

IIRSA y RIISA: Dislexia ideológica sudamericana

Ramiro Chimuris¹

Con la fragilidad de las democracias y la debilidad de gobernantes frente a los organismos financieros, en medio de copas de champagne, flashes y amplias sonrisas, se firma durante la Cumbre de Presidentes en Brasilia del año 2000, y con un brindis bien en alto, el plan de Integración e Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), para los anglosajones RIISA (Regional Integration of Infrastructure in South America). Esta iniciativa inserta en el modelo neoliberal de mercantilización y privatizaciones, se hace a espaldas y en el más profundo silencio para con sus pueblos.

Las venas abiertas de América Latina vuelven a sangrar. Su gente, sus pueblos, su cultura, su flora, su fauna, sus ríos, son oportunidades de negocios, para inversores foráneos, en nombre del progreso y el desarrollo. Sus ganancias las pagan los indígenas (que se quedan sin sus tierras), los pobres (que están más acompañados porque cada vez son más), los asalariados (que contribuyen a bajar los costos de estos empresarios), nosotros, nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos. Ahora son inversores, antes se llamaban conquistadores.

¿Qué es IIRSA?

El plan para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es un proyecto que abarca las áreas de transporte, energía y telecomunicaciones con la finalidad de promover las oportunidades comerciales en el territorio sudamericano visto como un gran mercado.

¹ Abogado, integra la Plataforma DESCAM Uruguay. plataformadescam@adinet.com.uy.

Como lo destacara en el año 2000 el entonces Presidente del BID Enrique Iglesias en la presentación de la propuesta IIRSA, Sudamérica es “un continente dotado en recursos naturales (...) con más de 300 millones de personas de una rica diversidad cultural que viven y trabajan en un espacio económico de 18 millones de kilómetros cuadrados con un PIB de más de US\$ 1,5 trillones” (1).

Desde ese paradigma (mercantilista), por integración se refiere a aquellos “procesos de globalización, las corrientes negociaciones en la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la posibilidad hacia el futuro del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)” (2).

Esta iniciativa viene a proponer la realización de las obras de infraestructura física necesarias para los objetivos del ALCA: favorecer las oportunidades de explotación de este mercado. Es la continuación de un mismo modelo, su hermano centroamericano: Plan Puebla-Panamá, que tiene consecuencias nefastas para los pueblos y los recursos naturales de Centroamérica desde México hasta Panamá.

¿Cuándo nació?

Esta iniciativa fue lanzada desde la Reunión de Presidentes de América del Sur en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, República Federativa de Brasil. Fue el Presidente Fernando Henrique Cardoso quien promovió la invitación a conformar un foro de discusión sobre un futuro espacio económico de integración sudamericana, proponiendo la coordinación macroeconómica necesaria “con vistas a la ampliación de la infraestructura física de integración” (3).

Pero fue el Presidente del BID quien agradece la “oportunidad de presentar un documento de apoyo a la discusión sobre la integración física del continente” entregando un Resumen Ejecutivo y un informe como “primer

punto de apoyo basado en la identificación de “ejes de integración y desarrollo” a través de todo el espacio físico regional (...) en áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con vistas a crear un espacio común para la inversión” (4). Agrega en esa alocución que “para aprovechar el pleno potencial de los mercados subregionales y continental, deben superarse una serie de obstáculos.

Uno de ellos es consolidar acuerdos regionales, (...) profundizar los lazos comerciales entre las subregiones del continente, en forma consistente con las reglas de la OMC, y eliminar las barreras no arancelarias dentro de y entre los acuerdos. Otro requisito crítico es el desarrollo de la infraestructura regional, que tradicionalmente ha constituido un ‘cuello de botella’ para la integración”. En la intervención del Presidente Ejecutivo de la Corporación Andina de Fomento (CAF), Enrique García, destaca: “respecto del futuro, vemos con complacencia el esfuerzo realizado por el BID para la presentación de una propuesta de plan de acción para la integración de la infraestructura de América del Sur” (5).

Se trata entonces de una propuesta presentada por el BID, que cuenta con el aval de los doce presidentes sudamericanos que la signaron en esa oportunidad y le dieron “legitimidad” como emprendimientos gubernamentales.

