

**Agua y corredores multimodales del TLCAN:
saqueo en nombre de la *competitividad*.**

Gian Carlo Delgado Ramos¹

El 31 de marzo de 2006 se anuncia, desde Cancún, México, la formación del *Consejo de Competitividad de América del Norte* (CCAN) como uno de los ejes operativos de la *Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte* (ASPAN). Esta última formalizada el 23 de marzo de 2005 en Waco, Texas, por los Ejecutivos de México, EUA y Canadá en medio de un total hermetismo; sin la aprobación de los respectivos aparatos legislativos; a espaldas de la población y en colusión con el gran capital a modo de fortalecer, garantizar y proteger sus inversiones y negocios en la zona del TLCAN.

El CCAN, oficialmente lanzado hasta el 15 de junio de 2006, tiene como antecedente una reunión celebrada en Louisville, Kentucky (enero de 2006) en la que convino la cúpula política y empresarial “de la región”. Llama la atención sin embargo, la débil presencia del empresariado canadiense y mexicano. En el caso de Canadá ésa fue esencialmente gubernamental, a excepción de algunas asociaciones mercantiles y de United Parcel Services (UPS) de Canadá, empresa que tiene su casa matriz en EUA. En lo que refiere a los “representantes industriales mexicanos”, estaban los ejecutivos de Ford, Exxon-Mobil Ventures, Chrysler y UPS; todas empresas extranjeras.

Con tal tipo de encuentro no es sorpresa que una vez conformado formalmente el CCAN, éste agrupe a una cúpula empresarial en la que, la de EUA es la de mayor peso, tanto en términos estratégicos, como del mercado mundial y regional. La secretaria del CCAN, según se acordó, está al mando de la *Cámara de Comercio y el Consejo de las Américas* (fundado por Rockefeller), ambos de EUA; el *Instituto Mexicano para la Competitividad – Imco*, de México (financiado por el sector privado nacional e internacional); y el *Consejo Canadiense de Directores Ejecutivos*. El comité ejecutivo del CCAN es conformado por 30 empresas u organismos empresariales y el consejo asesor por 200 empresas más. En el primer grupo destacan de parte de EUA: Chevron, Ford, General Electric, General Motors, Lockheed Martin, Merck, Procter & Gamble y su filial PUR Water Purification, Mittal Steel,

entre otras. De Canadá: Power Corporation of Canada, Suncor Energy, Linamar, Home Depot, etc. Y de México: el Consejo Coordinador Empresarial, el Consejo Mexicano de Hombres de Negocios, la Confederación de Cámaras Industriales, Grupo Posadas, Modelo, Kimberly-Clark México (EUA), Grupo CYDSA, etc.

Nótese que el grueso de actores estadounidenses, pero también en menor grado canadienses, están ligados al sector energía, a la explotación de minerales, biodiversidad, hidroelectricidad y recursos forestales. Ello es un rasgo que sugiere una profundización del saqueo de recursos naturales de la región, o dicho en otras palabras, del saqueo integrado en el nombre de la “competitividad”, la “prosperidad” y la “seguridad”.

Lo anterior es evidente si se toma nota de que la “competitividad” es asumida por el Imco como, “...*la capacidad de atraer y retener inversiones*”.² No sobra precisar que el Instituto incluye entre sus consejeros a representantes de empresas como Grupo Posadas, Peñoles, Imsa, Alfa Corporativo, Kimberly-Clark (EUA) o Carlyle Group.³

La competitividad así concebida por la oligarquía mexicana, está muy lejos de garantizar la seguridad nacional del país, si ésta es entendida como una dimensión de la soberanía nacional, subsumida al contexto constitucional. También cancela cualquier intento de buscar equiparar las acciones de estímulo a la investigación y desarrollo e industrialización propias de EUA y otros centros metropolitanos. Por el contrario, en lo concreto, el discurso oligárquico-imperial de la competitividad promueve mantener impertérritas las políticas neoliberales; las condiciones de saqueo y profunda dependencia de la periferia; y la brecha creciente entre ricos y pobres.

