

LAS VENAS DEL ALCA:

INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL DE SUDAMÉRICA (IIRSA)

Bolivia, un país de tránsito y de extracción de recursos



LAS VENAS DEL ALCA:
INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA
REGIONAL DE SUDAMÉRICA (IIRSA)

Bolivia, un país de tránsito y de extracción de recursos



**Foro Boliviano sobre Medio
Ambiente y Desarrollo**

2003

Expresamos nuestros agradecimientos a todos quienes contribuyeron con información, contactos, comentarios, correcciones y sonrisas.

**FORO BOLIVIANO
SOBRE MEDIO
AMBIENTE
Y DESARROLLO**

FOBOMADE
Abdón Saavedra 2370
Casilla 5540
La Paz - Bolivia
Teléfono: 591-2-422105
Fax: 591-2-2421221
E-mail: fobomade@fobomade.org.bo
<http://www.fobomade.org.bo>

Gabriel Herbas
PRESIDENTE

Manuel Farfán
VICEPRESIDENTE

Fermín Terrazas
SECRETARIO

Sistematización y Análisis:
MÓNICA VARGAS

Diseño y diagramación:
CREART IMPRESORES
Tel. 2480747

La Paz - Bolivia, junio de 2003
Depósito Legal N° 4-1-768-03

Esta publicación es posible gracias al apoyo de la
Fundación Mott

Mapas: www.iirsa.org, www.iadb.org, www.caf.org, CAF [1998], VTMTCCAC-RGRL-Asesoría Técnica-2001, Fobomade [2003]

Contenido

	Pág.
Introducción.....	5
1. ¿QUE ES EL ALCA?	7
2. ¿QUE ES IIRSA?.....	12
3. IIRSA EN BOLIVIA Y PROYECTOS DE CARRETERAS O FERROCARRILES	18
4. ¿EN QUÉ INTERESAN LOS RÍOS EN UN PLAN COMO IIRSA?.....	38
5. ALGUNOS ASPECTOS DEL SECTOR ENERGÉTICO EN IIRSA	46
6. CONCLUSIONES.....	58

**LAS VENAS DEL ALCA:
LA INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN
REGIONAL DE SUDAMÉRICA (IIRSA)
Bolivia, un país de tránsito
y de extracción de recursos**

INTRODUCCIÓN

Hoy en día se discute mucho sobre el ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas). 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 ha privatizado las telecomunicaciones, el ferrocarril, 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 de “tránsito” de sus mercancías y, de paso, explotar nuestra riqueza, 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.

El objetivo de este cuaderno es de informar a la población boliviana sobre estas políticas que no solamente nos van a empobrecer todavía más, pero que también van a arruinar nuestra naturaleza, nuestros bosques, nuestros ríos, y que no tienen consideración por la existencia en Bolivia de Pueblos Indígenas y Originarios, y de manera general, poblaciones que tienen derecho a expresar su opinión, a querer vivir de una manera diferente y su derecho a una vida digna, respetando sus tradiciones y sus maneras de pensar. No tenemos que desanimarnos por todo esto, hay muchas maneras a través de las cuales podemos oponernos al ALCA, frenar este acuerdo y plantear alternativas propias.

1. ¿QUÉ ES EL ALCA?¹

El Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA), no es solo un acuerdo comercial entre los países, porque incluye también que los gobiernos tomen compromisos políticos, tales como políticas de privatización y otras. El ALCA ha sido propuesto en 1994 por el padre del actual presidente de Estados Unidos, George Bush y comprende a todos los países del continente americano (34 países), menos a Cuba. Las discusiones entre los gobiernos y los bancos que van a financiar este acuerdo empezaron en 1994, pero son mantenidas en secreto. Los parlamentos deben aprobar o rechazar el acuerdo durante el año 2005 y éste empezará oficialmente el 31 de diciembre de ese año. ¿Por qué mantienen todo esto en secreto? Porque saben que mucha gente no va a estar de acuerdo.

Hay comisiones que están discutiendo el ALCA sobre 9 temas:

- a) **Servicios:** Normalmente, los servicios son públicos y son responsabilidad del gobierno, que debe velar por que toda la población tenga acceso a ellos. Hasta ahora, mucha gente, sobre todo del campo, no tiene acceso a esto. Pero con el ALCA, va a ser peor. Se trata no solamente de privatizar la electricidad, el agua potable, la educación, los transportes, los hospitales, sino también varias de las tareas del Estado, como: la policía, el ejército, las cárceles, impartir justicia, etc. Como las empresas no se interesan tanto en el pueblo, sino en ganar dinero, todos estos servicios no beneficiarán a la colectividad.

¹ Fuentes: Acción ecológica [2002], GRAIN [2003]

- b) **Inversiones:** se trata de garantizar a las grandes empresas transnacionales un buen contexto para que entren al país, de ofrecerles que no pagarán muchos impuestos, que tendrán mano de obra barata, que no habrán protestas sociales, etc. El Estado tendrá que encargarse de ofrecer al país en bandeja.
- c) **Compras del sector público (todo por licitaciones)**
- d) **Acceso a mercados:** se trata de que nuestro Estado se comprometa a no cobrar por los productos que las transnacionales traen o importan al país.
- e) **Agricultura:** se eliminarán todas las protecciones a la producción nacional, y los campesinos bolivianos tendrán que competir con los productos de las empresas transnacionales, que serán más baratos porque en las economías importantes como Estados Unidos existe muchos subsidios, producen con más medios, más cantidades y mano de obra barata. Nuestros mercados van a estar inundados con los productos que les sobran a Estados Unidos, Canadá, Argentina, tales como granos de trigo, maíz, soya, leche, carne. Al principio, llegarán baratos, pero poco a poco, cuando dependamos de ellos porque ya no consumimos lo que nuestros agricultores producen, podrán las empresas aumentar los precios y empobrecernos todavía más. Además, como en Bolivia los controles de calidad no son eficaces, nos van a vender transgénicos, productos de pésima calidad frente a nuestra producción nacional, incluso productos decomisados por exceso de pesticidas. De esa manera, todo esto no contribuiría a reducir la pobreza y el hambre que predominan en el área rural. Lo que sí podría sernos útil sería pagar con mejores precios a nuestros propios campesinos, mejorar los canales de comercialización para la producción nacional².

2 TON [2001]

- f) **Derechos de propiedad intelectual (patentes):** con el ALCA, todo lo que está en la naturaleza se convierte en mercancía que puede ser comprada y vendida. Los bosques, las plantas, los microorganismos, los animales, todo. Las grandes empresas podrán comprar o patentar, ser dueñas, de un cultivo y lo van a controlar desde la producción hasta el procesamiento. Además, si una empresa ha patentado una planta medicinal, la comunidad indígena o campesina que la use, tendrá que pagar por eso y no tendrá derecho a compartir sus conocimientos ancestrales con otros que la propia empresa. Si la comunidad se resiste, la empresa podrá denunciar al Estado y éste tendrá que imponer una multa a la comunidad o una pena de cárcel.
- g) **Subsidios:** Con el ALCA se eliminan todas las posibles ayudas del gobierno a los pequeños productores. Pero esto ocurrirá principalmente en los países del Sur, ya que los países más ricos siguen subsidiando a sus productores y manteniendo políticas proteccionistas.
- h) **Políticas de competencia:** se trata de que compitan “libremente” los pequeños productores con las transnacionales. Sería como hacer una carrera entre una hormiguita y un perro. Por supuesto, el perro corre más rápido. Es importante recordar que con el ALCA, cualquier persona que posea un bien que le da alguna ganancia, o del que vive, será considerado como un **inversionista**. De esa manera, los Pueblos Indígenas u Originarios que vivan de la pesca, de la caza o de cultivos en su Territorio, serán considerados como “inversionistas”. Como se quiere garantizar la “igualdad” entre todos los inversionistas, **ya no se reconocerán derechos particulares a los Pueblos Indígenas u Originarios**, ni el derecho a su Territorios. **Adiós al Convenio 169** de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que ahora es ley en Bolivia. Las reglas del ALCA estarán por encima de las leyes bolivianas. Si los Pueblos Indígenas u Originarios, los campesinos, se endeudan, **tendrán que vender**

sus tierras, porque en el ALCA ya no hay tierra colectiva, toda la tierra puede ser privatizada, comprada y vendida.

- i) **Solución de conflictos entre los gobiernos y las transnacionales:** en el ALCA habrán tribunales privados. Si un gobierno le impide entrar en el país a una transnacional, si pretende que un Área Protegida o un Territorio Indígena no sea comprado por una transnacional, si le pide demasiados impuestos, la empresa podrá acudir a esos tribunales y el gobierno será condenado a pagar millones de dólares. Entonces, por temor a ser llevado a los tribunales, el gobierno tendrá que aceptar todas las condiciones de las empresas. Y si tiene que reprimir al pueblo para eso, lo hará.

LO QUE NOS CUENTAN SOBRE EL ALCA

La gente **que quiere que Bolivia entre en el ALCA**, nos dice que no nos veremos “muy” afectados porque de todas maneras:

- Somos muy poquitos, frente a toda la población de los otros países del continente (1.02% de la población total del ALCA)
- Somos muy pobres (0.07% del PIB)
- Ya hemos pagado el precio de las privatizaciones y de la apertura de nuestros mercados, con la capitalización y las políticas que han tenido nuestros gobiernos en los últimos años.

