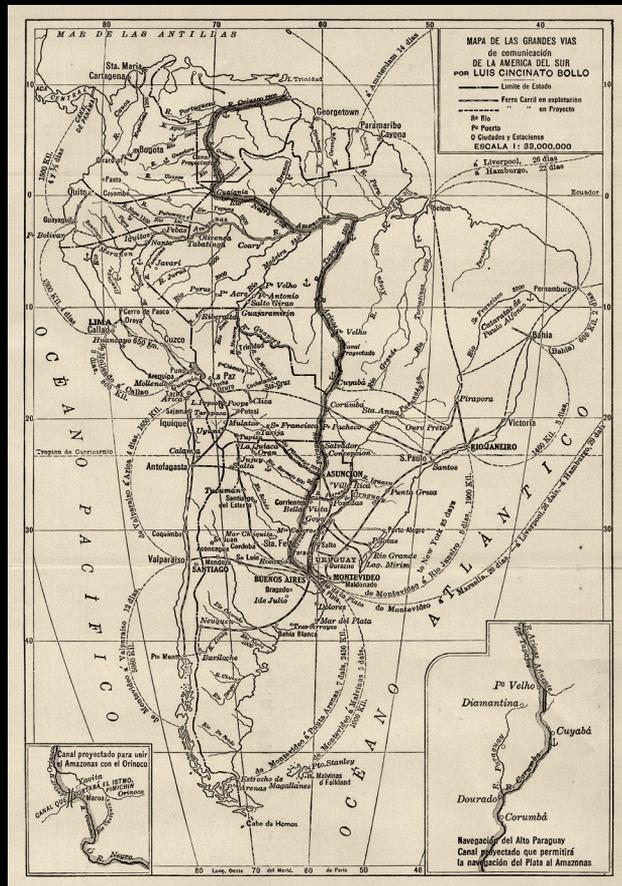
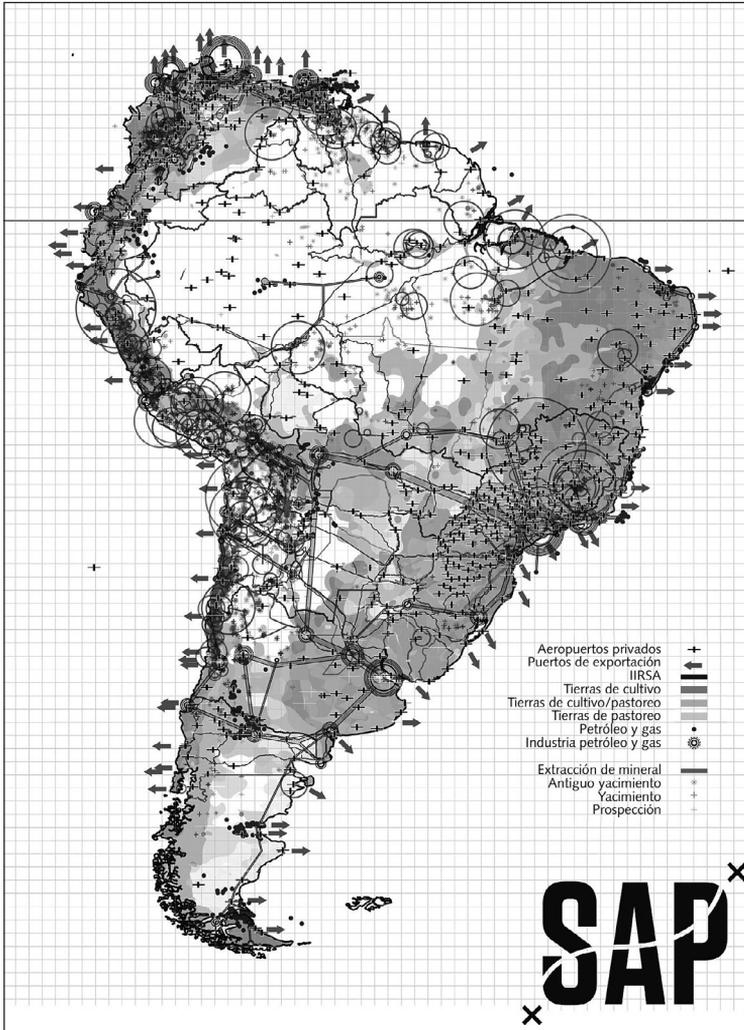


ASENTAMIENTOS EXTRACTIVOS en América del Sur





Mapa de los principales recursos de América del Sur y sus relaciones con las ciudades portuarias.

