo, sumando las Fichas por Proyecto de la IIRSA, resulta aproximadamente \$USD 4.479.050.000 de las obras que afrontará Bolivia por sí sola.

En la Tabla Nº 2 debemos agregar la Ferrovía interoceánica anunciada en junio del año pasado, por voceros ofi-

ciales. La inversión prevista es de USD 10.000 millones.

Existe además una serie de obras a ser ejecutadas por varios países conjuntamente que suman una inversión de \$USD 2.335.155.000. Entre estas tenemos en el Eje Andino, la Conexión ferroviaria Puno

- El Alto; la pavimentación Porto Limão - San Matías. Esto no incluye otros proyectos de gran magnitud aún no avaluados, como ser: el Mejoramiento de la navegabilidad del río Paraguay entre Apa y Corumbá (Hidrovia Paraguay-Paraná) a ser enfrentado por Bolivia, Paraguay y Brasil; las hidrovías Ichilo - Mamoré y Madre de Dios, la navegabilidad del Río Beni, en el eje Perú - Brasil - Bolivia, a ser enfrentadas solo por Bolivia.

Para el financiamiento de la IIRSA en Bolivia, han sido esenciales los préstamos del Banco Mundial, CAF y BID. En 1996, estas entidades concentraban el 59% de la deuda externa de país y, el 2008, llegaron al 78%. Esta dependencia, desde ya peligrosa para Bolivia, como demuestra la historia reciente, se incrementará aún más con el préstamo de 10.000 millones que el Banco Mundial aprobó recientemente. Con sólo las sumas mencionadas hasta aquí, sobrepasamos fácilmente el PIB boliviano de 17.000 MUSD. El pago de las obligaciones de la deuda externa e interna llegó al 32% de los ingresos fiscales el 2008; ingresos que se basan en la exportación de materias primas cuyas oscilaciones de mercado ya han provocado grandes crisis para el país.

Por otra parte, la IIRSA coincide con un patrón de inversión pública que está vigente desde la liquidación de las empresas estatales, el 1996-1997. El año 2000, el 35%⁴ del presupuesto general de la nación se invirtió en infraestructura; el año 2009, fue el 47%; lo que obviamente quiere decir que, por una parte, la estructura de inversiones del neoliberalismo no ha cambiado y por otra que está íntimamente ligada a la IIRSA.

IIRSA y el modelo brasileño de explotación de los recursos naturales

De los 10 ejes de la IIRSA, 6 comprometen el territorio boliviano, son los ejes: Andino; Andino Sur; Capricornio; Interoceánico central; Perú-Brasil-Bolivia y el de la Hidrovia Paraguay-Paraná. De estos, se han venido priorizan-

1.143,7
Millones de dólares
es el costo del eje
transoceánico de los cuales
Bolivia ya a gastado el 60%

do los ejes “Interoceánico Central” y “Perú-Brasil-Bolivia”.

El eje Interoceánico Central unirá el Atlántico con el Pacífico, desde Brasil hasta Chile, atravesando Bolivia. Este ha sido fuertemente impulsado por el gobierno actual a con el acuerdo llamado “Declaración de La Paz, Construyendo la Integración de la Infraestructura para Nuestros Pueblos Corredor Interocéánico Bolivia, Brasil, Chile”. Este acuerdo fue firmado el 16-12-2007 por Morales, Bachelet y Lula. Brasil y Chile invertirán \$USD 254 millones y Bolivia, la mayor parte, 415 millones. A esto se sumarán los \$USD 10 mil millones que el gobierno se halla buscando para construir la Ferrovía Interoceánica⁵.

Esta ferrovía que atravesará Bolivia de este a oeste, de acuerdo al viceministro de Transportes, José Kinn, “...significaría el emprendimiento más grande en términos económicos.” Parte de este proyecto es la interconexión entre los sistemas ferrocarrileros oriental y occidental.⁶

El 16 de junio, los extrabajadores de ENFE iniciaron el bloqueo de la vía férrea en Machacamarca exigiendo la reversión de los ferrocarriles al Estado. El bloqueo terminó el 27 debido a la intervención de la policía⁷. Para el dirigente de los trabajadores, Sanabria, esta intervención fue, “... una muestra de que el gobierno, no está junto al pueblo y le teme a la empresa chilena”⁸ propietaria del ferrocarril.

Ante este bloqueo, Kin, como otros funcionarios de gobierno, declaró que el Gobierno estaba evaluando la posibilidad de revertir al Estado las empresas ferroviarias que operan en el país, las que continúan en manos de empresas estadounidense y chilenas.