Nos dicen también que si nos negamos a que Bolivia entre en el ALCA, no importa tanto, porque somos una economía muy pequeña, o sea que nuestro país no es “tan” interesante para el ALCA.

Pero **esa gente se está olvidando de dos cuestiones bien importantes:**

- 1) Para que existan los acuerdos comerciales como el ALCA, se necesita de carreteras, hidrovías, ferrocarriles, aeropuertos, gasoductos, oleoductos, a través de los cuales puedan hacer circular los recursos y los productos.

→ Ahí, **Bolivia es bien importante porque está al centro de Sudamérica**. Si tienen que evitar pasar por nuestro país con sus carreteras, etc., los costos serán considerables.

- 2) Se olvidan también que el ALCA está prometiendo un crecimiento económico muy importante, que necesita de energía, de petróleo, de gas, para las fábricas, para explotar los recursos, para transportarlos.

→ Ahí Bolivia también es muy importante. **Somos el único país de Sudamérica que tiene un gas “puro” y muchas reservas**. Venezuela tiene más reservas que nosotros, pero su gas está mezclado con líquidos y los costos de la separación son elevados. El gas, el petróleo, interesan mucho a Estados Unidos, un gran consumidor de energía.

Entonces, **necesitan que Bolivia participe en el ALCA**, por más pobre y pequeña que parezca. Efectivamente, Bolivia es muy importante en una de las “venas” del ALCA, la **“Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana” (IIRSA)**. Es importante recordar que **sin sus “venas”, el ALCA no será posible.**

2. ¿QUÉ ES IIRSA?

La “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana” (IIRSA) es un plan para que todos los caminos, aeropuertos, hidrovías, ferrocarriles, etc., que se proyectan en los países de Sudamérica, sean planificados, no en función de nuestras necesidades, pero desde arriba, **para que las grandes empresas puedan hacer circular libremente su mercancía y explotar nuestros recursos de acuerdo a sus intereses.**



Nos van a presentar 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 realidad, lo que se quiere es explotar nuestros recursos y tener vías para sacarlos y venderlos. Ni siquiera nos vamos a beneficiar nosotros por eso, las que van a ganar son las grandes empresas. Además, de paso, van a destruir nuestra naturaleza, nuestros bosques, nuestros ríos, nuestros campos, nuestros animales, nuestras plantas.

De manera que esa “integración” que promete IIRSA es más bien para:

- La apertura de nuestros países a los mercados del mundo
- La promoción de la iniciativa privada
- Que el Estado se retire de la actividad económica y se contente con velar por que no se interfiera en las labores de las empresas privadas.

En el IIRSA se habla de “integrar la infraestructura”. Hay muchos tipos de infraestructura, por ejemplo:

- La infraestructura social: hospitales, las escuelas, etc.
- La infraestructura del medio ambiente: parques, reservas, áreas protegidas
- La infraestructura económica: transportes, energía, telecomunicaciones.

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, 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.

De esa manera, con IIRSA las empresas privadas se encargan de:

- Hacer los proyectos de energía (petróleo, gas, agua, etc.) y de telecomunicaciones
- Operar los ferrocarriles y las hidrovías
- Controlar las carreteras, haciendo pagar peajes (tendrán concesiones)
- Asesorar a los gobiernos de Sudamérica dentro del IIRSA

Pero ni siquiera serán empresas privadas bolivianas, porque estarán compitiendo con empresas mucho más importantes: las transnacionales. De nuevo, el cuento de las hormigas y los perros.

¿Quién ha planeado IIRSA?

Los gobiernos y el sector privado participan activamente en IIRSA. Pero quien se ha 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)**
- **El Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)**

BID y CAF son las que han propuesto a los presidentes de Sudamérica el plan original de IIRSA durante la reunión de Presidentes de 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 el plan de BID y CAF, afirmando posteriormente que había sido elaborado por ellos. No consultaron ni informaron a los pueblos de estos países, pero decidieron implementar ese plan.

Es importante subrayar que estas instituciones han ofrecido financiamiento para los proyectos de IIRSA, pero que no se trata de un regalo: **son proyectos que van a aumentar la deuda externa de nuestro país.**

¿CÓMO VAN A HACER REALIDAD IIRSA?

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. Dicen que en esos corredores buscan “desarrollar” las regiones. Pero, ¿de qué tipo de desarrollo se trata si no nos han preguntado qué pensamos de esto? Además, esos corredores afectarán a varios ecosistemas. El Mapa representa a Sudamérica surcada por los Ejes del IIRSA.



En el siguiente mapa, podemos ver las zonas de Sudamérica donde se encuentran recursos muy importantes como minerales, gas, petróleo. Los Ejes del IIRSA atraviesan justamente por esos lugares. Entonces, podemos preguntarnos si el “desarrollo” que nos prometen no consiste más bien en explotar esos recursos y ya. Tenemos que recordar que desde siempre se han explotado los minerales, el petróleo, el gas en Bolivia. Sin embargo, en una zona tan rica en minerales como Potosí, por ejemplo, esto no ha impedido que allí se encuentren los peores índices de pobreza en el país. O sea que cuando explotan nuestros recursos, no nos aportan en todos los casos una mejoría en las condiciones de vida.



Fuente: Acción Ecológica (2002)

Además, los Ejes atraviesan también las zonas más importantes en términos de biodiversidad (plantas, animales, microorganismos). Como hemos visto en la parte sobre el ALCA, **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. Se llevan estos recursos a nombre de la investigación científica financiando Universidades o firmando convenios con agencias de cooperación, tal como fue el caso del Ministerio de la Agricultura de los Estados Unidos que quiso llevarse variedades nativas de maní con la complicidad de algunas organizaciones no gubernamentales, pero se tuvo que enfrentar al rechazo de las organizaciones indígenas. De la misma manera, la empresa estadounidense DuPont ha adquirido en el año 2000 la patente sobre el maíz, una planta sembrada por las poblaciones indoamericanas durante miles de años, lo cual ha generado una ola de protestas en América y Europa.



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.

Bolivia es muy importante para IIRSA porque 5 de los 12 Ejes atraviesan o tienen impactos en nuestro país.

En IIRSA se planea también trabajar temas o “procesos sectoriales” como:

- 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.
- El transporte aéreo: se trata de mejorar los aeropuertos para la mercancía
- Transporte marítimo: todos los puertos de Sudamérica están siendo examinados y sus instalaciones serán desarrolladas.

- Pasos de frontera: con IIRSA, se quiere que el paso de la mercancía por las fronteras de los países, sea menos costoso y largo. Pero no hablan de que las personas puedan cruzar con más facilidad las fronteras, se trata de la mercancía.
- Uniformar las políticas de interconexión
- Encontrar financiamiento para los proyectos de IIRSA
- Uniformar los marcos y las reglas de los mercados de la energía (petróleo, gas, etc.)

En la estructura de IIRSA se distinguen 3 grupos:

- 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
- 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 cómo se desarrollan los Ejes.

3. IIRSA EN BOLIVIA Y PROYECTOS DE CARRETERAS O FERROCARRILES

Tenemos que tener en cuenta dos puntos muy importantes si examinamos los proyectos de IIRSA y del ALCA en general:

- a) Hoy en día, **lo más importante para las grandes empresas es transportar un máximo de mercancías en el menor tiempo posible a través de los países que sea necesario.** Por eso, todos los puertos, aeropuertos, estaciones de trenes y carreteras del mundo están siendo transformados y uniformados.

- b) **Los mercados que más interesan a los Estados Unidos y a economías importantes en América (como Brasil), se encuentran en Asia, en el Océano Pacífico.** El grueso de los intercambios comerciales del mundo se encuentra entre Estados Unidos y Japón, China, India, países en los que habita la mitad de la población del planeta. Sin embargo, los Estados Unidos tienen todas sus riquezas industriales, agrícolas, etc., concentradas en la Costa del Atlántico. Por eso les interesa controlar todos los "Ejes", "Corredores", que les permitan hacer pasar su mercancía hacia el Pacífico. Brasil tiene el mismo interés. Y Bolivia se encuentra al paso.

Cuatro de los Ejes de IIRSA implican la construcción de carreteras y ferrocarriles en Bolivia.

EJE INTEROCEÁNICO

El Eje Interoceánico es el famoso "corredor bioceánico", el cual vincula el Océano Atlántico (las costas del Brasil) con el Océano Pacífico (las costas de Chile y Perú) atravesando nuestro país por el medio. Se trata de poder circular entre los puertos brasileños y los puertos peruanos o chilenos pasando por Puerto Suarez, Santa Cruz, Cochabamba, La Paz. Dicen que éste Eje nos permitirá llevar nuestras mercancías al Pacífico y al Atlántico. Pero, ¿de qué mercancías están hablando? Nuestros productos no pueden competir con las economías más fuertes y esto será todavía peor con el



c. Carretera Concepción-San Matías

Se trata de otra parte del Eje Interoceánico, forma parte del tramo entre Santa Cruz y San Matías, que integra un corredor entre Cuiabá (Brasil) y el puerto chileno de Arica.