Estudios
Universitarios de
Arquitectura

31

Felipe Correa

ASENTAMIENTOS EXTRACTIVOS en América del Sur

Un urbanismo más allá de la ciudad

Proemio

José Fariña Tojo

Prólogo

Alejo Gutiérrez Viñuales

Traducción

Alba Carballal

Edición

Jorge Sainz

**Editorial
Reverté**

Barcelona · Bogotá · Buenos Aires · Caracas · México

Edición original:

Beyond the city: resource extraction urbanism in South America
Austin, Texas: University of Texas Press, 2016

Traducción

© Alba Carballal Gandoy
alba.carballal.gandoy@gmail.com

Esta edición:

© Editorial Reverté, Barcelona, 2018

Edición en papel:

ISBN: 978-84-291-2131-5

Edición e-book (PDF):

ISBN: 978-84-291-9466-1

EDITORIAL REVERTÉ, S.A.

Calle Loreto 13-15, local B

08029 Barcelona

Tel: (+34) 93 419 3336

reverte@reverte.com

www.reverte.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede realizarse con la autorización de sus titulares, salvo las excepciones previstas por la Ley 23/2006 de Propiedad Intelectual, y en concreto por su artículo 32, sobre 'Cita e ilustración de la enseñanza'. Los permisos para fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra pueden obtenerse en CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org).

Índice

<i>Proemio</i>	
Las ciudades como mecanismos de control del territorio	7
<i>Prólogo</i>	
El espacio geográfico suramericano: un territorio en expansión	11
Prefacio a la edición en español	15
<i>Introducción</i>	
Dar forma a la extracción de recursos	21
I Belo Horizonte, Brasil Una capital regional	35
II María Elena, Chile Una constelación de poblaciones mineras	61
III El Tablazo y Judibana, Venezuela Campamentos petroleros	91
IV Ciudad Guayana, Venezuela Una nueva frontera industrial	117
V Vila Piloto, Brasil A la cabeza de la modernidad	141
Conclusión	171
Bibliografía	181
Procedencia de las ilustraciones	191
Índice alfabético	193

Las ciudades como mecanismos de control del territorio

José
Fariña
Tojo

La civilización actual –que es una civilización ya mayoritariamente urbana– inventó la ciudad con varios objetivos. Probablemente uno de los más importantes fuese el de conseguir un lugar de intercambio estable y mínimamente seguro. Sin embargo, con el tiempo los primitivos urbanitas se percataron de las inmensas posibilidades que abría este invento. Sin lugar a duda, una de ellas fue el control del territorio. La capacidad de dominación que confería a la ciudad el poder reunir a una gran cantidad de gente en un espacio muy pequeño –no solamente desde el punto de vista de la superioridad numérica para el combate, sino también de la creatividad– hicieron posible su expansión casi imparable, reduciendo así el mundo rural a un simple suministrador de alimentos.

Este libro es la narración de una forma de control del territorio que es el control de los recursos; y en concreto, de los recursos de América del Sur. Esta característica de las ciudades era bien conocida por los romanos que, a la hora de consolidar sus conquistas, tenían claro que la única forma de hacerlo era mediante la creación de ciudades *ex novo* o potenciando algunas ya existentes. Pero para que eso funcionase también sabían que era imprescindible contar con una red de infraestructuras de comunicaciones que uniese las ciudades entre sí formando una malla interconectada. Era precisamente esa malla la que confería la flexibilidad necesaria para poder acudir en caso necesario allí donde se produjese cualquier indicio de revuelta o intento de contrapoder.

En el libro que el lector tiene en sus manos, aparte de estudiar algunas ciudades, se menciona también algo muy importante: la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), una red que abarca la energía, el transporte y las comunicaciones, gestionada por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). Sin esta red, las ciudades creadas o potenciadas para conseguir el control de los recursos del territorio no tendrían el potencial real que se les supone. Por eso, aunque el tema del control se trata de modo aparentemente marginal, subyace a lo largo del texto como un elemento necesario para garantizar el correcto funcionamiento de un sistema que es de dominación. Se podría decir que el hecho de que la IIRSA aparezca al comienzo y al final del libro no es una casualidad; indica que se trata de un hecho inseparable de una estructura de conquista del territorio y sus recursos: exactamente igual

que las calzadas hicieron posible la existencia del antiguo Imperio Romano.