Este no fue el primer bloqueo por estas causas. El 4 de julio del 2006 tuvo lugar otro similar. Para entonces, ENFE ya privatizada, estaba en manos del grupo Luksic de Chile en un 50.004% y los Fondos de Pensiones tenían el resto⁹.



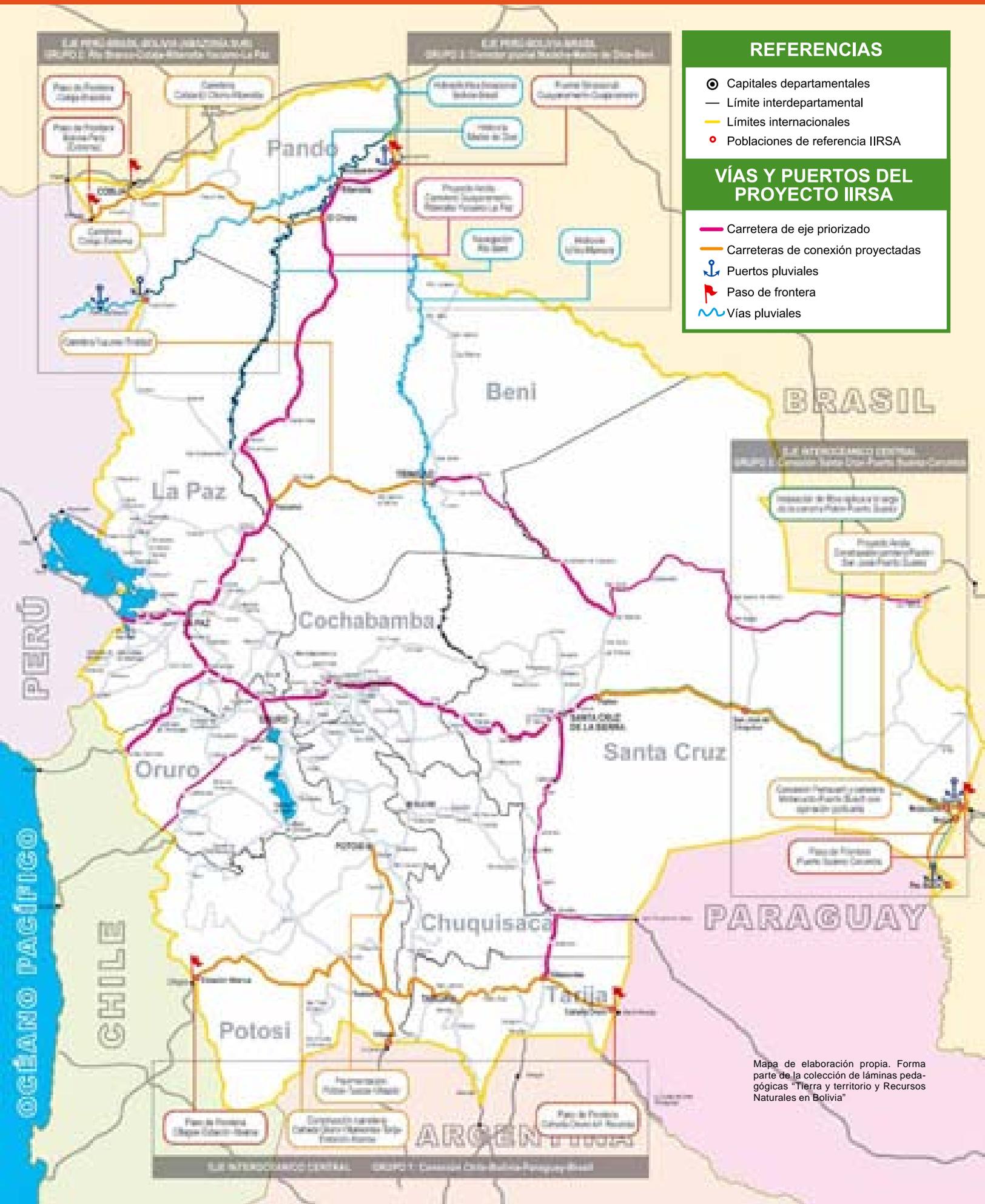
Imagen: igeo.ufjf.br

Ante la presión de los huelguistas varios ministros y otros funcionarios se esforzaban en aclarar que no habían planes de nacionalizar y que más bien se pensaba buscar un entendimiento con las empresas transnacionales - entre otras posibilidades- para establecer con ellas sociedades mixtas. De modo paralelo, sin embargo, se creó de acuerdo con los ex - trabajadores una comisión que analizaría la estatización propuesta por estos conjuntamente los pobladores de

Machacamarca¹⁰ que terminó en nada.

