El impacto de la globalización en la Amazonía y el Pacífico sudamericano[1]

*Enrique Amayo Zevallos**

por dónde la civilización caminará, intentando ultimar el circuito de la Tierra, o por dónde refluirá, arremetiendo, el mundo asiático despertado de un letargo milenario, por el rejuvenecimiento de Japón.
Euclides da Cunha: "O Primado do Pacífico".[2]

Introducción

En un trabajo de 1993, escribí: "La Cuenca Amazónica no tiene límites con la Cuenca del Pacífico; pero sí con la del Atlántico. Nuestra hipótesis es que la dinámica global de la economía capitalista actual transformará en obligatorio el establecimiento de nuevos limites, o sea, la realización de una vinculación directa entre esas cuencas...".[3] Hoy, esa hipótesis está aceleradamente tornándose en realidad. El día 9 de diciembre del 2004, en la reunión de Presidentes Sudamericanos de Cuzco, Perú, para establecer la Comunidad Sudamericana de Naciones, los presidentes de Brasil y Perú concordaron en iniciar lo más rápido posible las obras de construcción del puente y carretera para vincular la Amazonía brasileña (Estado del Acre; en específico, Assis Brasil) con la Amazonía peruana (Departamento de Madre de Dios, específicamente Iñapari) y, por último, con los puertos de Ilo y Matarani en el Pacífico sur peruano.[4] Lo que no resulta sorprendente debido (tal como este artículo desearía hacer evidente para el caso de la Amazonía y el Pacífico sudamericano) al proceso de globalización cada

* Peruano, profesor del Departamento de Economía y del Programa de Postgrado en Sociología de la Universidad del Estado de São Paulo-UNESP y del Programa de Postgrado en Relaciones "San Tiago Dantas", UNESP-UNICAMP-PUC-SP del Brasil.

1 Este artículo es el resumen de un trabajo más grande que, con el mismo título, está publicándose en portugués y japonés: se tratan exhaustivamente los temas que se mencionarán aquí.

2 Frase premonitoria considerando que Euclides da Cunha, pensador esencial del Brasil, escribía eso en 1907. V. "O Primado do Pacífico". In *À Margem da História*, Martins Fontes, São Paulo, 1999, p. 132; las traducciones son mías.

3 Amayo Z., E. "Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes – Interesses envolvidos na construção de uma estrada, especialmente dos EUA e Japão". *Estudos Avançados 17*. Revista do Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, Janeiro-Abril, 1993, pp.117-69. Su versión en castellano se titula: "La transoceánica Perú-Brasil: los contradictorios intereses de Estados Unidos y Japón". *Allpanchis* No. 45, Instituto de Pastoral Andina-Sicuani, Cuzco, Perú, Primer Semestre de 1995, pp. 37-88.

4 "El presidente Luiz Inácio (Lula) da Silva y el presidente del Perú, Alejandro Toledo, firmaron ayer un acuerdo bilateral para financiar el proyecto de construcción de la Carretera Interoceánica que vinculará Iñapari, en la frontera con el Estado de Acre, a los puertos peruanos de Ilo y Matarani, en el Pacífico. El acuerdo fue hecho durante la 3ª Reunión de Presidentes de América del Sur del Cuzco (Perú)... La Carretera Interoceánica es uno de los proyectos dirigidos a la integración física de América del Sur, uno de los pilares de la Comunidad Sudamericana de Naciones que tiene, entre sus objetivos, integrar el Mercosur

vez más acelerado que hace que "para muchos propósitos, principalmente económicos, el globo sea hoy la unidad operacional básica... sobre todo por la increíble aceleración de las comunicaciones y de los transportes".[5]

Mi proyecto de investigación "La Amazonía sudamericana: Formación histórica y problemática actual", de 1992, es de larga duración y por eso continúa trabándose hasta hoy, originando, en el proceso de su desarrollo, varios subproductos; incluso, este que estoy presentando aquí.[6] Ese proyecto tiene 10 hipótesis; la 7ª y 8ª dicen lo siguiente:

Séptima: el control de los recursos que posibiliten la construcción de esa vía, por parte de los países directamente envueltos, resultará importante para que, una vez construida, contribuya a la realización de un futuro para América del Sur con menor dependencia y una posición mejor en la economía mundial del siglo XXI.