La coordinación técnica y su funcionamiento se delegó desde el inicio a los tres bancos multilaterales de desarrollo regionales: El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Desde una Visión Estratégica de Negocios, estos bancos propusieron un Plan de Acción con un plazo de diez años para hacer realidad las aspiraciones de integración regional que se viene ejecutando.

Además del papel activo en el financiamiento de los estudios y proyectos relacionados con IIRSA, estas instituciones han facilitado y promocionado la participación del sector privado en la iniciativa.

¿Por y para quiénes está pensado el IIRSA?

Los intereses que se toman en cuenta son de los inversores que pertenecen a los grandes complejos de extracción de recursos naturales: sectores mineros, agroindustriales –básicamente monocultivos transgénicos–, forestales, etc.; y/o de prestación de servicios: megaobras, transporte, energía eléctrica, gas, agua, etc.

En el informe presentado por el actual gobierno uruguayo al Banco Mundial para la solicitud de un préstamo para mejoramiento de la infraestructura de carreteras (PID del 24 Abril 2005), las autoridades solicitan financiamiento para poder dar soporte a la estrategia orientada hacia: a) dar competitividad a las exportaciones uruguayas que son transporte-intensivas (soja, arroz, forestación); b) teniendo Uruguay una calidad aceptable de carreteras, para las que no es necesario grandes inversiones, se orientará a alcanzar la integración física regional y la competitividad en transporte que requieran las exportaciones (de los sectores antes mencionados); c) la Megaconcesión, que ha tenido resultados positivos, necesitando para consolidar su propósito, obtener fondos de otras fuentes que no sea del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO); d) Uruguay, como país tránsito entre Brasil y Argentina, se propone elevar sus estándares de infraestructura vial a nivel de los requerimientos del MERCOSUR, para pasaje de camiones de más de 22 toneladas; e) dar soporte al aumento de requerimientos de transporte interno y portuario para el sector forestal (6).

El informe reconoce el rol positivo del sector privado en el desarrollo portuario y aclara que toda inversión financiada por este proyecto estará alineada a ese principio. Este proyecto por 100 millones de dólares, fue aprobado con un aporte del Banco Mundial por 70 millones de dólares y 30 millones del gobierno uruguayo.

Parece, por lo que demuestran los hechos, que los intereses que únicamente se están tomando en cuenta son los de unos pocos poderosos, con lobbies que ejercen mucha influencia y principalmente extranjeros –que se llevan inmediatamente las ganancias que van obteniendo. Porque si no fuese así, no sería comprensible que Uruguay destinara los limitados recursos para inversión que dispone, para mejorar la rentabilidad de grupos inversionistas como BOTNIA. Un interesante artículo publicado en el Helsingin Sanomat, “El director ejecutivo de Metsä-Botnia, Erkki Varis, confía en que la planta sea muy competitiva; en comparación con las fábricas de celulosa modernas de Finlandia, los costos de producción estimados serían alrededor de la mitad” y sus ganancias el doble (7).

Parece que estamos embarcados en esta iniciativa que tiene por finalidad el desarrollo de cadenas productivas con grandes economías de escala sin evaluar si esto es lo que necesitamos de acuerdo a las características y potencialidades de “nuestra” productividad.

Parece que la gran preocupación es ocuparnos de dar infraestructura a grupos que se han instalado porque los privilegios y beneficios que ya tienen les son convenientes, pero destinamos todos nuestros recursos a seguir favoreciéndolos. Y ¿qué pasa con el resto de los productores, de los miles de pequeños productores que eran parte del programa original de un Uruguay productivo con justicia social?

Parece que los cambiamos por un puñado de empresarios que quieren siempre más y más.

¿Cómo está organizado su funcionamiento?

La iniciativa contempla mecanismos de coordinación directa entre los gobiernos, las instituciones financieras (BID, CAF, FONPLATA), el sector privado y la sociedad civil (aunque con esta última no están efectivamente en funcionamiento).