¿Cuál es la política ferrocarrilera del gobierno? Según declaraba, en aquel entonces un funcionario del servicio exterior de Bolivia a “La Nación” de Chile, la política oficial estaba orientada a “... cumplir el rol latinoamericano que nos ha definido la integración sudamericana. Bolivia sin red occidental no puede vincular el Pacífico y el Atlántico...”. Estos argumentos piadosos de David para Goliat; de un David sin mar, que facilita

Infraestructura vial boliviana de la Iniciativa de Integración Regional (Suramericana) (IIRSA)



REFERENCIAS

- ⊙ Capitales departamentales
- Límite interdepartamental
- Límites internacionales
- Poblaciones de referencia IIRSA

VÍAS Y PUERTOS DEL PROYECTO IIRSA

- Carretera de eje priorizado
- Carreteras de conexión proyectadas
- ⚓ Puertos pluviales
- 🚦 Paso de frontera
- 🌊 Vías pluviales

Mapa de elaboración propia. Forma parte de la colección de láminas pedagógicas "Tierra y territorio y Recursos Naturales en Bolivia"

Los megaproyectos contra la "Madre Tierra"

La IIRSA ha dispuesto de los recursos naturales de acuerdo a la perspectiva de mercado de las transnacionales sin importar a quien le pertenecen, por ejemplo, las represas del río Madera en el Brasil, el disparatado proyecto de la represa del Bala, la hidroeléctrica de Cachuela Esperanza, la geotermia de la Laguna Colorada, cerca del Salar de Uyuni, estas últimas en Bolivia, son publicitados como energía limpia y segura. Ya vimos la composición de los sólidos, líquidos y gaseosos que reveló el EEIA del proyecto de laguna Colorada. La reciente experiencia del Tatio en el norte de Chile mostró otro aspecto más de este peligro, cuando se produjo un reventón de un geiser que llegó a formar una columna de sesenta metros de altura que no pudo ser controlada sino 26 días después, generando una gran contaminación en los alrededores y comprometiendo la economía del turismo que florece en el lugar.

De lo visto hasta aquí, es evidente que este proyecto que ha sido definido como la columna vertebral del libre comercio en Sudamérica, la IIRSA, ha adquirido una importancia central en la política del gobierno, y lo mismo ocurre con el financiamiento del Banco Mundial, BID, CAF y Brasil.

Foto: Jenny Gruenberger



Laguna Colorada (Bolivia)

Foto: capitaldofeiro.com/noticias



Toneladas de peces muertos al iniciar las obras de la represa de Santo Antonio en el río Madera (Brasil)



Foto: descontamina.cl

Tatio (Chile)



Foto: zabeo.com.br

Obras en la represa Jirau en el río Madera (Brasil)

... su territorio a dos gigantes que sí tienen mar, se ha mantenido hasta hoy, y además viene acompañado de un discurso nacionalizador.

En este proceso, el rol del Brasil es muy importante y no se limita solo a la IIRSA. Yendo hacia el norte del país, la carretera La Paz-Guayaramerín o "Corredor Norte", parte del eje Perú-Brasil-Bolivia, fue favorecida el 18 de julio del 2008, por un financiamiento del Brasil por \$USD300 millones¹¹; en el 2009 este

mismo país asignó un préstamo de 332 millones de dólares para la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos -parte del mismo eje- de 307 km. Como suele ocurrir con los créditos brasileños, será ejecutado por una empresa de Brasil. Es de mucha importancia notar que aparte del acuerdo de financiamiento de la carretera figuraba en la agenda la suscripción de un memorando de cooperación científica y tecnológica con Brasil para el uso de los recursos del Salar de Uyuni¹².

En el mismo eje se encuentran las represas del río Madera. El 2006, se inició la resistencia social boliviano-brasilera a estas represas, especialmente en las áreas que serían directamente afectadas. El gobierno boliviano, por su parte, tomó posesión declarando que no se oponía al proyecto¹³ y que comprendía las necesidades del Brasil, y, aunque en adelante, continuó planteando ciertas observaciones, queda claro que no lo hizo con sinceridad, pues de una for-

ma paralela, tan pronto como febrero del 2007, ya había acordado con Brasil la construcción de un puente binacional sobre el río Mamoré, parte de la IIRSA. Así, con el tiempo y los acuerdos que se fueron sumando, las críticas de Bolivia a la IIRSA, publicitadas en la Cumbre Social del 2006, -hoy UNASUR- cambiaron por una abierta campaña a favor de la construcción de corredores, hidrovías, hidroeléctricas y grandes proyectos de exportación de energía.