Constituye una importante alternativa para la exportación de la producción agrícola brasileña hacia el Océano Pacífico.

d. Carretera Santa Cruz-Puerto Suárez

Esta carretera es muy importante para IIRSA y para los bancos que lo financian: BID (ha previsto 145 millones para la construcción) y CAF. Se trata también de un claro ejemplo de proyecto que tendrá impactos irreversibles a nivel social y ambiental. ¿Por qué?

- Por tener influencia en Territorios del Pueblo Chiquitano y Ayoreo
- Por estar cerca de áreas protegidas tales como Kaya-Iya, y el Parque Nacional Otuquis (cerca de Puerto Suárez)
- Por la gran diversidad de especies animales (aves, jaguares, osos meleros, venados, monos) que están consideradas como especies vulnerables, o sea que pueden desaparecer
- Por la gran diversidad de bosques

Entre los impactos socio ambientales, se puede citar:

1) Durante la construcción de la carretera:

- El Derecho de vía, que significa la intervención directa en una franja de 565.9 km de largo por 100 metros de ancho (50 metros de cada lado de la carretera), va a implicar que las tierras que están al borde de la carretera aumenten de precio, por lo cual hay riesgos de invasión y ocupación ilegal. Esto va a tener por consecuencia la presión sobre tierras indígenas y comunitarias y la población que viene de fuera va a aumentar.

- El aumento de la erosión, retiro de la cobertura vegetal y derrumbe de suelos
- Se destruirán más de 1'600 hectáreas de Bosque Seco Chiquitano, uno de los bosques secos mejor conservados del mundo. También se destruirán 1'000 hectáreas de bosque cerrado, 200 hectáreas de bosque chaqueño y 50 hectáreas de pastizales.
- Todo esto va a generar la destrucción de los espacios donde viven muchas especies vulnerables.
- La biodiversidad se va a ver también afectada por la conversión de los bosques a la producción agrícola extensiva (soya y otros monocultivos que empobrecen a la tierra y benefician a las grandes agroempresas).
- Con la carretera entrarán empresas que explotan la madera de manera desconsiderada y muchas veces ilegal.
- A pesar de que se genere temporalmente una demanda de mano de obra, la construcción de la carretera y la presencia de las empresas constructoras constituye un peligro para el equilibrio cultural y social de las comunidades.
- Esto puede implicar el desplazamiento de los Pueblos Indígenas y Originarios y que los empresarios se apropien de las tierras.

2) Cuando se termine la carretera:

El tráfico de grandes camiones (sobre todo brasileños) va a contaminar el aire y las aguas de superficie y subterráneas.



Tan importante es esta carretera para IIRSA y para el ALCA, que el BID ha concebido un proyecto paralelo a la construcción: el proyecto de "Protección ambiental y social" y para ello otorga un préstamo de 26.5 millones de dólares. No obstante, debemos recordar que éste banco se llama a sí mismo "el Banco del ALCA" y que por eso, se encuentra detrás de iniciativas cuyo objetivo es favorecer las actividades de las empresas privadas.

Y aún cuando los recursos del BID estén destinados a sectores tales como:

Saneamiento, titulación y registro de tierras	5 millones de dólares
Programa Indígena destinado a apoyar el fortalecimiento organizativo de siete organizaciones indígenas	3.1 millones de dólares
Manejo de áreas protegidas	2 millones de dólares
Conservación de bosques	1.8 millones de dólares

¿Cómo se garantizará que estos fondos destinados a la prevención y mitigación sean realmente utilizados para lo que estaban previstos, y que las comunidades administren esos recursos?

Por otra parte, en el caso de los recursos destinados para el "fortalecimiento organizativo indígena", podemos preguntarnos: ¿De qué sirve a las comunidades el dinero si ello implica que pierdan derechos sobre sus Territorios y corran el riesgo de ser desestructuradas, tal como ocurrió con algunas comunidades ayoreas durante la construcción del gasoducto Bolivia-Brasil?

Finalmente, debemos considerar que **ningún millón de dólares puede compensar la contaminación del agua, la destrucción de bosques, la desaparición de animales y la**

pérdida del derecho de usar nuestras plantas medicinales (como consecuencia de la biopiratería, aunque ésta se disfraza de “biocomercio”).

En resumen, las carreteras consideradas en el Eje Interoceánico tendrán las siguientes características:

CARRETERA	LONGITUD	TIPO DE OBRA	COSTO (en millones de dólares)	IMPACTOS
Toledo-Pisiga	196 km	Pavimentación	70	Sobre sitios arqueológicos y animales frágiles
El Sillar	35 km	Estudios hidrológicos y geológicos	27.5	Incremento de la erosión, impactos sobre animales y plantas
Concepción-San Matías	471 km con un ancho de 7 metros	Estudios de factibilidad económica, diseño final y de impacto ambiental	158.7	Territorio del Pueblo Chiquitano. Recursos naturales de gran importancia como bosques de mara y acceso al Pantanal. Presencia de animales , frágiles como el mono araña urinas, pavas
Santa Cruz-Puerto Suárez	565.9 km	Construcción y pavimentación	390	Ver páginas anteriores

La interconexión ferroviaria Aiquile-Santa Cruz

En el Eje Interoceánico no solo interesan las carreteras sino también se planea utilizar a los trenes para transportar la mercancía. Por eso, es importante el proyecto de ferrocarril entre Aiquile y Santa Cruz, que permitiría integrar a la red ferroviaria andina con la red ferroviaria oriental, tal como se ven en el siguiente mapa:



Este proyecto costaría 700 millones de dólares y los estudios han sido financiados por la Agencia de Desarrollo de Transporte de los Estados Unidos (USTDA). Es claro que un país como Bolivia requiere vincularse internamente y que el transporte ferroviario puede ser esencial, en cuyo caso, proyectos como éste son muy importantes. El problema es en cuáles manos está la administración de estos sistemas porque de ello depende que se cumpla la función social del transporte de personas, la vinculación de los mercados locales y no sólo el transporte de cargas extranjeras y el lucro de las administradoras.

Actualmente, los ferrocarriles que se encuentran en Bolivia son privados, su re-nacionalización constituiría una alternativa importante, pero en IIRSA, la visión es diferente.

EJE ANDINO

Pasa por todos los países de la Comunidad Andina: Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú y se vincula con Bolivia a partir de La Paz.



De momento, se contemplan los siguientes proyectos en este eje:



TRAMO: Ferrocarril Guaqui-Desaguadero
 - Proyecto sin financiamiento
 - Longitud: 22.8 Km
 - Costo: \$us. 5.000.000

TRAMO: Puente Estrecho de Tiquina
 - Proyecto sin financiamiento
 - Longitud: 1.4 Km
 - Costo: \$us. 35.000.000

Fuente: VMTAC-RGRL-Asesoría Técnica-2001

EJE PERÚ-BRASIL (Acre-Rondonia)

Oficialmente, no pasa por Bolivia. Como podemos ver en el siguiente mapa, “bordea” nuestro país por Pando. Vincula la ciudad de Porto Velho (Brasil), con los puertos peruanos de Ilo y Matarani, pasando por Puerto Maldonado (Perú).



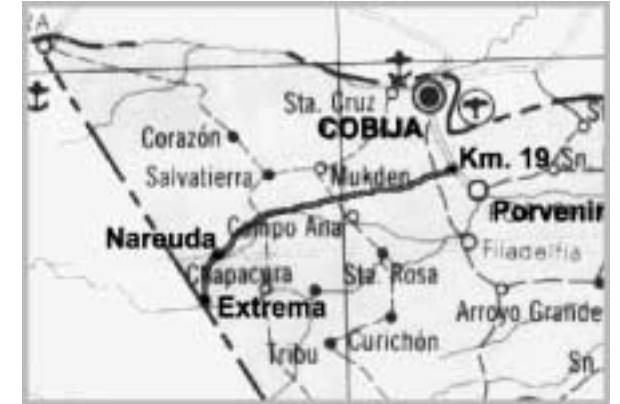
Sin embargo, el Eje Perú-Brasil tendrá dos importantes implicaciones para los bolivianos:

1. Para ahorrarse 100 km entre Porto Velho y Puerto Maldonado proyectan “cortar” por Pando construyendo la carretera Km19-Nareuda-Extrema, lo cual tiene la ventaja de ser menos costoso.

2. Se pretende que Bolivia se vincule con este eje mediante un “corredor de integración” que comprende la carretera La Paz-Guayaramerín y la carretera El Choro-Porvenir. Por ello ha cobrado recientemente visibilidad la “integración con el norte de La Paz”.

a. Carretera Km19-Nareuda-Extrema

En esta parte del país no existe mucha población, o sea que esta carretera claramente sirve para los que puedan hacer pasar sus mercancías en camiones entre Brasil y Perú. Además, se trata de un área muy delicada puesto que comprende a cientos de especies diferentes de mamíferos y aves de la Reserva Manuripi.



Los propios “expertos” que proyectan esta carretera admiten que habrán impactos tales como:

Remoción de la cobertura vegetal, riesgo de caza ilegal, fuertes demandas de servicios y bienes a las poblaciones locales, contaminación de la atmósfera, accidentes por el aumento del tráfico de vehículos, etc.