Y luego, claro, están las ciudades. Porque el libro habla de ciudades. En concreto de cinco. Bueno, eso llamando ‘ciudades’ a los asentamientos mineros del norte de Chile o a los campamentos petroleros de Venezuela, como El Tablazo o Judibana. Los otros tres casos estudiados –Ciudad Guayana (Venezuela), Vila Piloto (Brasil), pero sobre todo Belo Horizonte, también en Brasil– sí que están algo más cerca del imaginario urbano que todos tenemos como referencia. Desde este punto de vista, el título está muy bien puesto: *Asentamientos extractivos*. Porque de eso se trata: de ‘asentamientos’ que no siempre se pueden considerar ‘ciudades’.

No voy a comentar los cinco casos estudiados. Lo mejor es que el lector lea el libro con interés y extraiga sus propias conclusiones. Pero no me resisto a mencionar el hecho de las diferencias en el ‘éxito’ (así, con comillas) entre unas y otras. Querría plantear en concreto el caso de María Elena, por la sencilla razón de que, en mis correrías por Chile, llegué a conocer bastante esta ‘comuna’; y también por su clamorosa decadencia. María Elena pasó de tener casi 14.000 habitantes en 1990 a menos de la mitad en 2017. Aunque a ello contribuyó de manera importante el terremoto de 2007 –que destruyó buena parte del caserío–, para entonces la población ya estaba en pleno declive. Su momento álgido fue en 1996, cuando se convirtió en la única ‘oficina salitrera’ activa de Chile; pero luego entró en una decadencia fulminante.

María Elena explica muy bien cómo un asentamiento creado como mecanismo de control y explotación (en este caso, de los recursos) entra en crisis cuando el recurso lo hace también. Es el mismo caso de algunas ciudades creadas por el Imperio Romano con el único objeto de dominar un territorio. Cuando la necesidad de control desaparece, el asentamiento entra en colapso y, en algunos casos, incluso llega a desaparecer.

El ejemplo contrario sería el de Belo Horizonte, en Brasil. Ésta sí que se puede llamar propiamente ‘ciudad’. Con más de 2,5 millones de habitantes (5,5 en la región metropolitana), su función básica no es únicamente la del control de los recursos, sino que cumple multitud de objetivos diferentes. Así como María Elena sería un monocultivo (hablando en términos de diversidad), Belo Horizonte, al ser capital del estado de Minas Gerais, aporta muchas más funciones, lo que aumenta su resiliencia y su capacidad de soportar la pérdida de alguna de ellas. Ello es debido a que el estado de Minas Gerais cuenta con una economía muy diversificada y no dependiente tan sólo de los recursos. De modo que, aunque la antigua capital del estado, Ouro Preto, entró en recesión cuando lo hizo la minería del oro, la nueva capital construida *ex novo*, Belo Horizonte, centralizó multitud de elementos diversificados y no dependientes en exclusiva de estos recursos.

Por todo ello, este libro presenta elementos de interés que trascienden lo que afirma el autor cuando escribe que su objetivo es explicar «los principios específicos de los proyectos y las aspiraciones espaciales que animaban cada caso». Precisamente la elección de casos tan diferentes, y aparentemente inconexos, es lo que le da consistencia a la expresión ‘urbanismo de la extracción de recursos’. Y es que la capacidad de adaptación de las estructuras dominantes, en forma de urbanización, a los diferentes lugares y circunstancias específicas de cada caso es, sencillamente, asombrosa.

Deberíamos tratar de entender que una ciudad (podemos hablar de ‘urbanización’, ‘asentamiento’, ‘área urbanizada’ o expresiones similares) también puede llegar a estar en dificultades sin la capacidad de diversificar funciones, tal como le pasó en la Edad Media a muchas ciudades romanas, o en la Era de la Máquina a otras de aparente éxito como Detroit o Cleveland; y, por supuesto, a algunas de las creadas con el exclusivo fin de controlar los recursos de un territorio cuando estos recursos desaparecen. El paso siguiente sería analizar quién o quiénes detentan estas estructuras de dominación y control, cómo las construyen y cuáles son sus objetivos reales. Claro que también está el caso contrario: es decir, el ‘éxito’ en el tiempo de ciudades, asentamientos o áreas urbanizadas con funciones diversificadas y que son capaces de atender a objetivos muy diferentes.

Resumiendo, pienso que la lectura de los cinco casos presentados en el texto suscita preguntas apasionantes y categoriza una nueva forma de urbanismo que pone en blanco y negro algunas ideas subyacentes sobre una de las funciones urbanas normalmente ocultas y que podríamos denominar ‘control y explotación de los recursos de un territorio’. Y no querría hablar de colonialismo, porque ése sería otro tema y otro libro.

Madrid, abril de 2018.