Sorprendentemente, resurgió entre estos, el disparatado proyecto de la represa del Bala con el D.S. N° 29191, del 14 de julio del 2007 que determina la realización de estudios correspondientes y el diseño final. Hasta ese momento esta represa había sido patrocinada por políticos simbólicos del neoliberalismo, como, Jaime Paz, Hugo Banzer que promulgó la ley 1887 declarando de prioridad nacional ese proyecto, Wal-

en gran parte gracias a ellas, Bolivia se encuentra entre los 12 países biológicamente más ricos del mundo.

Otro de los proyectos es la hidroeléctrica de Cachuela Esperanza. Su último impulsor fue Guillermo Bedregal, canciller del gobierno de Paz Estensoro que a partir de 1985 impulsó el neoliberalismo. Paradójicamente, a Bedregal le antecedió en su esfuerzo, José Ortíz Mercado canciller del gobierno anterior; lo que muestra que este tipo



2009. No obstante, el EEIA recién sería entregado a ENDE en diciembre o enero y el representante de TECSULT, que realizó el EEIA, declaraba el 25 de noviembre: “No hay que mentir a la gente, habrá impactos ...”. Según el mismo, entre los efectos más nocivos sobre el medio ambiente y la biodiversidad en la zona están la alteración y pérdida de agua y del caudal del río, alteración y pérdida de vegetación en la zona de las obras, alteración y migración de peces, y alteración y pérdida de aves.

También se tendría que soportar impactos en la economía, el hábitat y la forma de vida de los pobladores

de la región cercana al río Madera. Los impactos a nivel social serán de reubicación de hogares, pérdida de tierras agrícolas, pérdidas de recursos utilizados por la población, además, pérdida de bienes patrimoniales y aumento de enfermedades ligadas a la presencia de obras¹⁵.

Otro de los proyectos energéticos de la IIRSA, es la geotermia de la Laguna Colorada, de 120 MW, cerca del Salar de Uyuni. LIDEMA en “120 Megawatas

por una Joya de la Naturaleza”, relata que el año 1989, el Centro de Estudios Ecológicos y Desarrollo Integral (CEEDI) elaboró el EEIA con financiamiento del PNUD, y estableció que los volúmenes de materiales sólidos, líquidos y gaseosos que emergen junto con los flujos de vapor a altas temperaturas y que incluyen sulfuros (SH₂), sustancias amoniacales, metales como arsénico, litio, rubidio, estroncio, bario, cesio y gases radiactivos como radón y ácido

➤ El corredor transoceánico, cuyos principales beneficiarios serán Chile y Brasil, significará una enorme erogación de dinero para el país y la depredación del medio ambiente y sus recursos naturales.

ter Guiteras y Hormando Vaca Diez; y otros que se convirtieron en iconos de la corrupción como el prófugo, exprefecto de La Paz, Chito Valle.

El proyecto original del Bala, como recuerda Marco O. Rivera en “¿Mega-Proyecto para Destruir la Madre Tierra?”, implicaba la construcción de una presa que formaría un lago artificial de 2.505 kilómetro² (250.000 hectáreas). Una segunda opción planteada posteriormente comprendía la construcción de dos presas menores, una en El Bala y otra en Chepite, que juntas sumaban 854 kilómetros² (85.000 hectáreas).

Según la misma fuente, el proyecto del Bala inundará una enorme proporción de dos de las áreas protegidas más importantes de Bolivia: el Parque Nacional Madidi y la Reserva Pilón Lajas. La región subandina amazónica del Madidi - Pilón Lajas (Ríos Tuichi, Beni y Quiquibey) es la de mayor biodiversidad de Bolivia, con más de 7.000 especies de plantas, más de 800 especies de aves y 200 especies de mamíferos y

de proyectos no plantea problemas a las identidades de revolucionarios o neoliberales que asumen los políticos.