Sin embargo, las “soluciones” que plantean NO lo son realmente y nos demuestran que lo importante en estos planes es hacer la carretera, y poco importan los impactos sobre la naturaleza y la población.

b. La Paz-Guayaramerín



Dicen que este corredor servirá a la población local para “integrarla” al resto del país, pero debemos recordar que muy poca gente en toda esta región tendrá realmente posibilidades de utilizar la carretera para hacer circular su mercancía. Además, la población que vive del comercio en la región es reducida, o sea que claramente, esta carretera no será para el beneficio de la gente. También, vamos a ver que el proyecto va a tener impactos sobre Territorios de Pueblos Indígenas y Originarios y sobre áreas protegidas.

Se estima que la parte entre La Paz y Cotapata estará lista dentro de poco tiempo, pero no ha sido pavimentada aún y se puede esperar que no entre realmente en funcionamiento antes del año 2005. Además, existe un tramo con problemas geológicos no solucionados, así como persistentes problemas hidrológicos. Por otra parte, las obras entre Cotapata y Santa Bárbara se están ejecutando con superficie de grava. En el siguiente cuadro se encuentran resumidos los impactos de los otros tramos que constituyen el corredor La Paz-Guayaramerín.

CARRETERA	TIPO DE OBRA	ZONAS DE IMPACTO Y RIESGOS
Santa Bárbara-Yucumo	Pavimentación	Territorio Chimán-Mosetén, Áreas Natural y de Manejo Integrado
Yucumo-Riberalta	Pavimentar y ensanchar	Cotapata Pílon Lajas. Afectación de cursos de agua y de fauna vulnerable.
Riberalta-Guayaramerín	Pavimentar	Explotación ilegal de maderas, caza ilegal, biopiratería

El corredor La Paz-Guayaramerín se conectaría con el Eje Perú-Brasil por dos partes:

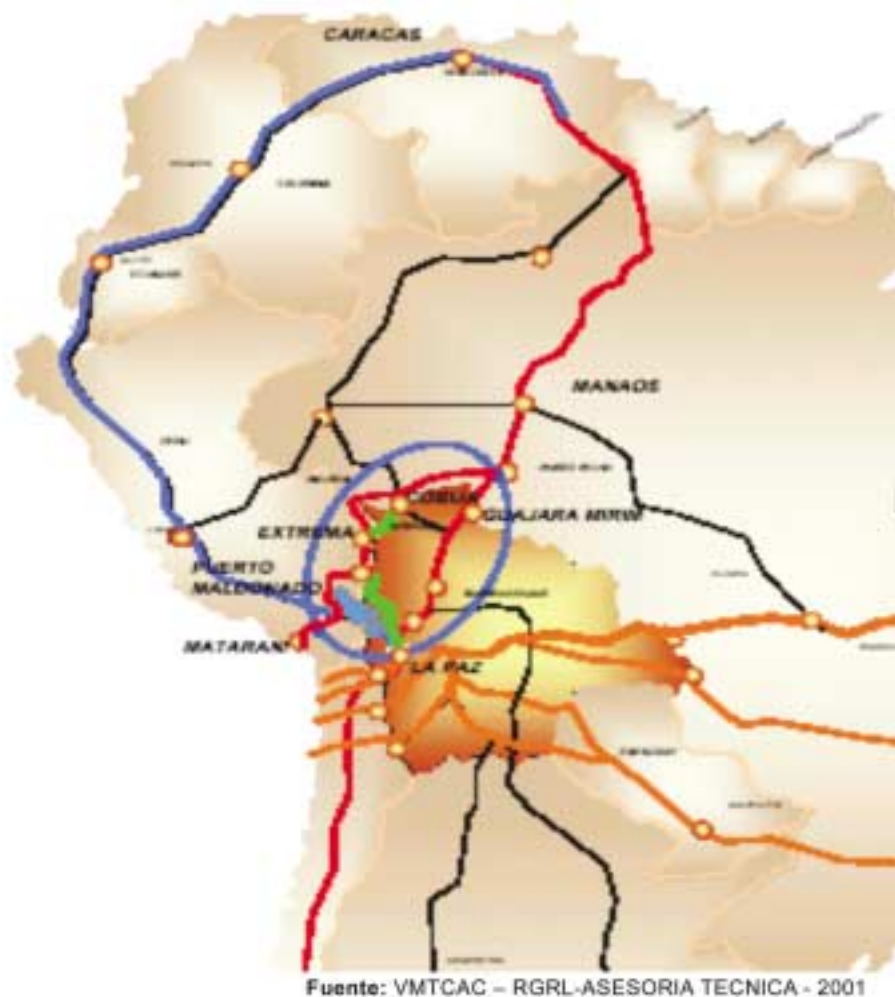
- 1) La carretera El Choro-Porvenir (ver mapa La Paz-Guayaramerín), que se vincularía con la carretera Km19-Nareuda-Extrema
- 2) La conexión entre Guayaramerín y Porto Velho (Brasil).

El tramo El Choro-Porvenir costaría 164 millones de dólares (prestados por la CAF) y tendría impactos sobre la Reserva Nacional Amazónica Manuripi. En ese sentido, cabe destacar que bastaría con un mantenimiento adecuado de dicha carretera que permite vincular Cobija con Riberalta, con el objetivo de que sea transitable todo el año. Se está

examinando una alternativa mucho peor a este tramo: la carretera San Buenaventura-Cobija, que atraviesa por el centro la Reserva Nacional Amazónica Manuripi.

En la mayoría de los estudios sobre las carreteras del corredor La Paz-Guayaramerín se dice que la construcción no “afectaría tanto” a las regiones porque la carretera ya existe y que solo se trata de “mejorarla”. Pero, **¿cómo se puede comparar caminos de tierra, donde no hay mucho tráfico, con carreteras anchas por donde circularán camiones gigantes, a toda velocidad?**

Es importante también resaltar que la carretera La Paz-Guayaramerín interesa en IIRSA sobre todo porque permitiría conectar los Ejes Interoceánico, Andino y Perú -Brasil, tal como se puede ver en siguiente mapa:



En la interconexión con el Eje Interoceánico, es importante vincular el corredor La Paz-Guayaramerín con Trinidad, donde ya existe una carretera hasta Santa Cruz. Para esta vinculación, se proyecta la construcción del tramo entre Yucumo y Trinidad.

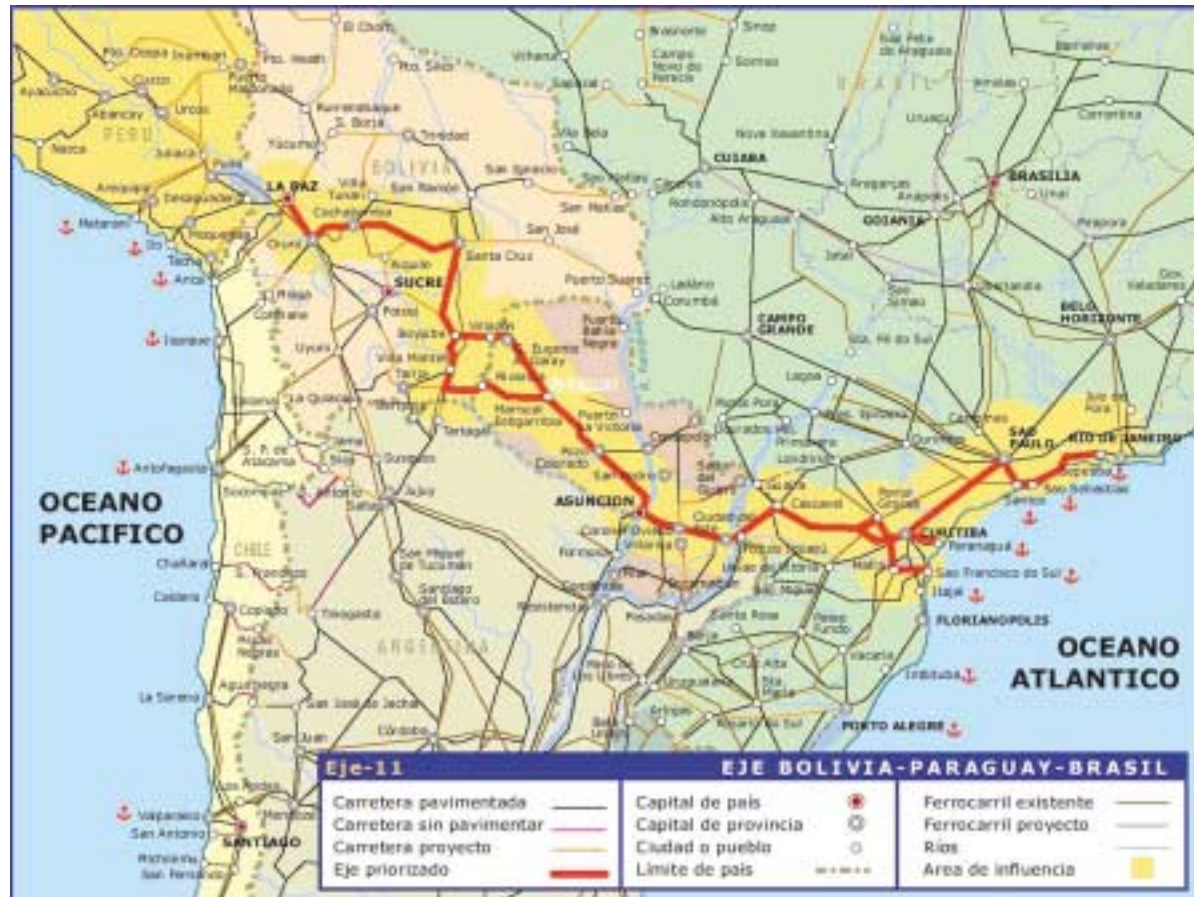


Los impactos de este tramo serían sobre:

- El Área protegida y de manejo integral Pílon Lajas,
- La Estación Biológica del Beni
- La Reserva de Chimanes
- TCO multiétnico.