El espacio geográfico suramericano: un territorio en expansión

Alejo
Gutiérrez
Viñuales

Pensar el espacio suramericano es pensar en la continua lucha del ser humano frente a la naturaleza, en una demostración de fuerzas permanente que se desarrolla en el último rincón de Occidente. La ilusión de El Dorado, iniciada hace más de cinco siglos, lejos de menguar, aparece cada vez con mayor fuerza e ilusión en los albores del mundo globalizado.

Como nos muestra Felipe Correa en esta magnífica obra, este constante derrotero tuvo puntos de apogeo notables en el siglo XX, con consecuencias urbanas y espaciales de gran categoría, que no sólo marcaron la industria extractiva y a sus habitantes, sino que también lo hicieron con el urbanismo de sus naciones, cuando varios de estos ejemplos se convirtieron en capitales regionales. Correa nos remarca que ello se logró a partir de la afinidad entre la construcción de las naciones suramericanas (todas ellas surgidas en el siglo XIX), las aspiraciones de los proyectos y los proyectistas, y también la experiencia transnacional que varios estudios de urbanistas (con evidente y continuo apoyo de profesionales locales) pudieron plasmar en este territorio.

No es casual que esta obra comience con la referencia a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y que ésta se base en la creación y consolidación de rutas de acceso y rutas extractivas de las naciones de este continente. Para entender el espacio geográfico suramericano, la distribución de sus habitantes y sus redes de comunicación es necesario comprender las relaciones económicas que se han desarrollado en este escenario.

Más de seis siglos antes de la IIRSA, el Imperio Incaico había desplegado su propia red de comunicaciones (*Qhapaq Ñan*, basada en el mismo principio extractivo de localización de las principales riquezas de cada espacio bajo su dominio), a la vez que desarrollaba una enorme cantidad de centros administrativos y urbanos en cada punto de interés. A ello le sumaba, como buen Imperio, la ubicación estratégica de tambos aduaneros y controles de paso, para poder recoger adecuadamente los pagos e impuestos en cada uno de sus territorios.

Así, la domesticación del espacio incaico original, basado en el Cusco y sus valles contiguos, fue superponiéndose a los antiguos dominios de las culturas conquistadas, con nuevas técnicas que permitieron mejorar aún más la calidad y la cantidad de los recur-

Alejo Gutiérrez Viñuales es geógrafo y doctor en arquitectura por la Universidad de Sevilla, con una tesis sobre la recuperación del asentamiento minero de cobre de Chuquicamata, en Chile, el más grande del mundo a cielo abierto; actualmente desarrolla tareas ejecutivas en la industria minera y es el coordinador ambiental y territorial del Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL).

sos extraídos entre las latitudes de las actuales Colombia y Chile. Este impulso conquistador basaba su red de acceso y extracción de recursos en un despliegue de fuerzas centrípetas, donde todo lo arrancado a la naturaleza se llevaba hacia un solo punto: la capital del Imperio.

El arribo de los conquistadores europeos empezó a generar la necesidad de crear puertos y otras vías de comunicación que favoreciesen las fuerzas centrífugas que por entonces comandaban el devenir de las riquezas suramericanas. Durante varios siglos, la extracción de recursos no renovables y su envío a la metrópoli se sostuvieron en los yacimientos ya conocidos, y alcanzaron nuevas etapas de desarrollo y crecimiento gracias a la tecnología incorporada desde Europa. El caso de Potosí y su desarrollo urbano es un ejemplo emblemático de superposición sobre un yacimiento conocido y su despliegue a partir de la explotación masiva, basada en la nueva escala extractiva impuesta por los colonizadores.

El inicio de los periodos republicanos en las naciones suramericanas no cambió el modelo centrífugo de la extracción de recursos, pero permitió la apertura hacia otras metrópolis y otros fondos de inversión que consolidaron las redes de comunicación. Ello permitió el ingreso del ferrocarril de manera bastante masiva en la segunda mitad del siglo XIX, en la mayoría de los casos a través de capitales anglosajones, que lideraron los esfuerzos por expandir las fronteras de búsqueda y exploración de nuevos recursos extractivos.

En los albores del siglo XX, con la Revolución Industrial consolidada en el hemisferio norte, América del Sur mostró nuevamente su atractivo debido a sus reservas de hierro, cobre, carbón y, posteriormente, petróleo. Pero este atractivo, nuevamente, se vio enfrentado a la localización compleja en la geografía del subcontinente.

