

El Puente Billinghamurst y la Interoceánica en Perú: genocidio y devastación de la Amazonía

PABLO CINGOLANI :: 25/11/2010

Estas obras dejarán en el pasado la historia de la Amazonía: los ríos ya no serán la única manera de penetrar el territorio y menos un escollo para esa penetración

“Desarrollo” y Amazonía ya no son más que un oxímoron. A medida que avanzan las políticas desarrollistas y neo extractivistas de los gobiernos de la región, avanza la destrucción de la naturaleza y el etnocidio genocida de los pueblos originarios que la habitan. La encrucijada es más acuciante que nunca: o se detiene la penetración capitalista o desaparecerán los pueblos indígenas y los bosques. O se detiene la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana que alienta de manera decidida el estado brasileño y los demás gobiernos de la región, los bancos multilaterales y las transnacionales, o la selva y los indios serán imágenes y recuerdos del museo del horror de la violenta conquista de la última frontera interna continental para abrirla al saqueo de sus recursos naturales, el cambio irreversible de su ecosistema y la extinción física de sus culturas.

Brasil se ha convertido en una de las diez mayores economías del mundo y la suya representa más de la mitad de la actividad económica sudamericana. El PIB brasileño corresponde al 55 % del PIB de América del Sur. El nuevo monstruo del capitalismo se ha fijado una meta que coloca a la Amazonía en el centro del escenario mundial, convirtiéndola en el más importante espacio geoestratégico de este aún flamante siglo XXI: abrir la Amazonía a la explotación masiva de sus recursos naturales, completando su dominio territorial y su inexorable marcha hacia el oeste.

El prerrequisito complementario para su cumplimiento era romper el escollo geográfico que las grandes selvas y los grandes ríos representaron históricamente como freno a la penetración del transporte, las máquinas, los mercados y las grandes corporaciones. De allí que la apertura del territorio amazónico y su vinculación física con los puertos de exportación de los dos océanos más importantes de la Tierra, el Atlántico y el Pacífico, y a través de ellos con el resto del mundo globalizado, es el objetivo principal de la llamada Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana, más conocida por su sigla IIRSA, que se puso en marcha en agosto del año 2000 en Brasilia. Tan sólo diez años y algunos meses después, la IIRSA está a punto de lograrlo.

Cuando se terminen las obras de construcción del puente Billinghamurst sobre el río Madre de Dios, que unirá la ciudad de Puerto Maldonado con el caserío de El Triunfo, ambos en el Departamento de Madre de Dios, en el extremo sudoriental de la República del Perú, y con ello se culmine la construcción del llamado Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil, la historia sudamericana cambiará para siempre.

Ante todo, se habrá logrado cumplir el anhelo imperial de dos siglos de unir los dos océanos por el corazón del continente que sigue siendo el que atesora los más vastos recursos de agua, energía, biodiversidad y tierras del planeta. (1) Luego, se concretará lo acordado en

secreto cuarenta años atrás entre el entonces presidente norteamericano Richard Nixon y el entonces dictador militar brasileño Emilio Garrastazú Médici, de construir una carretera interoceánica.(2) Finalmente, el más vasto plan de recolonización capitalista de Sudamérica, de asalto a sus recursos naturales al servicio de las transnacionales y el empresariado podrá exhibir una anhelada y primera gran victoria sobre la geografía, la naturaleza y los pueblos, inaugurando por primera vez en la historia una carretera de más de 5000 kilómetros con puentes que aguantan hasta 60 toneladas de peso y que permitirán el flujo permanente de inversiones y mercancías de un océano a otro, y la consecuente apertura irreversible del espacio amazónico al mercado mundial.

La inauguración del puente Billinghamurst y de la bioceánica está prevista entre enero y abril de 2011, antes de que se lleven a cabo las elecciones presidenciales en Perú, pautadas para el 10 de abril y donde Alan García, el gran impulsor de las obras del IIRSA en su país, se despide de su segunda gestión. Seguramente al acto de inauguración concurrirán la recién electa presidenta del Brasil, Dilma Rousseff, y el actual presidente de Bolivia, Evo Morales, que acaba de firmar con García una acta para la construcción de un tramo carretero de 80 kilómetros que vincule de manera directa a Bolivia con la interoceánica, que por cientos de kilómetros corre casi paralela a la frontera boliviana. El tramo Nareuda-Extrema-San Lorenzo, acordado por los presidentes, es también parte de los planes del IIRSA.(3)

¿Qué pasará después que se inaugure el puente colgante más largo del Perú, de 722 metros de longitud? Es importante tratar de poner esta obra en contexto histórico para entender la magnitud de los trágicos impactos que acarreará.

Hasta ahora, la navegación de los ríos era la forma más efectiva de penetración a la selva. Cuando se produjo el fenómeno del auge de la extracción del caucho entre los años 1870 y 1914, la primera incorporación forzosa de la Amazonía continental al mercado mundial, los ríos se convirtieron en la vía de ingreso de miles y miles de personas ajenas a la selva que ocasionaron un genocidio entre los pueblos indígenas que hasta hoy sigue siendo ocultado y silenciado.

Las actuales fronteras entre Brasil, Perú y Bolivia en los territorios atravesados ahora por la interoceánica y su zona de influencia nacen de esta invasión violenta que esclavizó a pueblos enteros para obligarlos a trabajar en la recolección del caucho y que condujo a la desaparición física de muchos de ellos. Algunos se refugiaron monte adentro, en las cabeceras de los ríos donde estos ya no eran navegables, y así pudieron evitar el exterminio. Son los que actualmente conocemos como “pueblos indígenas aislados o pueblos indígenas aislados voluntariamente”.