EJE BOLIVIA-PARAGUAY-BRASIL

Dicho Eje pasa por La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, y luego todo el chaco paraguayo para terminar en las costas de Brasil.



En este Eje, los proyectos importantes son:

- **El tramo Abapó-Camiri:** que se encuentra en obras
- **El tramo Boyuibe-Hito Villazón:** la carretera se ubicaría entre los departamentos de Santa Cruz y Chuquisaca y llegaría a la frontera con el Paraguay. Su situación geográfica interesa en IIRSA porque permitiría la vinculación con Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay. Los estudios serán financiados por FONPLATA y costarán 34 millones de dólares

En ambos tramos, los impactos son sobre el Territorio del Pueblo Guarani y también implican riesgos la proximidad del Río Grande y de áreas naturales frágiles. Además, aumentan los riesgos de erosión debido al viento.

PEQUEÑA CONCLUSIÓN SOBRE LOS PROYECTOS DE CARRETERAS EN BOLIVIA DENTRO DE IIRSA

Muchos lugares en Bolivia se encuentran entre los mejor conservados en Sudamérica porque precisamente, no están atravesados por grandes carreteras. Además, en varios casos, los integrantes de los Pueblos Indígenas y Originarios han sabido conservar bosques y otras áreas ricas de la naturaleza gracias al gran respeto que tienen y al equilibrio con que se relacionan con su entorno.

Esto claramente debe ser tomado en cuenta a la hora de planificar el desarrollo del país, de las regiones y localidades. De allí saldrán las carreteras y vías de comunicación necesarias para la integración interna. Después podremos pensar en los vínculos con países vecinos. Por eso, todos los proyectos de carreteras deberían depender de las necesidades y opciones que sean expresadas por las poblaciones locales. Con una

iniciativa como IIRSA y el ALCA en general, los únicos proyectos que reciben financiamiento son los que van a servir para que las grandes empresas hagan circular su mercancía por nuestro país, proyectos que costarán además tanto que nos van a cobrar peajes que la población local no podrá pagar, y además proyectos que contribuyen a endeudar al país. Finalmente, tal como se ha visto hasta ahora, son proyectos que no ponen reparos en destruir nuestra naturaleza, llevarse nuestra madera y piratear los conocimientos tradicionales asociados a nuestras plantas medicinales y a los recursos genéticos.

4. ¿EN QUÉ INTERESAN LOS RÍOS EN UN PLAN COMO IIRSA?

En IIRSA, se ve a los ríos como otro medio para hacer circular la mercancía. Así, se proyecta la construcción de hidrovías (que son como autopistas dentro de un río) y de represas hidroeléctricas.

En el siguiente mapa, podemos ver otro de los Ejes de IIRSA que nos va a afectar a los bolivianos: el Eje Orinoco-Amazonas-Plata. Así, se planea hacer circular cargas entre Venezuela y Argentina únicamente pasando por los ríos de la cuenca amazónica, una de las cuencas más ricas del mundo en biodiversidad.



Para la circulación de la mercancía, ya se puede navegar entre las costas del norte de Brasil y la ciudad de Porto Velho (Brasil), a través de los Ríos Amazonas y Madera, en lo que constituye la **Hidrovía del Madera**. Y también se podría navegar entre la ciudad del Cáceres (Brasil) y los puertos argentinos, a través de la **Hidrovía Paraguay-Paraná-Plata**.

Sin embargo, en este Eje, se presentan **dos obstáculos mayores** debido a que:

1) **No se puede navegar entre el Río Madera (Brasil) y el Río Mamoré (Bolivia)** por la existencia de una zona de cachuelas o pequeñas cascadas entre Porto Velho (Brasil) y Guajara-Mirín (Brasil, es una ciudad que se encuentra frente a Guayaramerín en Bolivia).

➔ Solución para este obstáculo: veremos posteriormente que se proyectan represas hidroeléctricas y un sistema de esclusas.

2) **La ausencia de conexión entre el Río Guaporé y el Río Paraguay**, para conectar los Ríos del Norte con la Hidrovía Paraguay-Paraná (que veremos más adelante). El Río Guaporé forma la línea divisoria entre Brasil y Bolivia, presentando condiciones de navegación para embarcaciones de pequeño y medio porte en la época de crecida. Uno de los afluentes del Guaporé, el Río Alegre, se acerca a pocos kilómetros del Río Aguapei, el cual se vincula con el Río Paraguay.

➔ Solución para este obstáculo: **se proyecta conectar los Ríos Alegre y Aguapei**, mediante un sistema de canales artificiales y esclusas, para poder conectar el Río Guaporé y el Río Paraguay (ver el círculo en el siguiente mapa).

¿Cuáles serían los impactos de estas represas?

Para los integrantes del Pueblo Originario Embera-Katio (Colombia), que se han opuesto firmemente a la construcción de represas en su Territorio:

“Represar el río es como obstruir las venas de una persona. Afecta todo el cuerpo, y después viene la enfermedad. Es lo mismo con el río”.

Además, la Comisión Mundial de Represas nos recuerda que:

“Los ríos, las vertientes y los ecosistemas acuáticos son los motores biológicos del planeta. Constituyen la base de la vida y de los medios de subsistencia de las comunidades locales. Las represas transforman paisajes y crean impactos irreversibles”.

De manera general, la construcción de represas hidroeléctricas en el mundo ha causado:

- El desplazamiento de cerca de 80 millones de personas en 100 años (en su mayoría Pueblos Indígenas y comunidades pobres que han sido expulsados por la fuerza de sus tierras ancestrales y sagradas sin recibir una real indemnización)
- La destrucción de ecosistemas enteros y por consecuencia, la pérdida del acceso a los recursos naturales para las poblaciones locales
- Cementerios, bosques, animales, sitios arqueológicos han quedado sepultados para siempre
- El calentamiento de la atmósfera debido a la descomposición de la materia orgánica que queda sepultada por las aguas, y que emite grandes volúmenes de dióxido de carbono y de metano, dos gases responsables del cambio climático
- La deforestación debido a que los desplazados han tenido que cortar árboles en otras zonas para sobrevivir; y debido a que con la construcción penetran en zonas antes bien preservadas, empresas madereras

- La represión de las personas que se han opuesto a las represas. En Guatemala, los oponentes a la represa Chixoy han sido asesinados y lo mismo ha ocurrido con líderes indígenas en Colombia y Paraguay.

Por si fuera poco, el que se construya una represa hidroeléctrica, ni siquiera permite disminuir el costo de la energía y en muchos casos, la propia población local no tiene acceso a la electricidad generada. Los principales usuarios se encuentran en ciudades alejadas.

Además, **si se construye la represa en Cachuela Esperanza (Bolivia), no hay que olvidar que se trata de una zona endémica de los tipos más agresivos de malaria.** La construcción de la represa implicaría la inundación de cientos de hectáreas, y el lago artificial que se constituya permitirá que la malaria se incremente y se extienda de manera peligrosa, hasta localidades como Rurrenabaque, que cuentan con un alto valor económico y turístico. Es importante también resaltar que si realmente se quiere beneficiar a las poblaciones locales, se puede pensar en pequeñas represas que generen suficiente luz para la región y que no destruyan las cachuelas ni los ecosistemas que dependen de ellas.

b. La Hidrovía Paraguay-Paraná-Plata

Tal como lo señalamos, en el Eje Orinoco-Amazonas-Plata, se está considerando esta Hidrovía. Hay un proyecto común de los gobiernos de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay para agrandarla. Así, se contempla modificar los cursos naturales de los



Fuente: André Leite. WWF Canadá

ríos Paraguay, Paraná y Plata en un tramo que mide 3'420 kilómetros. Con ello, se busca disponer de un sistema de transporte de materias primas y bienes comerciales con costos más bajos. Los trabajos consistirían en:

- Obras de dragado
- Derrocamiento
- Obras destinadas a permitir el paso de convoyes de 4 metros por 5 y de barcazas de 4 metros por 4.

La construcción de esta obra costaría 1.2 millones de dólares y su operación y mantenimiento durante 25 años representaría un costo de 3'000 millones de dólares. Los estudios han sido financiados por el BID, CAF, las Naciones Unidas (PNUD) y los diferentes gobiernos.

Como en Argentina los trabajos de dragado ya están avanzados, las obras del proyecto se concentrarían principalmente en Brasil. Los impactos inmediatos serían sobre los ríos y la cuenca, en especial sobre el Pantanal, que es la mayor llanura de inundación del mundo. El Pantanal, sobre todo en el área boliviana, es un ecosistema muy preservado y rico. Sin embargo, el "mejoramiento de la Hidrovía" ocasionaría no solamente que su superficie disminuya, sino también la pérdida de la biodiversidad y degradación de ecosistemas acuáticos y terrestres, de bosques y humedales. También, se producirían cambios climáticos en la región y un deterioro de la calidad de las aguas debido al aumento de las actividades agrícolas, industriales, etc.

