

Implicancias políticas

Dilemas ecoterritoriales de la integración regional: IIRSA en las sociedades de Bolivia y Chile.

Elizabeth Jiménez Cortés¹

El proyecto trató la conflictividad ecoterritorial asociada a la iniciativa de Infraestructura de Integración Regional Sudamericana (IIRSA). La IIRSA es una plataforma de proyectos viales, de energía y comunicaciones que, siguiendo los lineamientos del regionalismo abierto, materializa procesos de integración funcionales a las dinámicas globales de acumulación capitalista. A través de una serie de corredores bioceánicos, IIRSA reordena territorios ricos en hidrocarburos, minerales, agua y biodiversidad, que debido a sus características geográficas, se habían mantenido relativamente fuera de los circuitos del capitalismo global. Las obras IIRSA hacen posible la explotación intensiva de estas reservas naturales, definiendo y encadenando enclaves extractivos en un proceso de reprimarización de las economías de la región. Consecuentemente, el problema de los pasivos ambientales que derivan de esas obras, pone en el centro del debate político el tema de la gestión territorial y ecológica.

En este sentido, planteamos como hipótesis que la territorialidad impuesta por IIRSA genera un tipo particular de conflictividad política, que llamamos ecoterritorial pues se enmarca en la reivindicación de derechos territoriales de grupos locales y la preocupación global por el equilibrio ecosistémico. No obstante, la dinámica, gestión y resultados de los conflictos, varía en función de la configuración del vínculo entre las esferas del Estado, el mercado y la sociedad civil, que define a cada sociedad. Pues esta configuración, constituye subjetividades con valores, intereses y características diferentes. En algunas sociedades predominarían las dinámicas de apoyo y adaptación, pero en otras las de resistencia e incluso subversión a este ordenamiento territorial.

Atendiendo este problema, se planteó como objetivo general analizar la conflictividad ecoterritorial, asociada a la implementación de la iniciativa de Infraestructura de Integración Regional Sudamericana, y como objetivos específicos: a) Caracterizar la iniciativa de Infraestructura de Integración Regional Sudamericana, considerando sus fundamentos, trayectoria y estrategias de implementación; b) Caracterizar la relación Estado/mercado/sociedad civil en sociedades neoliberales y en aquellas que se declaran alternativas al neoliberalismo, insertas en la planificación de IIRSA; c) Identificar a los actores locales, nacionales/plurinacionales involucrados o afectados con la implementación de un proyecto, y caracterizar sus territorialidades y los repertorios con que interpretan la obra y sus demandas; y d) Describir las estrategias de apoyo, adaptación, resistencia y/o subversión desplegadas por diversos actores locales, nacionales/plurinacionales y regionales frente a la implementación de una obra.

¹elyjimenezcortes@yahoo.com. Antropóloga Chilena, Mag. Estudios Latinoamericanos, mención lingüística, Estudiante del Doctorado en Procesos Sociales y Políticos en América Latina (PROSPAL), Universidad ARCIS. Sus temas de interés son los conflictos ecoterritoriales, movimientos sociales y dinámicas de construcción identitaria en contextos rurales.

Metodológicamente, el trabajo se planteó como un estudio de casos etnográfico con apoyo documental. Se seleccionaron 2 sociedades representativas de la diversidad sudamericana: Bolivia y Chile. El interés en estas sociedades radica en la posibilidad de contrastar el modelo neoliberal característico del caso chileno con el incipiente post-neoliberalismo boliviano. El análisis del caso boliviano, se focalizó en el conflicto por la construcción del tramo II de la carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, que conectaría, a través del TIPNIS, el corredor norte con la zona sojera de Rondonia (Brasil). Mientras el de Chile, fue el conflicto por la construcción del Túnel de Agua Negra en el Valle de Elqui, obra estratégica del corredor MERCOSUR-Chile. La investigación problematizó las formas en que las sociedades sudamericanas abordan la tensión entre sus proyectos nacionales/plurinacionales y la implementación de IIRSA como estrategia de integración regional.

Los resultados señalan que la configuración de la relación Estado/mercado/ sociedad civil, promueve formas diferentes de abordar los conflictos asociados a un proyecto IIRSA. Se debe subrayar que en ambos casos, los conflictos por la IIRSA, se articulan a otros conflictos sociales: En Bolivia, donde dicha relación está marcada por una sociedad civil con capacidad de interpelación al Estado, el conflicto por la carretera del TIPNIS canaliza la conflictividad por el reconocimiento de los derechos territoriales y la autodeterminación de los pueblos indígenas y naciones originarias. Aquí el antagonismo se desarrolla al interior de la sociedad civil y desde ahí se proyecta a la interacción con el Estado, el que además se piensa imbricado a la sociedad civil. Así el debate por los derechos sobre el territorio, desplaza el debate por el diseño de la integración regional, pues los actores locales no perciben sus implicancias, y los de nivel nacional/plurinacional, comparten en diferente medida el imaginario desarrollista, que en este caso va asociado a un modelo redistributivo. En el caso de Chile, donde la centralidad del mercado define un modelo tecnocrático, el conflicto por el túnel de Agua Negra, pese a plantearse como un problema aislado desde la sociedad civil, e inexistente desde el Estado, se cruza de diferentes maneras con el conflicto latente por el centralismo de las decisiones públicas, que se expresa en la descoordinación de los gobiernos nacional, regional y municipal, y que finalmente es funcional a la privatización de la sociedad civil, y también con los diferentes actores que superponen su proyecto territorial en el contexto de una ruralidad neoliberalizada.