Octava: para que el poder de América del Sur sobre esa gran vía sea efectivo, se necesitará dinamizar su proceso de integración.

Al hablar de una vía, me estaba refiriendo a las posibilidades de establecer un vínculo directo entre Brasil y el Pacífico sudamericano, pues otra de las 10 hipótesis dice que el vínculo natural de Brasil con el Pacífico es a través de Perú. A juzgar por la información dada al comenzar, podría decirse que mis hipótesis están transformándose en realidad.

Metodológicamente trato siempre a la Amazonía como región sudamericana compartida. O sea, esa región, como consecuencia de un proceso histórico particular, terminó siendo compartida por ocho países sudamericanos independientes (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela), miembros en la actualidad del Sistema del Tratado de Cooperación Amazónica (STCA).[7] Así, la problemática de la Amazonía como región sudamericana compartida constituye una totalidad por ser producto de una historia común. Dentro de esa problemática e historia común adquieren sentido las problemáticas e historias amazónicas pertenecientes a cada uno de los ocho países mencionados.

Euclides da Cunha, a inicios del siglo XX, ya señalaba la importancia inigualable del océano Pacífico, lo que puede deducirse del propio título

con la Comunidad Andina. La carretera debe costar US$ 700 millones y permitirá al Brasil llegar hasta la economía de Asia con más facilidad através del Océano Pacífico. El gobierno brasileño con su Programa de Financiamiento a las Exportaciones (Proex) financiará exportaciones brasileñas de bienes y servicios hasta un monto de US$ 417 millones. La Corporación Andina de Fomento y el gobierno peruano proporcionarán el financiamiento complementario...". Ver "RELAÇÕES EXTERNAS. Brasil e Peru assinam acordo para infra-estrutura em encontro para criar bloco sul-americano...". T. Collet, de Brasília, *Valor Online 09/12/2004*. (Valor es un periódico brasileño).

5 E. Hobsbawm: *Era dos Extremos. O breve século XX, 1914-1991*, Edit. Companhia das Letras, S. Paulo, 2002, p. 24.

6 Los subproductos son trabajos presentados, hasta hoy, en diversos congresos gracias a la ayuda del Consejo Nacional de Investigaciones del Brasil - CNPq, de la Fundación de Ayuda a la Investigación del Estado de São Paulo - FAPESP, de la Fundación de la Universidad del Estado de São Paulo - FUNDUNESP, de la International Political Science Association - IPSA, etcétera.

7 La Guayana Francesa también es amazónica, pero los otros países no la aceptan dentro del STCA, debido a su *status* colonial. El STCA originalmente era el Tratado de Cooperación Amazónica firmado por los ocho países mencionados en Brasilia el 3 de julio de 1978.

del excelente texto del cual se extrajo la cita que abre este trabajo.[8] La opinión de Euclides era que el acceso directo de Brasil al océano Pacífico, el más grande del mundo, resulta esencial para el futuro de su país. Ese acceso sería hecho principalmente por los ríos que conforman la cuenca amazónica, pues muchos de ellos, así como el mismo Amazonas, tienen su origen en los Andes y a una distancia relativamente pequeña del océano Pacífico. Desde los tiempos de Euclides, la importancia del océano Pacífico en el escenario mundial sólo aumentó. En la actualidad, los pueblos que comparten la cuenca del Pacífico, de los continentes americano, antártico, asiático, europeo y oceánico, conforman cerca del 60 % de la población mundial, constituyendo un vasto mercado; además, ella tiene, en relación con el mundo, una importancia que crece absoluta y relativamente. En términos económicos, la cuenca del Pacífico es hoy responsable por la producción de más del 60 % del PB mundial y eso aumenta con el tiempo. Y más o menos, el 60 % de los bienes tecnológicos más avanzados también se producen allí (el valle del Silicón, *the Silicon Valley*, Japón, los Tigres Asiáticos y partes importantes de China y Rusia son parte de esa cuenca). Se sabe que los territorios de Estados Unidos en el Pacífico son vitales para ese país; por ejemplo, California, su estado más rico, tiene costas en el océano Pacífico, siendo responsable de cerca del 20 % del PIB de ese país. Y lo mismo puede decirse de los territorios de México en el océano Pacífico. Ese país, actualmente con el PIB más grande de América Latina, fue un actor muy importante, hasta el siglo XVIII, de la penetración de Occidente en el área norte de la BP, a través de las Filipinas, hasta China y Japón En el mismo período colonial, en el sur, un papel similar era desarrollado por el virreinato peruano responsable por la expansión de Occidente en el Pacífico sur hasta la Antártida, Oceanía y Nueva Guinea.[9]