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.

c. Impactos de la vinculación de Bolivia con la Hidrovía Paraguay-Paraná

La Hidrovía no pasa por nuestro país, pero se planean dos medios de vinculación, que se articulan con el Eje Interoceánico y que son proyectos complementarios de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez:

- 1) **El Canal Tamengo:** se trata de un curso de agua que sale de la Laguna Cáceres (en Puerto Suárez) y desemboca en el Río Paraguay en Corumbá (Brasil). El proyecto sería de ensanchar el Canal a 90 metros de ancho.
- 2) **Puerto Busch:** se trataría de construir un puerto ubicado sobre el Río Paraguay en el Corredor Man Césped, permitiendo la salida de la mercancía por la Hidrovía. Los impactos de este proyecto que costaría 7'000 millones de dólares serían muy importantes debido a la presencia de humedales, una gran diversidad de animales vulnerables y a que se trata de un área de alta fragilidad y alto valor ecológico.

Además, para vincular Puerto Busch con Puerto Suárez, se proyecta la construcción de un ferrocarril entre Motacucito y Puerto Busch, tal como se puede ver en este mapa. Es importante señalar que este ferrocarril interesa además porque permitiría transportar los minerales del Mutún, rico en hierro y manganeso. Se trata de una zona muy frágil debido a la presencia de las Cavernas de Motacucito y a la proximidad del Parque Nacional Otuquis.



5. ALGUNOS ASPECTOS DEL SECTOR ENERGÉTICO EN IIRSA³

En IIRSA no solo se planea la “integración” de Sudamérica mediante carreteras, ferrocarriles e hidrovías, sino también la “integración energética” que facilitaría la explotación y el transporte de nuestros hidrocarburos mediante la firma de acuerdos entre los países y la construcción de gasoductos, oleoductos, etc. En esta parte del cuaderno, nos vamos a concentrar en primer lugar en la importancia estratégica de los hidrocarburos y veremos posteriormente cómo esto nos afecta a los bolivianos.

INTERESES DE LA POLÍTICA ENERGÉTICA

Actualmente, los mayores consumidores de gas y de petróleo del mundo son Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, no disponen de muchas reservas de estos productos, esenciales para su desarrollo industrial y para el ritmo de vida de sus poblaciones. De hecho, en el siguiente cuadro, podemos ver este tema en los Estados Unidos.

Reservas actuales de gas en Estados Unidos	164 trillones de pies cúbicos (PC)
Consumo diario	58'500 millones de PC
Volumen que importa EEUU desde Canadá	7'200 millones de PC
Volumen que importa EEUU de otros países	3'800 millones de PC

A ESE RITMO, A ESTADOS UNIDOS SOLO LE QUEDA GAS PARA 10 AÑOS

³ Fuentes: Acción Ecológica [2002], Bank Information Center [1999], Ballester [2003], Cortés y Tito [2002], Gudynas, Fobomade y Bank Information Center [2000], Fobomade [2000], Herbas [2002], Mariaca [2002a] y [2002b], Ramos [2002], Villegas [2002a] y [2002b], Zaratti [2002]

En Estados Unidos se teme que las reservas de gas y petróleo se agoten y por eso, en el Plan Nacional de Energía presentado por el presidente Bush, se planea aumentar las importaciones de estos recursos. **América Latina se anuncia entonces como el principal proveedor de hidrocarburos para los Estados Unidos** y por eso esta potencia del Norte está haciendo presión para que privaticemos nuestras empresas de energía, en contra de nuestros intereses nacionales.

De esa manera, el ALCA demuestra la necesidad de una base de energía que favorecerá ante todo a los Estados Unidos y a las empresas transnacionales. Por eso, en la reunión del ALCA que tuvo lugar en el año 2001, se diseñó un **Acuerdo Anticipado Energético** que determina lo siguiente:

- Que se debe garantizar el desarrollo del continente asegurándose el suministro seguro y abundante de hidrocarburos a precios bajos.
- Que se deben reducir los impuestos y minimizar las medidas que intentan mitigar los impactos ambientales.
- Que debemos confiar en las empresas transnacionales para que ellas desarrollen el sector energético, puesto que dominan tecnologías avanzadas.

Como parte del ALCA, IIRSA proyecta también una infraestructura que permita la “integración energética” de Sudamérica. Existe un Grupo Técnico Ejecutivo de IIRSA sobre “Marcos Normativos de Mercados Energéticos” que ha determinado que: las ventajas, la amplitud del mercado y la atracción de empresas privadas que aportaría la integración energética en Sudamérica son tan importantes, que vale la pena construir obras de infraestructura para ello (gasoductos, oleoductos, redes de interconexión eléctrica, etc.).

Pero... ¿Qué significa la “integración energética”?

En lo físico, se trata de una **red privada** de gasoductos, oleoductos, etc., que surcarán Sudamérica borrando fronteras entre países y zonas de gran riqueza en términos de biodiversidad. O sea que en realidad, se trata de la integración de los grandes capitales transnacionales que buscan tomar el control total de los recursos energéticos. Esto se disfraza bajo la forma de “acuerdos comerciales” entre los países.

IMPORTANCIA EN BOLIVIA DEL SECTOR DE HIDROCARBUROS Y CÓMO NOS DESPOJAN

Países de Sudamérica como Venezuela y Ecuador han explotado desde hace varios años sus hidrocarburos, pero esto no ha implicado que sus poblaciones tengan mejores condiciones de vida. Las reservas de gas de Bolivia se evalúan actualmente a 52.3 trillones de pies cúbicos y las reservas de petróleo a 929.16 millones de barriles.

Desde su fundación en 1936, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) se encargaba de :

- a) Las fases UPSTREAM = exploración y producción de hidrocarburos
- b) Las fases DOWNSTREAM = refinación, industrialización, transporte, almacenaje y exportación de hidrocarburos.

Pero a partir de 1996, con la Ley de Capitalización se privatizaron los hidrocarburos y se desintegró el proceso productivo. De manera que:

- Chaco y Andina se ocupan de exploración y producción
- TRANSREDES se ocupa del transporte por ductos
- PETROBRAS se ocupa de la refinación

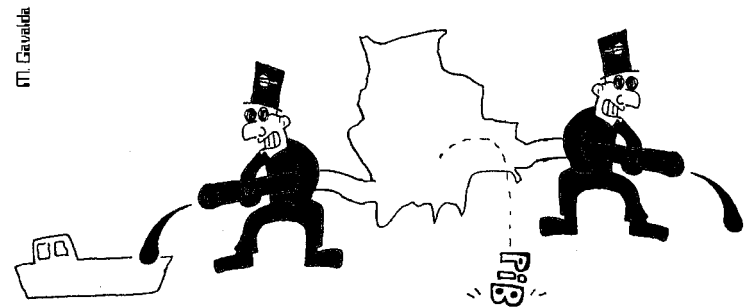
Además, hoy en día, cerca de 30 empresas transnacionales explotan los hidrocarburos en nuestro país y tienen mayor poder económico que el Estado Boliviano. En el siguiente cuadro, podemos ver cuánto poseen algunas de estas empresas de nuestras reservas de gas y petróleo.

EMPRESA	GAS que posee (en trillones de pies cúbicos)	Porcentaje de nuestras reservas de gas	PETRÓLEO que posee (millones de barriles)	Porcentaje de nuestras reservas de petróleo
ANDINA	12.9	24.8 %	203.2	21.9%
TOTAL EPB	7.3	14%	137.5	14.8%
PETROBRAS	7.2	13.8%	113.7	12.3%
MAXUS BOLIVIANA	5.1	9.78%	104.8	11.3%
BG Bolivia	5	9.6%	98.8	10.6%

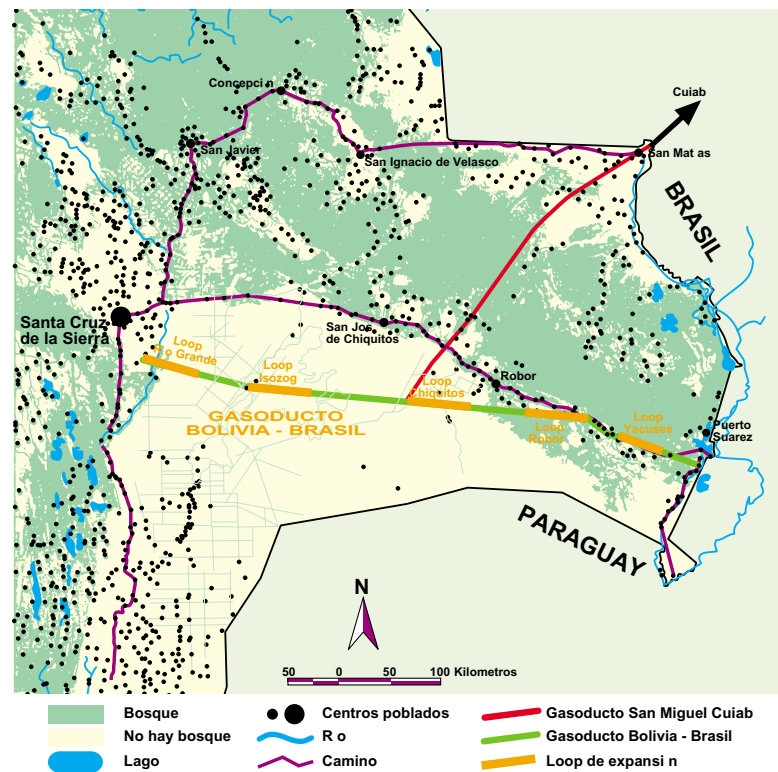
En 1996 se determinó también que las empresas que explotan los hidrocarburos existentes (hasta 1996) pagarían 50% de sus ingresos al Estado, pero que las empresas que operen los “nuevos” hidrocarburos pagarían solo 18%. Ahora bien, sólo 3% de las reservas bolivianas han sido clasificadas como “existentes”, y se agotarán hasta el año 2006. Además, hay casos como la Reserva de San Alberto que había sido descubierta en 1992, pero que fue “reclasificada” como “nueva” en 1998.