Es de notarse que en este panorama, la competitividad mexicana tal y como es concebida por el Imco y ciertamente por el gobierno mexicano en curso, implica un retroceso histórico de tal orden que nos está colocando en una situación comparable a la de finales del siglo XIX cuando el sector productivo y extractivo estaba abrumadoramente controlado por capital extranjero.⁴ La principal diferencia es que a principios del siglo XXI, el país es encausado hacia un escenario de saqueo y subordinación aún mucho más agudo dados los inusitados ritmos contemporáneos de extracción y consumo de recursos naturales; realidad que se agrava de frente a los límites ecosistémicos ya observables.

Además de los hidrocarburos, en México se ha venido acelerando la desnacionalización del acceso, gestión y usufructo de recursos como los mineros, la biodiversidad y el agua. Esquemas como el del *Corredor Biológico Mesoamericano* (CBM) y el *Corredor Coralino Mesoamericano* han sido implementados desde el Banco Mundial / Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF, por sus siglas en Inglés), de tal suerte que se abren las puertas al capital privado, sobre todo extranjero, para que usufructúe la biodiversidad nacional y regional; en especial su dimensión como “banco genético” útil a la industria que hace uso de la biotecnología (e.g., farmacéuticas). En 2001, a un año de haberse lanzado oficialmente el CBM, se precisaba que éste involucraba inversiones directas por 888 millones de dólares (mdd), e inversiones indirectas por 4,541 mdd.⁵

De modo similar, la desnacionalización creciente de las reservas de acero y de otros minerales, ha sido inusitada, particularmente desde 1990 cuando se consolidaron diversos proyectos privatizadores de siderúrgicas estratégicas. En 2006 se extranjerizaron por ejemplo, 50 años de reservas probadas de acero mexicano con la venta de la siderúrgica Sicartsa a la multinacional Arcelor Mittal (parte del CCAN); una tendencia que apunta a continuar y que ahora se presume como parte de la conformación de una *Estrategia Norteamericana del Acero* –según notifica el CCAN.⁶

El agua en la mira

En el caso del agua, se identifica desde el CCAN que Canadá juega un rol central en la transferencia masiva de agua hacia EUA, algo factible si se toma nota que ese país cuenta con alrededor del 6% de las reservas de agua mundial y 20% de las continentales.⁷

La idea de trasvasar cantidades masivas de agua hacia EUA, no es sin embargo original del CCAN. Como lo detalle en *Agua, Usos y Abusos*⁸, ésta se remonta a diseños tan añejos como los de 1964 cuando la empresa de ingeniería Ralph M. Parsons precisaba las características de lo que entonces se denominó como la *North American Water and Power Alliance* (NAWAPA). El proyecto de unos 140 mil millones de dólares según actualizaciones de 1979, tal y como fue concebido por Parsons, ofrecía 100 años de abastecimiento de agua canadiense hacia EUA –como mínimo- y cerca de 223 mil km² de

tierras irrigadas en lo que sería un gran cinturón agrícola que se extendería a lo largo de la planicie que va de Canadá hasta la frontera con México en Texas. El proyecto, junto con otros que vinculan las reservas mexicanas del sureste y las centroamericanas a las necesidades de la infraestructura integrada a desplegar desde el marco del “renovado” Plan Puebla Panamá (PPP), ha sido “recuperado” por el CCAN en el marco de lo que denomina como sistema multimodal integrado para la “prosperidad” y la “competitividad”.