Desde las primeras urbes, el agua y el desarrollo de la agricultura fueron los principales condicionantes para los asentamientos humanos. La ejecución de las ciudades (por no hablar de ‘planificación’) y su desarrollo estaban condicionados por la topografía existente, a menos que los asentamientos se ubicasen en una llanura fluvial. En la industria extractiva (y, en consecuencia, en sus urbanizaciones), la localización está determinada por una sola variable: la ubicación del yacimiento. Por tanto, todas las infraestructuras asociadas (plantas de beneficios, pozos de extracción, refinación o campamentos, entre otras instalaciones) poseen una localización cuya definición está marcada por su cercanía al yacimiento o al bien extractivo.

Volviendo entonces a la geografía suramericana, el capricho de quien arrojó sus dados sobre este tablero parece haber desafiado continuamente el ingenio humano para poder desplegar sus capacidades de extraer riquezas en los lugares más inhóspitos de

su territorio. El hecho de requerir la planificación y ejecución de campamentos extractivos noveles da cuenta de que ninguna de las riquezas aquí mencionadas se encontraba siquiera próxima a una ciudad preestablecida: ni durante las culturas preincaicas, ni durante el Imperio Incaico, ni durante el periodo colonial. Esto suponía una complicación enorme para algunos inversionistas timoratos, pero resultó una oportunidad para varios de ellos y una ocasión sublime para los urbanistas.

Cuando hablamos de espacios inhóspitos, es necesario situarnos en la realidad pretérita de ciertos espacios que hoy vemos consolidados y donde hay que abstraerse adecuadamente para imaginar dicha realidad. Esto implica estar hoy en Manaos e imaginarse la visión que se tuvo para generar esa ciudad en pleno Amazonas; o subir a 3.000 metros sobre el nivel del mar en Chuquicamata, traer agua desde acueductos con 60 kilómetros de longitud y proveerse de energía eléctrica desde un tendido de cables de 140 kilómetros que subían desde la costa, todo en el desierto más seco del mundo, el de Atacama; y también sentir el viento que sigue soplando con la misma fuerza que hace un siglo en Comodoro Rivadavia, lejos de toda fuente superficial de agua en la estepa patagónica.

El urbanismo asociado a las ciudades industriales y extractivas tuvo un gran desarrollo entre 1880 y 1980, con 'oficinas' privadas e instituciones públicas que desplegaron sus capacidades de proyecto y de adaptación a los diferentes territorios que las actividades extractivas les plantearon.

Los ejemplos que hoy nos entrega Felipe Correa en este libro nos hablan de ello: del enorme esfuerzo del músculo humano para domesticar el territorio suramericano y extraer sus riquezas, a la vez que se proporcionaba un espacio habitable para los trabajadores y sus familias que allí laboraban. En algunos casos, la geografía condicionó bastante los modelos urbanos que utilizaron los especialistas; en otros, se aplicaron matrices superpuestas que luego fueron cambiando y evolucionando, tanto por la dinámica demográfica natural como también por los elementos topográficos ubicados en su área de expansión.

En la actualidad, junto con la expansión de la frontera agrícola sobre los espacios selváticos del centro del subcontinente, las industrias extractivas siguen buscando el próximo El Dorado. Con seguridad, estará lejos de toda urbe conocida, en algún territorio inhóspito, y allí llegarán los nuevos urbanistas a dejar su sello. Repasar este libro será una fuente de inspiración y aprendizaje para esa compleja labor.

Rancagua (Chile), abril de 2018.

Prefacio a la edición en español

Es un gran honor para mí ver publicado este libro en español, ahora con el título *Asentamientos extractivos en América del Sur: un urbanismo más allá de la ciudad*. La edición original en inglés, titulada *Beyond the city: resource extraction urbanism in South America*, fue publicada en 2016 por la University of Texas Press, pero la existencia de una versión española resulta esencial, ya que permite que el contenido del libro sea accesible para la inmensa mayoría de los lectores de la propia región que el estudio describe y analiza.

Este libro nació como una investigación aplicada que no se centraba en las grandes ciudades suramericanas, sino que deliberadamente prestaba atención al interior del continente. Se trata de un territorio que históricamente se ha concebido y desarrollado siempre en función de un programa intensivo de extracción de recursos naturales, y del que existe una bibliografía urbanística bastante limitada.

El proyecto de investigación se inició en 2011 y coincidió con el lanzamiento del South America Project (SAP), una red de investigación aplicada establecida en la Universidad de Harvard, en colaboración con la arquitecta Ana María Durán. El objetivo del SAP era organizar una constelación de proyectos territoriales concebidos como crítica y respuesta a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). En un plazo de tres años, el SAP consolidó una plataforma con más de 130 participantes repartidos a lo largo y ancho de las Américas, que desarrollaron 23 proyectos en 11 países, con el apoyo de 43 patrocinadores. Si bien el SAP planteaba una gran variedad de estrategias espaciales para abordar los problemas actuales que genera la IIRSA, la investigación que dio como resultado este libro se centró en presentar una visión más amplia: la *longue durée* del urbanismo asociado a los procesos de extracción de recursos desarrollados en la región a lo largo del siglo xx.