Respecto a la caracterización de los actores, en Bolivia encontramos fundamentalmente actores colectivos con sólidas estructuras orgánicas y capacidad de convocatoria, que operan en complejos sistemas de alianzas, que les permiten posicionar el conflicto local a nivel nacional/plurinacional, e incluso regional. Estos actores son diversos, y según sus propias agendas políticas enfatizan las dimensiones ecológicas o territoriales del conflicto. En Chile, encontramos una suma de individualidades y organizaciones despolitizadas con escasa capacidad de articulación, que generan demandas puntuales, de tipo adaptativo. La diversidad de actores en este contexto es muy amplia. A diferencia de Bolivia, en Chile las instituciones públicas, se constituyen en actores centrales que controlan la información y toma de decisión respecto a esta obra de integración.

En Bolivia, los actores estatales se ven obligados a reconocer el conflicto, e intentan inútilmente desplazarlo hacia el interior de la sociedad civil, para posicionarse como árbitro y no parte de él. En cambio en Chile, niegan rotundamente que haya conflicto, pues se

contaría con todos los procedimientos para abordar los posibles efectos ecológicos, además argumentan la no existencia de temas territoriales en disputa, solo de intereses privados. En este país, los actores institucionales de nivel regional, abordan el Túnel como una obra binacional, negando o desconociendo que sea parte de IIRSA. Mientras en Bolivia, el tema de la integración regional está presente en la agenda pública, en Chile la integración se piensa hacia el Pacífico, y el túnel se reduce a un paso de interés turístico.

En ambos países, IIRSA se hace operativa a través de la fragmentación de las obras, pero en el caso chileno esa estrategia es más eficiente, pues también se fragmenta la gestión al interior de la institucionalidad pública, resguardando las competencias del nivel central. Fenómeno que va en sintonía con la fragmentación de la misma sociedad civil. Lo que no se ha logrado en Bolivia, pues existen actores orgánicos que articulan lo local y nacional/plurinacional, por fuera de la lógica estatal. Finalmente, cabe destacar que en este país, IIRSA tensiona el orden constitucional, pues actúa como un límite material para el *Suma Qamaña* y la plurinacional, mientras en Chile refuerza el orden neoliberal.

De la investigación desarrollada, como implicancia política específica, se deriva la necesidad de repensar el modelo de integración de la infraestructura, en función de las necesidades locales. Para eso la definición de las obras debiese ser resultado de procesos democráticos que articulen actores locales, nacionales y regionales. La integración es necesaria, pero los costos ecológicos y sociales no pueden ser mayores que los beneficios. En este sentido, se sugiere enfatizar los procesos de participación previa, no solo al diseño de las obras, si no que a su propia definición, aquí el manejo de la información es clave. En el caso boliviano, esos canales de participación existen, pero en el proyecto carretero por el TIPNIS no se respetaron los procedimientos, con importantes costos políticos. En este sentido, una línea para el debate de las políticas, es la necesidad de fortalecer esos espacios, en función del proyecto plurinacional y evitar institucionalizarlos desde la lógica del Estado-nación. En el caso de Chile, esos canales no existen, y las políticas públicas debiesen replantearse su función. Como líneas para el debate, se sugiere problematizar las implicancias del centralismo y la descoordinación institucional. Para Chile la única sugerencia posible es abrir el debate sobre el modelo de sociedad en su conjunto y en ese marco abordar el tema de la integración regional.

Respecto a las implicancias políticas generales, los casos estudiados muestran características que podrían proyectarse hacia otras sociedades sudamericanas con configuraciones semejantes de la relación Estado, mercado y sociedad civil, que se enfrentan a la implementación de obras IIRSA. En términos generales UNASUR, no puede obviar los conflictos ecoterritoriales que genera IIRSA, esta plataforma debiese ser puesta en debate, pero en espacios que trasciendan los asuntos meramente técnicos. La lógica de la mitigación de daños, no es suficiente. El caso chileno es un ejemplo de la eficiencia tecnocrática, que podría ser considerado en los debates que sobre los procesos de participación ciudadana se realicen en aquellos países que se proponen expectativas post-neoliberales. Es un buen ejemplo para evitar. Asimismo el caso boliviano, donde la gestión del conflicto está conduciendo a la precarización de los movimientos populares. Más que orientaciones al diseño de políticas, esta investigación plantea desafíos al conjunto de actores sociales: Cómo pensar una integración que fortalezca las democracias sudamericanas y no solo las conecte a la circulación del capital. De qué manera equilibrar

el bien común nacional con el local. Cómo definir la infraestructura que realmente requieren las sociedades sudamericanas.