Está organizada en tres niveles:

* Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), nivel directivo: Compuesto por autoridades gubernamentales de alto nivel (en general Ministros de Estado), de cada uno de los países. La secretaría del CDE es ejercida por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) conformada por el BID, CAF y FONPLATA. Participan en el marco regulatorio, la orientación de políticas y la formulación de propuestas.

* Comité de Coordinación Técnica (CCT), nivel técnico: Integrado por los tres bancos de desarrollo (BID, CAF y FONPLATA), son quienes coordinan la ejecución de IIRSA y contribuyen a promover la inversión privada. Este comité también tiene a su cargo la disseminación de información y la participación de la sociedad civil.

* Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE), nivel técnico: Están compuestos por funcionarios públicos y expertos designados por los gobiernos sudamericanos para cada Eje o Proceso de integración. El CCT es también quien ejerce la secretaría para la coordinación de los trabajos de los distintos GTE s y del CDE. En cada país IIRSA está estructurado a través de las Coordinaciones Nacionales.

Esta estructura de funcionamiento le da al BID un rol fundamental a la hora de definiciones de orientaciones, prioridades y asignaciones de recursos.

Una de las críticas que como sociedad civil planteamos es la poca transparencia e información respecto de la forma en que se identifican, evalúan y financian los proyectos que son calificados como dentro de la iniciativa IIRSA. Preocupan los criterios por los cuales un proyecto de infraestructura es aceptado y otro no, aunque sea importante para la mejora de la infraestructura y el desarrollo nacional (a partir del cual podrá relacionarse con los otros).

En Uruguay, en cuanto a la participación de la sociedad civil, nos encontramos que como país hemos firmado un proyecto tan importante y trascendental para nuestro presente y futuro y no se nos informa, ni mucho menos se habilitan espacios de participación. Esta “iniciativa” –como gustan de llamarla– se viene implementando desde hace cinco años, pero recién está programado para el 2006 comenzar con talleres de difusión y participación de la ciudadanía.

Tal vez resulte ingenua la pregunta, pero ¿cómo se puede “verdaderamente” participar en acontecimientos consumados?

¿Cuál es la visión del Plan de acciones de IIRSA?

La iniciativa de IIRSA se origina desde una Visión Estratégica de Negocios; se partió de la evaluación de las capacidades productivas que generan los espacios territoriales y de las carencias y “necesidades” de servicios de infraestructura física –transporte, energía y telecomunicaciones– para darle soporte a las oportunidades de negocios. Son franjas geográficas multinacionales que concentran flujos de producción y comercio actuales y potenciales. Este fue el criterio aplicado para definir los “ejes de integración económica”.

Está compuesta por 10 ejes (ver figura) que trascienden las fronteras nacionales con la finalidad de “apoyar” las cadenas productivas empresariales

y sirven como base para la armonización de los sistemas regulatorios entre los países latinoamericanos.

Los ejes son el instrumento fundamental de la iniciativa IIRSA para lograr sus objetivos de desarrollo. Los 10 ejes de integración son los siguientes:

- * Eje Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)
- * Eje Andino del Sur (Chile, Argentina)
- * Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Paraguay, Brasil)
- * Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú, Brasil)
- * Eje del Escudo Guayanés (Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam)
- * Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Paraguay, Argentina, Uruguay)
- * Eje Interoceánico Central (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú)
- * Eje MERCOSUR-Chile (Chile, Argentina, Uruguay, Brasil)
- * Eje Perú-Brasil-Bolivia
- * Eje del Sur (Argentina, Chile)

¿Cuáles son los principios orientadores de IIRSA?

El proyecto IIRSA está inserto en los parámetros de la globalización neoliberal, liberalización de mercados, eliminación de “barreras”, desregulaciones, minimización del estado con la transferencia de prerrogativas que le correspondían y de áreas de participación al sector privado. En palabras del entonces presidente del BID, “las reformas económicas estructurales, incluyendo la integración regional, han contribuido a importantes avances en el desarrollo (...) al tiempo que ha mejorado la respuesta de la oferta de los sectores público y privado. Sin embargo, mucho queda por hacerse.