Los estudios preliminares se llevaron a cabo por medio de una serie de seminarios de investigación aplicada. Estos seminarios –desarrollados en los semestres de primavera de 2012, 2013 y 2014– se realizaron con alumnos de diversas disciplinas impartidas en la Graduate School of Design (GSD) de la Universidad de Harvard, entre ellas la arquitectura, el paisajismo y el urbanismo. Esto permitió establecer un diálogo amplio sobre los diversos con-

dicionantes culturales, económicos y medioambientales que distinguen las variedades del urbanismo de extracción de recursos en América del Sur. En estos seminarios también se investigaron gran cantidad de casos de estudio, entre los cuales se seleccionaron los cinco descritos en este libro, que constituyen los ejemplos más significativos.

Por último, fue durante el verano y el otoño de 2014 cuando hice la mayor parte de las visitas para realizar el trabajo de campo y cuando escribí los correspondientes capítulos, mientras compartía mi tiempo entre Nueva York y Nueva Orleans. Fue también durante este periodo cuando se hicieron la mayor parte de los dibujos que ilustran el texto. Para mí, como arquitecto, dibujar y escribir simultáneamente es una de las maneras más efectivas de desarrollar argumentos espaciales, y este proceso fue un elemento clave que contribuyó a elaborar el análisis de los diversos casos de estudio presentados en este trabajo. Finalmente, el libro se publicó en inglés –como ya se ha dicho– en junio de 2016.

Justo antes de salir a la venta la edición original, recibí con mucho agrado la noticia de que Editorial Reverté había comprado los derechos para publicar el libro en español. Después de más dos años de una rigurosa traducción y de un minucioso proceso editorial, es un gran placer para mí contar con una versión de este libro en mi lengua materna.

Agradecimientos

Este libro se ha podido completar con éxito gracias a la ayuda y el apoyo de muchas personas e instituciones.

Mi agradecimiento más profundo es para la Graduate School of Design (GSD) de la Universidad de Harvard. El apoyo institucional proporcionado por Harvard hizo posible la terminación de este libro. En particular, quiero dar las gracias a Mohsen Mostafavi, decano de la escuela, que me concedió la Beca de Investigación del Decano, con la que se puso en marcha este proyecto. Mi gratitud va también para mis compañeros de la GSD. Neil Brenner, Diane Davis, Ann Forsyth, Jerold Kayden y Hashim Sarkis me ofrecieron su inestimable ayuda y orientación en el desarrollo del manuscrito. Estoy en deuda con Alex Krieger y Peter Rowe por su inquebrantable respaldo y entusiasmo para llevar a cabo este proyecto; de hecho, sus comentarios acerca de un taller de proyectos sobre Judibana (Venezuela) que habían impartido unos cuantos años antes suscitaron por primera vez mi interés en la extracción de recursos y el proceso de urbanización en América del Sur. Anita Berrizbeitia, Ana María Durán Calisto, Rodolfo Machado y Jorge Silvetti resultaron esenciales para el desarrollo de este proyecto; las apasionadas conversaciones que compartimos sobre el continente suramericano contribuyeron significati-

vamente a condensar el argumento de esta investigación. Asimismo, tengo una gran deuda con Joan Busquets por sus generosos comentarios y su incontestable orientación de este proyecto y de mi proyección profesional en su conjunto. Quiero expresar un agradecimiento muy especial para Rahul Mehrotra, cuyo liderazgo y visión como catedrático del Departamento de Planeamiento y Diseño Urbano creó un ambiente ideal para la investigación y el desarrollo disciplinar.

Tengo otra gran deuda con todas las personas que leyeron el manuscrito y me ofrecieron sus comentarios críticos, en particular Adrián Gorelik, Susanna B. Hecht, Fernando Luiz Lara y Graciela Silvestri. Justin Fowler también merece un agradecimiento especial por su aguda visión editorial. También quiero dar las gracias a Carlos Garcavélez por su constante respaldo a este proyecto.