La inversión prevista para este proyecto está entre 1.900 a 2.000 millones de dólares. Para el viceministro de electricidad y energías alternativas Miguel Yagüe, el proyecto cumple con todas las exigencias ambientales y de tipo técnico y operativo para que el estado pueda viabilizar financiamiento¹⁴. Estas palabras fueron publicadas el 4 de septiembre del



2.000

Millones de dólares

es el costo estimado del cuestionado proyecto del Bala en el río Beni.

...>
bórico, entre otros, pueden llegar a ser muy altos; que los niveles de contaminación, aun con procesos de mitigación a través de la costosa reinyección, pueden llegar a ser muy elevados. A diferencia de otras regiones del mundo, dice la fuente, las fuentes geotérmicas de Sud Lipez, emanan bastante menos vapor que agua en estado líquido, lo cual implica que el riesgo de arrastre de contaminantes al exterior es mucho mayor.

¿Cuál es la razón de este proyecto? Según nuestra fuente, la Superintendencia de Electricidad había previsto la posibilidad de una crisis energética debido sobre todo al crecimiento de la demanda de proyectos mineros y, a la falta de previsión para ampliar la capacidad de generación, lo que quiere decir que las empresas capitalizadas (privatizadas) no realizaron inversiones excepto Guarachi que invirtió en una turbina de 70 MW el 2007. Parecería dice nuestra fuente, que es más fácil apelar a la geotermia de la laguna Colorada y destruir un patrimonio irremplazable, parte del área turística del Salar de Uyuni, antes que exigir a las compañías privadas que inviertan las ganancias que salieron del país todos estos años.

La IIRSA ha dispuesto de los recursos naturales de acuerdo a la perspec-

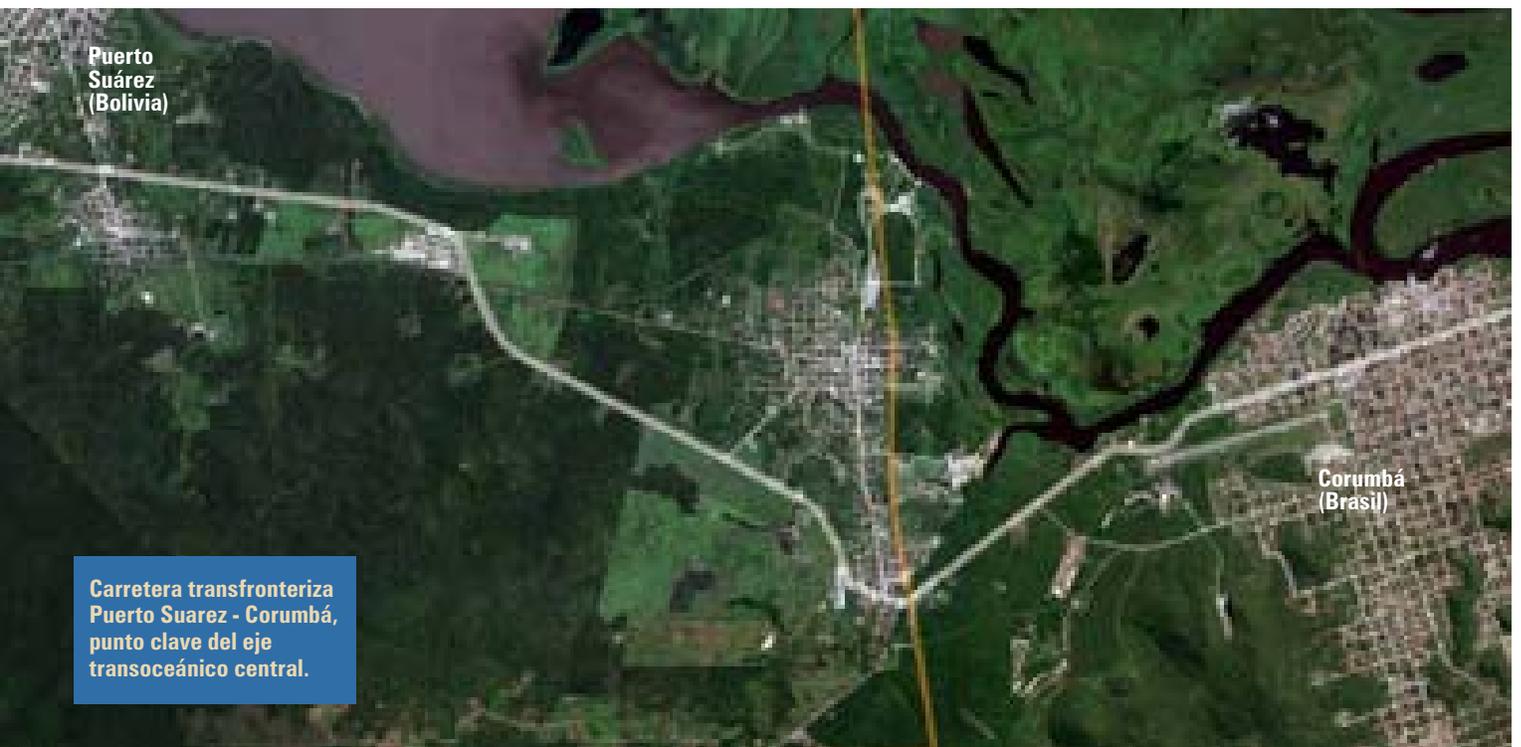
tiva de mercado de las transnacionales sin importar a quien le pertenecen. En julio del 2007, el ministro de Energía de Chile, Marcelo Tokman sugirió a su homólogo boliviano Villegas, establecer una relación entre la ENAP de Chile y la Empresa Nacional de Electricidad de Bolivia (ENDE) para prospección y exploración geotérmica transfronteriza y para un programa de cooperación técnica en materia de hidrocarburos entre ENAP y Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB). "...en una perspectiva de largo plazo, -declaró Tokman- Chile necesariamente tiene que tomar en cuenta el aprovechamiento de las potencialidades de la región¹⁶.