El comercio, las inversiones y el movimiento de personas todavía sufren demoras y contratiempos (...) el desarrollo económico y social de centros de intercambio comercial en los mercados regionales sudamericanos no se ha visto realizado en todo su potencial, en parte debido a la falta de una visión estratégica (...) Es en este contexto que la Reunión de Presidentes de América del Sur se muestra tan promisorio (...) y aprovechar las oportunidades de las fuerzas paralelas de la globalización y el regionalismo. Ello requerirá sin embargo el compromiso político de nuestros líderes y un disciplinado seguimiento de programas y planes de acción para profundizar la cooperación regional en las áreas escogidas... Por esta razón espero se me permita agregar algunas ideas acerca del importante rol que la infraestructura regional y la ayuda que el BID brinda a sus países miembros para el logro de este importante objetivo de desarrollo (8).

Desde esta óptica –legítima para sus defensores– reduccionista, mercantilista (paradigma que ve todo como un sistema de explotación de recursos, reducción de costos y maximización de ganancias), fraccionan América latina en trozos “productivos”. Por eso sustituyen la organización territorial de los doce Estados-Naciones soberanos sudamericanos por diez “ejes productivos” más eficientes para sus objetivos.

Entonces no se trata de “integración regional”, de integrar los pueblos ni de integrar con respeto el medio ambiente (que es considerado una externalidad negativa a ser incluida –eventualmente– en los “costos” para que no levanten movilizaciones de rechazo social), IIRSA es un megaproyecto multiempresarial para multinacionales y los organismos internacionales de crédito. Viéndolo de esta forma, no estamos diciendo no a la integración, no al desarrollo y el crecimiento. Estamos diciendo que estas formas parciales de pretender la realidad vulneran las capacidades y legítimos derechos de nuestra gente.

Pensemos y hagamos una América latina de verdad integrada, con la única integración real posible y que es la de sus pueblos, no la de los intereses egoístas de algunos pocos para su principal beneficio. Eso es ignorar, denigrar, abusar de la naturaleza, las personas y sus necesidades y derechos. Preocupa el nivel de agresividad a la diversidad biológica, a los ecosistemas que la integran y a la diversidad cultural, que esta iniciativa de trasvasamiento e impactos acumulativos pueda generar tanto para las sociedades presentes como para las futuras de nuestros territorios.

Es evidente que IIRSA es una iniciativa dirigida a incrementar la inversión en proyectos de infraestructura a gran escala, a favor de los privilegiados. No hay relación cierta entre la inversión en infraestructura, el mayor crecimiento económico y la reducción de la pobreza y ha sido cuestionada por una serie de estudios, como los producidos por Extractive Industries Review (9). Según las experiencias en comunidades y su entorno, con esta clase de proyectos (oleoductos, gasoductos, represas hidroeléctricas, carreteras, etc.), han demostrado que son más los perjuicios que los beneficios por la inversión en infraestructura. Adherimos a aquellas propuestas y voces que se están levantando para exigir que las iniciativas de infraestructura propuestas por IIRSA tienen que ser debatidas públicamente, ya que es a todos nosotros a quienes alcanzan y sus males pueden llegar a ser irreparables.

La aplicación de estas recetas neoliberales no trae beneficios a la población en general. Además de lo que podemos “ver” todos los días: hambre, marginación y muerte para miles de niños, jóvenes y ancianos por falta de alimentos, agua o enfermedades fácilmente curables, las estadísticas muestran como los índices de pobreza son cada vez mayores (y en continuo crecimiento), condenando a más de la mitad de la población en el mundo a vivir por debajo de la línea de pobreza, y por otro lado demuestran científicamente cómo la acumulación de riquezas es cada vez mayor y está concentrada en cada vez

menos manos (que coinciden con las grandes corporaciones, multinacionales y financistas internacionales). Las 147 personas más ricas del planeta tienen una fortuna acumulada equivalente al ingreso anual de casi 3.000.000.000 (tres mil millones) de habitantes, la mitad de la población mundial (10).

No es sostenible frente a lo demoledor y omnipresente de los hechos, que esos principios del neoliberalismo sean para mejorar (mucho menos sacar) a la población de la pobreza en los países en desarrollo. Sin embargo nuestros gobiernos insisten en defender y profundizar estas políticas económicas neoliberales y proyectos como el IIRSA, que nos condena a una profunda injusticia social, económica, cultural, civil y medioambiental.