97% de las reservas de hidrocarburos sólo aportan al país 18% de las ganancias que generan, y el Tesoro General de la Nación, solo recibe 6%. De esa manera, se calcula que lo que Bolivia perderá por esta Ley de Capitalización representará entre los años 2002 y 2007, un monto superior a nuestra deuda externa (que es de 4'100 millones de dólares). Tanto benefician las leyes de nuestro país a las empresas transnacionales, que éstas afirman que por 1 dólar que invierten en Bolivia, ganan 10 dólares.

Vamos a ver dos ejemplos de venta del gas de nuestro país al exterior y lo que esto nos aporta en realidad.



a. El Gasoducto Bolivia-Brasil



Este gasoducto opera desde 1999, tiene 32 pulgadas de diámetro y mide un total de 3'000 kilómetros (557 kilómetros en Bolivia). Se trata del proyecto de infraestructura privada más importante de toda Sudamérica. Sirve para llevar el gas a la ciudad de Sao Paulo (Brasil) y tiene una extensión hasta Porto Alegre (Brasil).

El costo total de su construcción ha sido de 2'500 millones de dólares, financiado por: el Banco Mundial, BID, CAF, BNDES, el Banco Europeo de Inversión y por Agencias de Crédito a la Exportación.

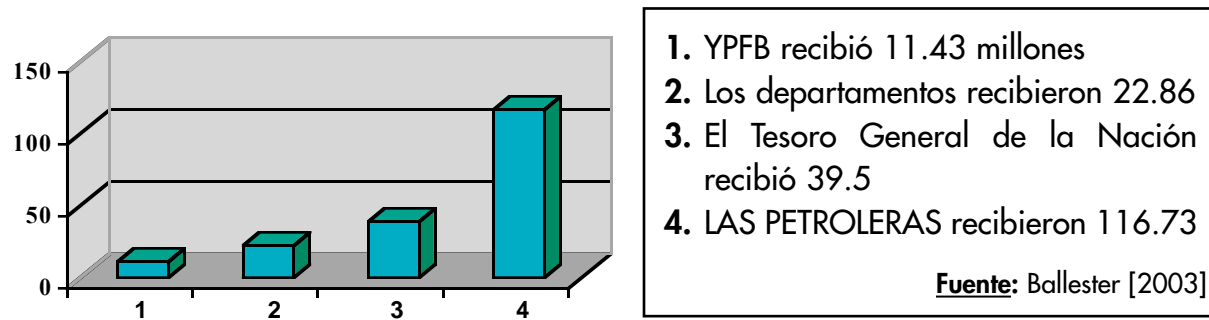
¿Quién posee el gasoducto en Bolivia?

El propietario del gasoducto es la empresa Gas TransBoliviano (GTB) en el cual participan las siguientes empresas trasnacionales:

- TRANSREDES (controlada mayoritariamente por ENRON y SHELL): 51%
- ENRON: 17%
- SHELL: 17%
- GASPETRO: 9%
- British Gas: 2%
- BHP: 2%
- El Paso Energy: 2%

¿Cómo se distribuyen las ganancias por la exportación de gas al Brasil?

Los datos son los millones de dólares que generó la exportación de gas en el año 2002



El cuadro nos demuestra que las que más ganan son las empresas petroleras, el Tesoro General de la Nación recibe tres veces menos y ni se menciona a **las poblaciones locales que han sufrido por los impactos de la construcción del gasoducto pero que no reciben nada de las ganancias que éste genera.**

En torno al Gasoducto Bolivia-Brasil existen **tres proyectos paralelos:**

- 1) La Ampliación del Gasoducto Bolivia-Brasil: mediante 5 loops de expansión de un diámetro de 36 pulgadas (ver el mapa del gasoducto), con un largo total de 187 km. Los loops se ubican en: Río Grande, Izozog, Chiquitos, Roboré, Yacuses.
- 2) El Gasoducto San Miguel Cuiabá: (ver el mapa del gasoducto) se encuentra en funcionamiento. Mide 32 pulgadas de diámetro y se trata de un proyecto de ENRON y SHELL

- 3) El Gasoducto Yacuiba-Río Grande o GASYRG: mide 431 kilómetros y fue inaugurado en abril del año 2003. Para construir y operar el ducto en los próximos 40 años, Petrobras, Andina y TotalFinaElf han conformado la empresa TRANSIERRA S.A.

b. La exportación de gas a los Estados Unidos y México

Este es otro proyecto de “integración energética” que consistiría en exportar gas licuado a los Estados Unidos y México a partir de un puerto en el Pacífico. Se trataría de gas extraído del Bloque Kaipependi, especialmente del Campo Margarita, uno de los más importantes de Bolivia (sus reservas de gas son del 15.3 trillones de pies cúbicos).

Las fases de este proceso de exportación serían las siguientes:

- 1) Extraer el gas → implica el desarrollo de 15 pozos
- 2) Transportar el gas al puerto y someterlo a licuefacción. Se quiere licuar el gas para que ocupe menos espacio.
- 3) Transportarlo por mar a México
- 4) Regasificarlo allí
- 5) Introducirlo a la red de gasoductos de Estados Unidos, México y las plantas de energía.

Hay un precontrato para la exportación de gas que ha sido suscrito por SEMBRA Energy (un conjunto de empresas que controla gran parte del mercado del sudoeste de Estados Unidos).

El precontrato es por 22 millones de metros cúbicos por día durante 20 años. Esto equivale a 8.7 trillones de pies cúbicos, es decir 16.6% de nuestras reservas totales de gas.

Los socios del consorcio **Pacific LNG** que se ha formado para la exportación de gas a Estados Unidos y México son las transnacionales: REPSOL-YPF (Maxus); BRITISH GAS; BRITISH PETROLEUM; TOTALFINAELF; EXXON-MOBIL. Estas empresas están haciendo presión para que se elija un puerto chileno.

¿En qué se beneficiaría Bolivia?

Las inversiones en Bolivia se limitarían a el desarrollo de pozos y al tendido de ductos. De esa manera, no se puede decir que este proyecto se generador de muchos puestos de empleo para los bolivianos. Además, el verdadero negocio sería para las transnacionales que se ocupan de los sectores que más ganancias dan como son: el transporte del gas, la licuefacción y la regasificación. Por otra parte, el precio que pagarían a Bolivia sería el más bajo que se ha visto. En el siguiente cuadro podemos ver lo que esto representa:

ESTIMACIONES DE PRECIOS DEL GAS QUE SE PAGA A BOLIVIA

Mercado interno: lo que pagan los bolivianos	5.48 dólares por mil pies cúbicos
Lo que antes pagaba Argentina	4.27 dólares
Lo que paga Brasil	1.25 dólares
Lo que pagarían por la exportación del Pacific LNG (a Estados Unidos y México)	70 centavos de dólar , que podrían bajar a 50 centavos si los gastos de inversión son muy elevados

¿Qué recibiría el Estado Boliviano en realidad?

18% por tasas impositivas = 13 centavos de dólar por mil pies cúbicos de gas.

Además, al ver los precios para Pacific LNG, los brasileños nos demandarán que bajemos sus tarifas.

De esa manera, podemos ver que esta famosa “integración energética” no aporta casi nada al país y es en realidad la entrega de recursos que son patrimonio de todos los bolivianos y que no son renovables. Esto quiere decir que el gas y el petróleo han tomado millones de años en formarse bajo la tierra y que una vez que los sacamos, ya no habrá más.

IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES DE LA EXPLOTACIÓN DE HIDROCARBUROS

Por si fuera poco, además de no ayudarnos a luchar contra la pobreza en nuestro país, la explotación de gas y petróleo es peligrosa del punto de vista social y ambiental. Efectivamente, **las áreas de explotación y transporte de estos productos coinciden muy frecuentemente con los Territorios de los Pueblos Indígenas y Originarios y con zonas de gran riqueza en términos de biodiversidad** (áreas protegidas).



Vamos a ver dos fases de la explotación de hidrocarburos que tienen graves impactos:

a. La construcción de ductos

En muchos casos, en la implementación de las actividades hidrocarburíferas, no se informa ni se consulta a las comunidades sobre todos los impactos que serán el resultado. Sobre todo, no se les advierte de las profundas transformaciones sociales, culturales y ambientales que significan estas obras. Se les dice que serán “compensadas” y que los impactos serán “mitigados”, pero hay impactos que ningún millón de dólares puede pagar.