Vaya una mención muy especial para el equipo de colaboradores que me ayudaron a reunir el material gráfico ilustrado en este libro. John Frey y Jacob Koch merecen esta mención especial porque ambos trabajaron en este proyecto de principio a fin. También he de dar las gracias a Duncan James Corrigan, Devin Dobrowolski, Juan Diego Izquierdo, Kyriaki Kasabalis, Gabriela Rodríguez Berrios y Trax Wang, por su apoyo y dedicación a la hora de preparar el material gráfico para el libro. Asimismo, estoy en deuda con mis alumnos de los seminarios sobre 'Urbanismo de la extracción de recursos' en Harvard, por proporcionarme una increíble caja de resonancia para muchas de las ideas que configuraron este libro.

Estoy sumamente agradecido a la University of Texas Press y en particular a Robert Devens, que fue capaz de ver en un simple mensaje de correo electrónico las posibilidades de este libro.

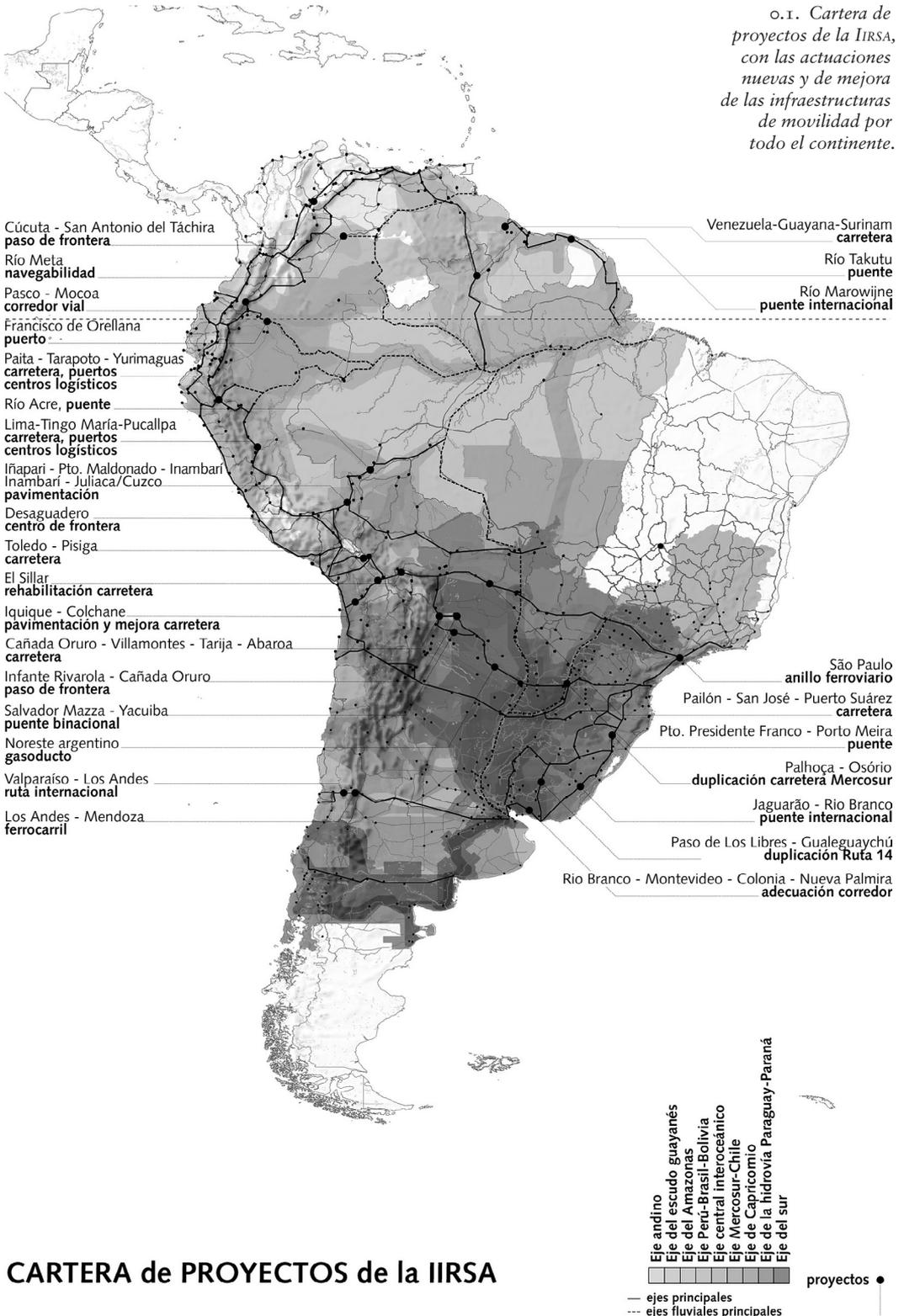
Con respecto a esta edición española, también estoy muy agradecido a Jorge Sainz y a Editorial Reverté por la oportunidad de traducir este libro al castellano. Para mí es de suma importancia que el contenido de este trabajo sea accesible a la gente que habita los territorios que describo, y Jorge hizo que esto fuese posible. Una mención especial merecen José Fariña Tojo y Alejo Gutiérrez Viñuales, quienes, en sus textos de presentación, han puesto las ideas del libro en un contexto más amplio. Asimismo, Alba Carballal requiere mi reconocimiento por una estupenda traducción del texto original a mi lengua materna.