Algunos cuentos de la globalización

La deformación del lenguaje, de los conceptos, el marketing lingüístico al servicio de los intereses mercantiles. ¿Cuánto valen las palabras?, ¿qué precio tienen los derechos de los pueblos? Hablan ahora de “asimetrías en flujos monetarios”, para hablar de las diferencias de ingresos entre los distintos países, máxime cuando la economía y el tamaño del Estado uruguayo, no implica que necesite ser parte de este plan que no es en beneficio ni de la industria nacional, ni del modelo productivo nacional, con justicia social, mucho menos a favor de Uruguay como país natural.

Acá entramos en otra herramienta lingüística, las “externalidades”. Son aquellos costos y beneficios derivados de un proyecto que no se traducen en salidas o ingresos monetarios. Por ejemplo externalidades positivas son el desarrollo regional, la creación de empleos; las externalidades negativas “incluirían efectos medioambientales adversos (la destrucción de hábitat naturales) o la necesidad de proporcionar un nuevo lugar donde vivir a las poblaciones afectadas.

No siempre es fácil estimar, y todavía menos “monetizar”, los costos y beneficios inducidos en un proyecto, especialmente en lo que respecta a los aspectos medioambientales” (11). Para los impulsores de estos proyectos, cuya ideología es la ganancia, la acumulación de dinero, las externalidades negativas, los efectos indirectos pueden ser “monetizados”. Se trata simplemente de una relación costo-beneficio, así lo determina la columna visceral del IIRSA “las externalidades negativas deben ser internalizadas en el proyecto, de manera que se reconozcan compensaciones como un costo monetario explícito”.

Desde el cuento de la nuez a la Teoría de Juegos

Cuando éramos niños, nos contaban una historia de dos amigos que encuentran una nuez en el suelo y disputan sobre quién la vio primero (más tarde nos enteramos que los juristas romanos decían primero en el tiempo, mejor en el derecho). Los niños llaman a otro niño, (un tercero, un árbitro), para que él dirima. Este tercero, parte cuidadosamente la nuez en dos mitades iguales, le da el 50% de la cáscara a cada uno y se queda con el contenido.

Ahora los expertos de los organismos multinacionales, para el caso de problemas a la hora de monetización de las externalidades negativas, siguen a Thomas Schelling y la Teoría de Juegos: a la hora de repartir pérdidas entre dos jugadores que sea 50-50. Lo cual nos deja con que el fruto de la nuez se lo llevan las corporaciones multinacionales y los organismos internacionales de crédito. Como bien lo saben doña Maria y don José, “Las penas y las vaquitas se van por la misma senda, las penas son de nosotros, las vaquitas son ajenas”, cantó Athahualpa Yupanqui en su creación “El arriero”.

¿Cuál es el volumen de negocios?

De acuerdo a la metodología usada, la iniciativa IIRSA ha identificado al momento una cartera de 335 proyectos de infraestructura de transporte, energía

y telecomunicaciones, por un monto estimado de U\$S 37.470 millones de dólares (12).

¿Cómo se financia?

Si bien los proyectos IIRSA no tienen un sistema de financiamiento especial creado por el BID u otras instituciones de crédito, sí cuentan con los mecanismos de comunicación y coordinación que facilitan el acceso al crédito necesario. Para ello, han venido trabajando en “nuevos y creativos” instrumentos de financiación, que se transforman en más deuda externa para nuestros países y pueblos.

A fines del año pasado tuvo lugar la Primera Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) sobre instrumentos de Financiamiento para los proyectos IIRSA en la ciudad de Lima, Perú. El objetivo de esta reunión consistió en proponer, discutir y analizar soluciones que promuevan el financiamiento de la Cartera Estratégica de Proyectos IIRSA y acordar acciones a ser implementadas en el corto y mediano plazo.