Por ejemplo, la construcción de gasoductos y de oleoductos requiere la deforestación de extensas áreas de bosque. De esa manera, en el caso del Gasoducto San Miguel-Cuiabá, se ha destruido una parte del Bosque Chiquitano.

Por otra parte, la construcción implica:

- La contaminación de ríos y aguas subterráneas
- La explotación ilegal de madera
- Caza y comercio ilegal de animales vulnerables
- Biopiratería
- Conversión de áreas bien preservadas y donde viven muchos pájaros, animales y plantas, en zonas agrícolas destinadas a los monocultivos.

b. Durante la operación y el transporte de gas y petróleo

A lo largo de los ductos, existe el riesgo de derrames y accidentes. Por ejemplo, el 30 de enero del año 2000, el oleoducto de TRANSREDES derramó 40'000 barriles de petróleo durante 32 horas en el Río Desaguadero. De esa manera:

- 127 comunidades indígenas fueron afectadas
- El área contaminada fue de cerca de 1 millón de hectáreas a lo largo de 160 kilómetros del Río y alcanzó otras reservas de agua como los lagos Uru Uru y Poopó
- Se contaminaron campos de cultivo, praderas, canales de riego, agua de consumo
- Murieron miles de corderos, vacas, ovejas, llamas, alpacas, que son muy importantes para la economía de las comunidades.

Así que no solamente la contaminación fue importante, sino también afectó la vida de comunidades que no disponen de muchos recursos. Por una contaminación parecida, la empresa PETROBRAS tuvo que pagar 90 millones de dólares en Brasil. Sin embargo, en Bolivia, contaminar sale más barato: TRANSREDES, detrás de la cual se encuentran dos de las más grandes transnacionales del mundo, ENRON y SHELL, fue condenada a pagar 5 millones de dólares e hizo todo para pagar lo menos posible.



Entonces... ¿Por qué somos un país “interesante” para la inversión?

Porque los precios de los recursos naturales que vendemos son baratos y no incluyen:

- **El sacrificio que esto implica para las generaciones futuras** (por el agotamiento de recursos no renovables)
- **La pérdida de nuestra rica biodiversidad**

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. De manera que con IIRSA, el Estado perderá el control de los medios de comunicación, pasándolo a manos de las transnacionales.

Además, es posible que en el futuro, cambien de nombre a IIRSA y nos presenten los proyectos bajo otra etiqueta. Pero no debemos dejarnos engañar, estos proyectos no son para las poblaciones locales, han sido diseñados desde arriba, sin consultarnos ni tomar en cuenta la existencia de Pueblos Indígenas y Originarios en nuestros países.

Es también importante considerar dos cuestiones:

1. Si estos proyectos son para que vivamos como viven en las ciudades de los países “desarrollados”, tenemos que preguntarnos si realmente queremos eso. Esos países han destruido sus recursos naturales, siguen contando con población muy pobre y no distribuyen de manera democrática los recursos. Están llenos de problemas de drogadicción, de violencia, de salud, de depresión, obesidad e inclusive analfabetismo, y por ejemplo, en los Estados Unidos, tienen la más grande población en la cárcel del mundo: un millón de personas están encarceladas.
2. En muchos casos, ni siquiera podremos acceder a mejores niveles de vida porque un país como Bolivia solo interesa al ALCA y a proyectos similares por sus recursos y su mano de obra barata. De esa manera, no solamente esto no mejorará nuestra calidad de vida, sino que además no lo permitirán porque no les conviene.

Así, **tenemos que plantearnos ahora, antes de que se adelanten todos estos proyectos si ese es el país que queremos:** una Bolivia cruzada por grandes carreteras en las que se transporten productos extranjeros, o sea, **un país de tránsito;** y una Bolivia con su gran biodiversidad destruida y sus recursos no renovables saqueados, o sea **un país de extracción de recursos.** Y también tenemos que plantearnos sobre quiénes deciden todo esto. La gran mayoría de la población boliviana está constituida por integrantes de Pueblos Indígenas y Originarios (hay más de 32 lenguas diferentes), o sea por perspectivas culturales que tenemos que consultar, escuchar y respetar, para de esa manera, **decidir todos juntos de la forma de vida y de relación con la naturaleza que queremos.** Quizás sea una forma de vida más modesta, obviamente, no todos tendremos “Play Station”, Mercedes Benz, mansiones, pero si lo pensamos bien, todos podemos vivir con DIGNIDAD.

Tenemos todas las posibilidades de vivir mejor. Estamos en un país muy rico, que tiene agua, bosques, plantas, animales, paisajes maravillosos. Por ejemplo, una alternativa

para mejorar nuestras condiciones de vida se encuentra en el desarrollo de un turismo respetuoso de la naturaleza. Si ensuciamos nuestros bosques, nuestros lagos, nuestros ríos, si lo cubrimos todo con grandes carreteras y autopistas, muchos turistas dejarán de venir. Existen ejemplos de este modo de vida más respetuoso y equilibrado, entre ellos se encuentra el proyecto Mapajos de los compañeros Chimanes-Mosetén en el Área Protegida y de Manejo Integral de Pílon Lajas.

Finalmente, es importante considerar que Bolivia es un país importante en el ALCA y en IIRSA, tal como se ha visto: nuestra posición al centro de Sudamérica y nuestras reservas de gas les interesan a los que tienen estos planes. Además, estas iniciativas no solo nos van a afectar a los bolivianos, sino a todos los pueblos de los otros países. **O sea que si en Bolivia surge una resistencia a estos planes, esto servirá a todos los países.**

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

ACCIÓN ECOLÓGICA [2002], "Sí a la vida. Otra América es posible. Geopolítica de la Energía en América Latina", presentación power point

Alianza Frente al BID, www.alianzafrentebid.org

Bank Information Center [1999], *Un Estudio de Caso. El Gasoducto entre Bolivia y Brasil: ¿un proyecto de desarrollo "estrella?"*

BALLESTER Boris [2003] "Información sobre la exportación de gas natural al Brasil", La Paz, FOBOMADEBUISTRÓN Ricardo (Acción Ecológica) [2002], "ALCA y ambiente", presentación power point

CAF (Corporación Andina de Fomento) [1998], Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana, Santa Fé de Bogotá, CAF

CORTÉS Jorge y TITO Henry [2002], "Gasoducto Cuiabá: la resistencia indígena chiquitana a las operaciones multinacionales ENRON y SHELL", en: *Gas para todos los Bolivianos, Revista Artículo Primero*, Año VII, N° 12, Marzo, Santa Cruz de la Sierra, CEJIS

GUDYNAS Eduardo (CLAES, Uruguay), "La nueva integración sudamericana y Brasil: ¿Una vía alternativa frente a la globalización?", en: www.ambiental.net/claes

FOBOMADE y Bank Information Center [2000], *Integración energética en el Cono Sur*, La Paz, FOBOMADE

FOBOMADE [2000], "Integración energética en el Cono Sur", La Paz, FOBOMADE

- FOBOMADE [2003], *El Pantanal boliviano y los proyectos de desarrollo*, La Paz, Fobomade
- KEMPF Carlos (s/f), *La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana*, Ministerio de Desarrollo Económico, presentación power point
- HERBAS Gabriel [2002], "Explotación de hidrocarburos y medio ambiente. El derrame de Transredes en el Desaguadero", en: *Política de hidrocarburos en Bolivia y observaciones al proyecto de venta de gas a México-Estados Unidos*, La Paz, FOBOMADE
- MARIACA Enrique [2002a], "El ALCA planteará plan regresivo y de subordinación energética", en: *Dinámica Económica*, Año 9, N° 11, La Paz, UMSA, pp. 233-240
- MARIACA Enrique [2002b], "Proyecto de exportación de gas natural a Estados Unidos-México", en: *Política de hidrocarburos en Bolivia y observaciones al proyecto de venta de gas a México-Estados Unidos*, La Paz, FOBOMADE
- RAMOS Pablo [2002], "Reflexiones sobre la cuestión del gas y su exportación a Estados Unidos", en: *Dinámica Económica*, Año 9, N° 11, La Paz, UMSA, pp. 9-35
- TON Giel [2001], "El problema del hambre en el mundo. ¿Necesitamos la tecnología transgénica para resolverlo?", en: *Los transgénicos en el contexto de Bolivia*, Plataforma antitransgénicos, CIOEC, FOBOMADE, La Paz,
- VILLEGAS Carlos [2002a], "La industria petrolera en Bolivia. Situación actual y perspectivas", en: *Dinámica Económica*, Año 9, N° 11, La Paz, UMSA, pp. 39-66
- VILLEGAS Carlos [2002b], "Capitalización y privatización del sector hidrocarburos. Trayectoria y efectos tributarios", en: *Política de hidrocarburos en Bolivia y observaciones al proyecto de venta de gas a México-Estados Unidos*, La Paz, FOBOMADE
- ZARATTI Francesco [2002], "LNG: Mercados y precios", en: *Política de hidrocarburos en Bolivia y observaciones al proyecto de venta de gas a México-Estados Unidos*, La Paz, FOBOMADE

SITIOS INTERNET DE INTERÉS

www.iirsa.org

www.fobomade.org

www.ambiental.net/claes

Y los sitios de:

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Corporación Andina de Fomento (CAF) Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)