Lo anterior hace claro que Brasil y los países del MERCOSUR (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay) que hasta ahora privilegiaron, por razones geográficas e históricas, sus vínculos con el océano Atlántico, necesitan urgentemente contactos y un conocimiento cada vez más grandes de las realidades de la cuenca del Pacífico y en específico de los países de América del Sur con litorales en esa cuenca. Principalmente de los que conforman la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el otro y más viejo proceso sudamericano de integración (con el que Brasil comparte casi el 98 % de la cuenca amazónica). El acceso fácil al océano Pacífico resulta importante para el futuro del Brasil y del MERCOSUR y eso explica el creciente número de convenios con los países que forman la CAN[10] y que tienen litoral en el océano Pacífico;[11] de esos convenios el cual se está

[8] Dirigiendo la Tesis de Maestría de Ieda Valquiria Magalhães Ramón "A Amazônia e o Pacífico em Euclides da Cunha: no centro da história?" (defendida en mayo del 2005) adquirí familiaridad con los escritos sobre el Pacífico y la Amazonía de Euclides. Esclarezco que cuando escribía mi artículo y proyecto mencionados antes no conocía esos trabajos de Euclides.

[9] La naturaleza de este trabajo obliga a limitarnos a la AS.

[10] Esos países son conocidos también como Grupo Andino – GRAN y son los cinco siguientes: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

[11] De los países del GRAN, Bolívia y Venezuela no tienen costas en el oceáno Pacífico.

transformando en realidad, como ya se mostró, es el de Brasil al Perú. De esa manera, Brasil y el MERCOSUR podrían llegar finalmente hasta la cuenca del Pacífico, integrándose cada vez más con ella, pues es un espacio crecientemente vital para la economía mundial.

Las sociedades de América del Sur localizadas en la cuenca del Pacífico desarrollaron un papel importante en la construcción de ese espacio en términos históricos, económicos y sociales. Por ejemplo, las sociedades precolombinas de la América indígena establecidas en los territorios del Antiguo Perú[12] navegaron el océano Pacífico hasta la Polinesia mucho antes que los occidentales.[13]

[12] El concepto "Antiguo Perú" se desarrolló por el investigador noruego Thor Heyerdhal "padre" de la historia de la navegación indígena no-occidental precolombina. Para él, en el PSA, los territorios que van desde Arica hasta Guayaquil forman parte del Antiguo Perú. Ver su texto *La navegación marítima en el Antiguo Perú. Seafaring in Early Peru*. Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1996. Llévese en cuenta que Guayaquil fue parte del Perú hasta 1822 (cuando Bolívar incorporó ese antiguo gran puerto a Colombia; históricamente sólo en 1830 surgió Ecuador como Estado-nación independiente) y Arica hasta 1929 (cuando Chile – que hizo la guerra al Perú en 1879 para apropiarse, entre otras cosas, de su rico Desierto de Atacama – incorporó definitivamente ese otro gran puerto histórico).

[13] Ver mi texto "Proyecciones Andinas en el Pacifico. Del pasado al presente", en "Geopolítica de América Latina y el Caribe", Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1999, pp. 43-72.