Se organizaron en torno a tres grupos de trabajo. El primero se refirió a la Autoridad Sudamericana de Infraestructura (ASI); el segundo a mecanismos de generación de ingresos para el sector (cargos a los usuarios tales como peajes, impuestos a los combustibles, tasas a la plusvalía de terrenos afectados, tasas a mercancías de alto impacto); y el tercero a las opciones para la participación del Sector Privado (condiciones económicas necesarias, requerimientos institucionales y jurídicos, consideraciones para el diseño de contratos).

¿Qué es la Autoridad Sudamericana de Infraestructura (ASI)?

La Autoridad Sudamericana de Infraestructura (ASI) pretende convertirse en una autoridad supranacional sudamericana con el rol de gobernar y administrar los proyectos de IIRSA. Su objetivo es canalizar los

fondos de las agencias de financiación multilaterales, coordinarlos, integrarlos y hacerlo en el marco o bajo el “espíritu” de IIRSA (13).

El IIRSA y la ASI valen un Perú

La propuesta fue presentado por el presidente del Perú, Dr. Alejandro Toledo y apoyado por Brasil y Uruguay. En su discurso inaugural de la XVII Cumbre del Grupo de Río en Cusco, mayo del 2003 destaca “Estas Autoridades se podrán convertir en las gestoras de nuestras grandes redes de infraestructura, gestionarán los fondos necesarios ante las entidades multilaterales, los bancos internacionales y en los mercados de capitales.

Estas Autoridades encargarán las licitaciones de obras a los ministerios de obras públicas de nuestros países o a terceros especializados. Asimismo, entregarán las obras en administración a entidades públicas o privadas según corresponda. Finalmente, recibirán de los estados miembros los pagos y las garantías necesarias para complementar los cobros a los usuarios y hacer viable el financiamiento”. “Nuestros amigos del Fondo Monetario nos aseguran que al ser la Autoridad un ente internacional, se le tratará igual que a la Corporación Andina de Fomento, la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial o el Banco Centroamericano de Integración Económica” (14).

Esta propuesta vulnera los principios de la democracia, siendo en si misma ya un acontecimiento sumamente peligroso como indicador del nivel de megalomanía y temeridad que se está apoderando de algunos actores políticos, empresariales y ejecutivos de organismos internacionales.

A nuestro entender estas agencias, estas autoridades supra-jurídicas, carecen de validez jurídica internacional, son violatorias de los derechos constitucionales y desconocen el orden público internacional y nacional. Son una clara injerencia en la libre autodeterminación de los pueblos, y debemos hacer un llamado a la atención de quienes nos representan para que la

soberanía de los estados y los derechos fundamentales de los pueblos latinoamericanos no sean avasallados. Es también un llamado a las organizaciones sociales, de derechos humanos, a los colegios de abogados, a los respectivos poderes judiciales para que se movilicen y asuman las responsabilidades correspondientes.

Desde los “matrix” financieros institucionales se construyen los lineamientos del ordenamiento mundial. El origen legitimador es virtual, los pueblos libremente y democráticamente no los eligieron; pero su poder es real, basta ver los desastres financieros a que someten a los países pobres, a las perversas recetas económicas y planes de ajustes estructurales que son verdaderos planes de aniquilación de cualquier intento de desarrollo.

En IIRSA estamos hablando de grandes negocios, y también de la imposición de mecanismos supranacionales, de tratados y mecanismos jurídicos de sometimiento: “¿cómo mitigar los riesgos políticos y legales asociados a los proyectos transnacionales, especialmente cuando sus costes y beneficios se distribuyen de forma desigual? Con el objeto de mitigar los riesgos legales, cada proyecto IIRSA debería estar regulado por un Convenio bilateral especial (Special Bilateral Treaty o SBT) firmado por todos los países participantes. El Convenio acordaría la constitución de una Autoridad Concedente (Special Purpose Public Agency o SPPA) que actuaría como agencia ejecutora del proyecto. Dicha SPPA poseería personalidad jurídica propia y se regiría por sus Estatutos y Norma fundacional. Asimismo, podría adoptar la forma de consorcio público o sociedad mercantil de propiedad pública” (15).