Un siglo después de esta hecatombe étnica, muchos de esos pueblos que eligieron la libertad al aniquilamiento, fueron forzados a través de misiones religiosas, a salir de su aislamiento y se encuentran en la situación llamada de “contacto inicial” con la sociedad nacional hegemónica de sus países, situación de extrema vulnerabilidad para la supervivencia de su modo de vida y de su cultura, amenazados por la lenta desaparición de la misma, tragedia que se conoce como etnocidio.

La apertura de la interoceánica y la inauguración del puente Billinghamurst dejaron en el pasado la historia fluvial de la Amazonía: los ríos ya no serán la única manera de penetrar el

territorio y menos un escollo para esa penetración. El primer puente sobre un río mayor de la Amazonía Sur es el símbolo perfecto de esa globalización vigente, y de la escala planetaria de las relaciones económicas, políticas y sociales que ha impuesto en el mundo.

Hoy, una interconexión como la que provocará el puente, por más lejanas o abandonadas desde el punto de vista nacional que parezcan las regiones donde éste influirá, es posible para ese nuevo orden mundial, basado en el desarrollo de fuerzas productivas a escala global y donde, por eso mismo, las agresiones y las amenazas se han vuelto planetarias. El puente, insistimos, es el símbolo perfecto de la IIRSA que es el otro nombre de la globalización en Sudamérica.

Cuando esté disponible para su uso, se calcula que un promedio de 1500 camiones de alto tonelaje pasaran por allí por día. Esto no será sino el impacto más visible que tendrá la interconexión bioceánica en la Amazonía. Detrás de los camiones, vendrán más madereros ilegales, más mineros desesperados por el oro, más colonización desordenada, más narcotraficantes y lo que es peor: vendrán las empresas nacionales y trasnacionales mineras, petroleras y agroexportadoras de la mano de los gobiernos para explotar hasta el último rincón de la selva, ahora abierta ya no por los ríos, sino por los caminos de la IIRSA, como lo prueba este primer corredor interoceánico.

De allí que su inauguración no hará otra cosa que acelerar los procesos de genocidio y etnocidio históricos contra los pueblos indígenas, provocando la desaparición definitiva de los últimos pueblos indígenas aislados de la selva amazónica al ser invadidas sus tierras como consecuencia de la nueva dinámica de agresión que traerá aparejada la carretera; a la vez, las comunidades indígenas y nativas ya establecidas, también sufrirán el mismo despojo: se radicalizará la invasión de sus territorios y ellos se verán forzados o a emigrar a las ciudades para protegerse o resistir esta ofensiva terrorífica.

La situación actual de las comunidades indígenas se caracteriza por los conflictos permanentes por la defensa de sus territorios, ¿qué pasará cuando las empresas ya no tengan barreras para poder ingresar a donde lo deseen, allí donde haya un recurso natural a ser explotado? Como decíamos al principio, si no se detiene la penetración capitalista, los pueblos indígenas desaparecerán, desaparecerán sus comunidades, sus modos de vida, sus costumbres, sus tradiciones, y una vez desaparecidos los pueblos que defendían la selva -porque era esencial para su supervivencia y su cultura-, desaparecerá también la selva misma, quemada, deforestada y arrasada para la ocupación definitiva de su espacio para los negocios agrícolas y ganaderos extensivos -como ya sucede en los estados brasileiros de Acre y de Rondonia- y la construcción de nuevas ciudades.

Lamentablemente, con el puente Billingham, estamos llegando a un punto de no retorno de la trágica historia sudamericana, especialmente de la Amazonía. La condena a estos planes de penetración y de apertura de las selvas, con el vergonzoso costo humano que esto traerá aparejado, debería ser unánime. Sin embargo, hay que decirlo: por más que el impacto, la agresión y la amenaza sean globales, hoy pocos saben, incluso en la propia América del Sur, lo que está pasando en la Amazonía Sur, y mucho menos lo que puede pasar. Habría que parar el genocidio y el etnocidio, habría que parar la devastación, pero estamos lejos de poder hacerlo. El mundo sensible debería pronunciarse y actuar. Y nosotros, desde acá,

movilizarnos. Más que nunca.

Río Abajo, Bolivia, 21/11/10

Notas

1. Los Estados Unidos de Norteamérica forzaron a Brasil a declarar en 1866 la libre navegación por el Amazonas. Perú abrió sus ríos dos años después. La libre navegación no sólo propició el comercio, sino la biopiratería, como lo probó Henry Wickham robando 70.000 semillas de caucho en 1876. Con el tiempo, esto hundió a la producción cauchera amazónica.

2. Ver Roberto Ochoa: Nixon y la Interoceánica. La República, Lima, 21 de agosto de 2009

4. Ver Declaración de Ilo, firmada el 19 de octubre de 2010, entre Alan García Pérez y Evo Morales Ayma. Allí se expresa “La decisión de iniciar en el curso del primer semestre del año 2011 las gestiones necesarias para el financiamiento y construcción del asfaltado de los 80 kilómetros de la carretera Nareuda - Extrema - San Lorenzo, lo que permitirá vincular a los Departamentos de Pando y Beni en Bolivia con la Región de Madre de Dios y el puerto de Ilo en el Océano Pacífico, constituyéndose en un nuevo eje de interconexión con la carretera interoceánica del Sur”. Ver:

http://portal.andina.com.pe/EDPEspeciales/especiales/2010/octubre/DECLARACION_ILO_2010.pdf

La Haine

<https://www.lahaine.org/mundo.php/el-puente-billinghurst-y-la-interoceanic>