Finalmente, mi mayor agradecimiento es para mi familia y en particular para Anthony Acciavatti, que siempre ha estado a mi lado en este y otros muchos proyectos durante casi dos décadas.

Nueva York, mayo de 2018.

Para Anthony Acciavatti.

o.I. Cartera de proyectos de la IIRSA, con las actuaciones nuevas y de mejora de las infraestructuras de movilidad por todo el continente.



CARTERA de PROYECTOS de la IIRSA

Eje andino
Eje del escudo guayanés
Eje del Amazonas
Eje Perú-Brasil-Bolivia
Eje central interoceánico
Eje Mercosur-Chile
Eje de Capricornio
Eje de la hidrovía Paraguay-Paraná
Eje del sur

— ejes principales
--- ejes fluviales principales

● proyectos

Aparte del urbanismo compacto de São Paulo y del cosmopolitismo de Buenos Aires, el continente suramericano ha vivido durante las primeras décadas del siglo XXI un impulso sin precedentes en favor de la integración transnacional y un deseo renovado de reestructurar la geometría de sus productivos territorios interiores. Puesta en marcha por el ex presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso en el año 2000 y rápidamente respaldada por las otras once naciones suramericanas, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA, una red que abarca la energía, el transporte y las comunicaciones, gestionada por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, COSIPLAN)¹ es el proyecto de integración transcontinental más audaz jamás planeado para América del Sur.² Mediante el despliegue sistemático de diez corredores de infraestructuras en dirección este-oeste, esta iniciativa está dejando a un lado el eje norte-sur, de larga tradición en las Américas –cuyo mejor ejemplo es la carretera Panamericana– para proporcionar a Brasil acceso a los puertos situados en el océano Pacífico y para aportar a su floreciente economía unos lazos comerciales más fuertes con los mercados asiáticos, al tiempo que se le dota de medios para acceder a regiones remotas que cuentan con recursos naturales aún sin explotar, tanto en superficie como subterráneos.³ Con una inversión prevista que sobrepasa los 96.000 millones de dólares y una extensa cartera de 524 proyectos distribuidos a lo largo de los ejes de desarrollo este-oeste (el 61 % de los cuales está en construcción), el alcance y la ambición de la IIRSA están provocando una reconfiguración sin precedentes de las dinámicas urbanas y rurales del interior del continente suramericano.⁴

En su mayor parte, la iniciativa se ha puesto en marcha gracias al influjo positivo del crecimiento económico, pero sus muchos efectos secundarios plantean importantes objeciones al proyecto y merecen un riguroso análisis. La construcción sistemática de grandes infraestructuras (fundamentalmente carreteras, redes fluviales y puertos marítimos) está teniendo un efecto catalítico en los ya colosales procesos de extracción de recursos, omnipresentes en la región, lo que está agravando aún más algunos controvertidos modelos de urbanización y está acelerando rápidamente el incontrolado desarrollo urbano de extensas regiones situadas fuera de las mayores zonas metropolitanas.⁵ Esta contradictoria

1. Más información en el portal de IIRSA en Internet: <http://www.IIRSA.org>.

2. Los proyectos de IIRSA están financiados por las fuentes que siempre se han usado para las obras de infraestructuras físicas de la región, es decir, los sectores público y privado, instituciones financieras multilaterales, etcétera. Véase <http://www.IIRSA.org>.

3. Véase Enrique Amayo, "Amazonia, Mercosur, and the South American Regional Integration", en Gary Prevost y Carlos Oliva Campos (edición), *The Bush doctrine and Latin America* (Nueva York: Palgrave Macmillan, 2007), páginas 105-128.

4. Banco Interamericano de Desarrollo, *IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos* (Buenos Aires: BID, 2011), páginas 9 y 109.

5. Puede encontrarse un panorama general de la IIRSA en Pitou van Dijk, *The impact of IIRSA road infrastructure programme on Amazonia* (Londres y Nueva York: Routledge, 2013).