Nuevamente las condiciones de las reglas del mercado barren los gobiernos, las democracias y desplazan a las autoridades nacionales. La ficción mercantilista pretende legitimar y crear normas suprajurídicas por encima de las Constituciones Nacionales de los países transformando a los Estados en

meros espectadores, “pedigüeños” (16), mudos y obedientes, solo preocupados por crear un clima favorable a las inversiones.

¿Volvemos a los Virreinos de la época de la Colonia?

...“todos los ciudadanos de América del Sur, elegiríamos Presidentes, que serían una especie de monarcas o reyes democráticos (mantendrían las funciones protocolares, la unidad del Estado, etc.) pero no “gobernarían”, pues sus ministros estarían subordinados jerárquicamente a las autoridades regionales, que les darían “algunas tareas” bajo su control pertinente, aunque lo principal sería derivado a los grupos concentrados del mundo desarrollado” (17).

Las “nuevas estructuras financieras alternativas” que contiene IIRSA

Cada proyecto va a estar regulado por un Convenio o tratado bilateral especial y concebido como una explotación económica unitaria caracterizada por una “caja única”.

Cada ARI es un fideicomiso, los países miembros son fideicomitentes, administrado por un fiduciario (la Corporación Andina de Fomento para Autoridad Sudamericana de Infraestructura/ IIRSA; el Banco Centroamericano de Integración Económica para Autoridad Centroamericana de infraestructura/ Plan Puebla Panamá y el Caribbean Development Bank para la Caribbean Authority Infrastructure/ para el Caribe).

Las “PPP” (Public Private Partnership), la conjunción de la participación de los intereses públicos y privados desde las instituciones multilaterales, el BID y el CAF, se encargarán de financiar y promocionar las mismas. Cada Estado deberá aportar fondos de manera proporcional a las externalidades obtenidas del mismo. Está prevista la creación de una sociedad vehículo especial (Special Purpose Vehicle) para financiar los proyectos.

La MIGA (Agencia Multilateral de Garantía de Inversiones), organización miembro del Grupo del Banco Mundial, fue establecida el 12 de abril de 1988. Su propósito es apoyar el flujo de recursos extranjeros de inversión entre sus países miembros en vías de desarrollo. Establece estándares estables para el trato de la inversión extranjera. Facilita la inversión protegiéndola de los riesgos de fluctuación de las tasas de cambio de las distintas monedas, las expropiaciones, las guerras y los conflictos sociales. Tiene sus propias reglas de arbitraje, para controversias en los contratos de garantía de la Agencia de garantías en inversiones Multilaterales, de 1990 (18).

El sustento ¿legal?

La herramienta jurídica de la recolonización, del ALCA y del IIRSA, son los Tratado de Promoción y Protección de Inversiones como el que está para ser discutido en el Parlamento con los EEUU y por el cual el Dr. Jorge Batlle, y el Ministro de Economía Isaac Alfie, para no dejar tareas sin finalizar, trabajaron hasta las últimas horas, firmándolo el 25 de octubre de 2004, 6 días antes de las elecciones nacionales que a todas luces perderían (ver Louis, página 8).

En su Sección A. ARTÍCULO 1. Definiciones. Acuerdo de Inversión, e Inversión Cubierta, están comprendidas las actividades “para llevar a cabo proyectos de infraestructura, tales como la construcción de carreteras, puentes, canales, represas, cañerías, que sean para el exclusivo o predominante uso y beneficio del gobierno”.

La inversión puede adoptar diversas formas: “a) una empresa, b) acciones, capital y otras formas de participación en el patrimonio de una empresa, c) bonos, obligaciones, y otros instrumentos de deuda y préstamos, e) contratos de llave en mano, de construcción, de gestión, de producción, de concesión, de participación en los ingresos y similares”. Cualquier coincidencia con los alcances del IIRSA como “inversión”, no es mera

casualidad. Estos tratados son el instrumento jurídico que da las mayores garantías a las multinacionales y a los organismos financieros, a través de las cláusulas de trato nacional, nación más favorecida, seguridad plena, amparo de preinversión. Contribuyen además a privatizar y desnacionalizar los recursos naturales y la biodiversidad del planeta.