Este tipo de proyectos al igual que las hidroeléctricas son publicitados como energía limpia y segura. Ya vimos la composición de los sólidos, líquidos y gaseosos que reveló el EEIA del proyecto de laguna Colorada. La reciente experiencia del Tatio en el norte de Chile mostró otro aspecto más de este peligro, cuando se produjo un reventón de un geiser que llegó a formar una columna de sesenta metros de altura que no pudo ser controlada sino 26 días después, generando una gran contaminación en los alrededores y comprometiendo la economía del turismo que florece en el lugar.

De lo visto hasta aquí, es evidente que la IIRSA ha sido definido como la columna vertebral del libre comercio en Sudamérica, ha adquirido una importancia central en la política del gobierno, y lo mismo ocurre con el financiamiento del Banco Mundial, BID, CAF y Brasil.

Bolivia ha adoptado el modelo brasileño de explotación de los recursos naturales, con la particularidad de que no hace de manera autónoma sino accesoria a la de ese país ■

- 1 Discurso de Morales, ante Lula y Bachelet, el 16-12-07.
- 2 Quinto Informe de Avance de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010. www.sige.iirsa.org
- 3 "Aceleran corredores viales". Hilton Heredia García. El Deber, 15 de julio, 2008.
- 4 "Plan Estratégico Institucional Administradora Boliviana De Carreteras 2007 " 2011. Sergio Caro Hinojosa. La Paz, Bolivia, agosto, 2007.
- 5 "Buscan \$us 10 mil millones para construir la ferrovía bioceánica" CAMBIO 24-06-09
- 6 "Buscan \$us 10 mil millones para construir la ferrovía bioceánica" CAMBIO 24 - 06 - 09
- 7 "Pedido de ex ferroviarios: Hasta el 2010 gobierno debe revertir ferrocarriles a dominio del Estado". Oruro LA PATRIA, 19 de diciembre de 2009.
- 8 "Policía interviene bloqueo y la línea férrea al sur está expedita". AHM, 28 de junio de 2009.
- 9 "Trabajadores bloquean ferrocarril de Luksic en Bolivia". La tercera.
- 10 LaNación. Chile, 12 de Julio del año 2006
- 11 "Lula y Chávez impulsan corredor vial y energía". El Deber, 19, JULIO 2008.
- 12 "Gas, infraestructuras y narcotráfico marcan cita de Lula y Morales en Bolivia". EFE, 21-08-2009.
- 13 "El río Madera y la diplomacia agachada de Bolivia". Pablo Villegas. www.bolpress.com.
- 14 Bolivia TV Proyecto Hidroeléctrico Cachueta Esperanza. 02/09/2009
- 15 "Tecsult: cachuela esperanza es rentable, pero hay impacto ambiental". OBIE. Plataformaenergetica.org. La Paz, 25/11/09.
- 16 "Tokman negocia "a largo plazo" acuerdo sobre hidrocarburos con su par boliviano". La Nación 31/julio/2007.



Puerto Suárez (Bolivia)

Corumbá (Brasil)

Carretera transfronteriza Puerto Suarez - Corumbá, punto clave del eje transoceánico central.