Quizás Collin Powell fue más gráfico: “nuestro objetivo en el ALCA es garantizar a las empresas norteamericanas el control del territorio que va desde el polo Ártico hasta el Antártico, libre acceso, sin ningún obstáculo o dificultad, para nuestro productos, servicios, tecnología y capital en todo el hemisferio” (19).

Poco importa tener “grandes corredores” cuando ya nos hayan llevado nuestras riquezas.

Uruguay y el IIRSA

Dentro de los proyectos oficiales IIRSA, Uruguay tiene aprobados 10 proyectos por 8.827 millones de dólares: ¡dos tercios de la deuda externa actual! (20).

La economía uruguaya es muy pequeña y son pocas las empresas con tamaño suficiente para enfrentar la iniciativa IIRSA. La financiación del proyecto en bonos privados de Uruguay es prácticamente improbable. Por lo cual se deberá contraer deuda con organismos multinacionales, mercados de capitales internacionales, bancos de desarrollo regionales, en otras palabras generamos más deuda externa.

Pero debemos preguntarnos, el plan IIRSA, ¿a quién beneficia en Uruguay?

La respuesta la dio el Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi, en el “Taller nacional sobre Visión Estratégica para la Integración Física Suramericana” realizado en una fecha muy especial: el 12 de octubre de

2005, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el marco de la iniciativa IIRSA: “El Secretario de Estado destacó la importancia del ferrocarril y mencionó que se necesita revitalizar algunas vías para poder desarrollar en primer lugar el transporte de carga particularmente la carga forestal”. “Hoy nos encontramos con el desafío de mover toneladas de madera y si no lo hacemos por el ferrocarril no sé si todo el plan forestal se justifica en sí”, puntualizó Rossi.

La reunión pasó prácticamente desapercibida para la opinión pública uruguaya. Los únicos registros gráficos que existen son los que acompañan este dossier. “El ferrocarril va a ser no el único instrumento”, sostuvo, “pero seguramente será uno fundamental para poder canalizar en condiciones favorables para los empresarios y para el país esa carga forestal”, concluyó el Ministro (20).

El menú ya fue elegido: plato principal “IIRSA, a punto”; de beber champagne Presidentes “Brasilia”, cosecha año 2000; de la entrada no dejaron ninguna MIGA en el mantel, y se escuchan tan solo RIISA.

Notas

1. Enrique Iglesias, Presentación a la Reunión de Presidentes de América del Sur, Brasilia, 1 de septiembre de 2000.

2. Ibidem.

3. www.iirsa.org

4. Iglesias, op.cit.

5. Presentación en la Sesión de Trabajo de la Reunión de Presidentes de América del Sur, Brasilia, septiembre de 2000.

6. Report N° AB1435 www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2005/04/21.

7. www.helsinginsanomat.fi/english/article/1101978765458

8. Iglesias, op.cit.
9. Info del Bank Information Center (BIC).
10. Eric Toussaint, La bolsa o la vida. Ediciones CLACSO, 2004.
11. Informe Grupo Analistas Financieros Internacionales, "Financiación de proyectos transnacionales de infraestructuras en América del Sur (iniciativa IIRSA), pág.15.
12. www.iirsa.org
13. www.taller.org.ar/Megaproyectos/Iirsa/IIRSA
14. Discurso inaugural del Presidente del Perú, Dr. Alejandro Toledo, para la XVII Cumbre del Grupo de Río en Cuzco, mayo del 2003.
15. Analistas Financieros Internacionales, op.cit. pág 4.
16. Ministro Ganadería José Mujica: "somos un país pedigüeno, que vivimos endeudados y no somos capaces de generar ahorro propio", diario Últimas Noticias, 17 de junio de 2005, pág. 12
17. Ponencia del Dr. Ceferino L. Farberoff: "Una autoridad Supranacional de Infraestructuras y la Gobernabilidad Democrática", presentada al I Congreso internacional del Mercosur, La Plata, Argentina, 15 al 17 de abril de 2004.
18. www.miga.com
19. The Wall Street Journal, Nueva York, 16/10/01, "Put Trade on the on The Fast Track".
20. www.bicusa.org/bicusa/issues/5AugIIRSAmergeUruguay
21. www.mtop.gub.uy