La integración de las reservas de agua a la dinámica del TLCAN-ASPAN ya se discutía en la reunión de 2004, *Task Force on the Future of North America*, que llevó a la conformación de la ASPAN. Entonces se señalaba que:

...ningún asunto –ni el agua canadiense, ni el petróleo mexicano, ni las leyes antidumping estadounidenses- están fuera de la mesa de negociación, por el contrario, las cuestiones controvertidas o inextricables simplemente requerirán más tiempo para que maduren políticamente.⁹

El asunto, fue de nuevo abordado por políticos y empresarios de la región en el marco del *North American Forum*¹⁰ efectuado en septiembre de 2006 en Banff, Alberta (Canadá) como parte de la temática ambiental y de infraestructura fronteriza. Paul Wihbey del *think-tank* estadounidense *Global Water & Energy Strategy Team* (GWEST), un ente que también prepara un informe sobre energía en colaboración con el banco de inversiones FirstEnergy Capital Corp., de Canadá, notificaba que: “...la exportación de agua a granel tomará lugar desde Canadá –Manitoba, Newfoundland, Quebec y British Columbia- en el lapso de dos a cinco años.”¹¹

Wihbey señaló que una de las primeras acciones sería la construcción de un acueducto desde Manitoba, Canadá, hasta Texas en EUA. El proyecto, que en sí es una reproducción parcial de la NAWAPA, podría costar, suscribe Wihbey, entre 4 y 8 mil millones de dólares (mddd) y generaría unos 7 mddd en utilidades anuales. El negocio es tal, afirma Wihbey, que además se podría exportar agua por vía marítima; tan sólo Newfoundland tendría una capacidad de sacar unos 3 mil supertanqueros anuales.¹² El problema, agregó, es la cuestión del precio, un asunto que estima se solucionará pronto, “...cuando EUA y el resto del mundo comiencen a darle un valor económico a esta mercancía”.¹³ Contexto en el que la OMC juega un rol fundamental.

Es sugerente observar que la *Comisión Nacional del Agua* (CNA) de México, suscribiera en una de sus publicaciones oficiales y a pocos meses después del *IV Foro Mundial del Agua* celebrado en la Ciudad de México en marzo de 2006 que:

...el derecho al agua no significa, sin embargo, que la provisión de agua y saneamiento deba ser gratuita. [Por lo tanto] se debe reconocer el derecho al agua como el derecho a tener acceso a los servicios de agua –en la cantidad necesaria para sostener la vida y dignidad humanas– a un precio justo para cubrir el costo de proporcionar y mantener el servicio en el futuro.¹⁴

Lo anterior quiere decir que aquellos que no tengan recursos económicos, en lo concreto serán desnudados de ese derecho puesto que en el fondo, un derecho humano está siendo perversamente asumido como un derecho de mercado.

La “agenda escondida” de Banff, como se le califica al asunto del agua ahí discutido, tuvo continuidad en una discusión puntual que se celebró a puertas cerradas en Calgary, Canadá el 27 de abril de 2007 como parte de una serie de eventos que conforman el proyecto del *Futuro Norte Americano 2025* a cargo del *Center for Strategic and International Studies* (Washington, D.C., EUA) y con el que colaboran el *Centro de Investigación y Docencia Económicas* (México) y el *The Conference Board of Canada*.

Según se auto-concibe el proyecto a 2025, en lo que refiere al agua éste es útil porque:

...los políticos se beneficiarán de una aproximación más proactiva para explorar soluciones creativas más allá de los actuales acuerdos de manejo transfronterizo del agua que EUA ha pactado tanto con México y Canadá. Una de esas opciones podrían ser los acuerdos regionales entre Canadá, EUA y México en aspectos como el consumo de agua, transferencias de agua, desvíos artificiales de agua fresca, tecnologías de riego para la conservación de agua, y consumo urbano.¹⁵

En este tono se ha venido presionando desde hace ya algunos años para que la gestión del agua superficial y subterránea sea descentralizada. En el caso de México, la *Ley de Aguas Nacionales de 2004*, entre otras cuestiones, formaliza la descentralización de la administración del agua, al tiempo que precisa que se debe pagar por ésta.¹⁶ Y es que ha de subrayarse que la descentralización tiene como motivo medular el hecho de que por la vía de acuerdos regionales es posible establecer convenios desventajosos, o leoninos, entre las grandes multinacionales, entes como el Banco Mundial (BM) o el Banco Interamericano de Desarrollo, y el municipio, provincia o región. Ello es posible porque permite dejar al

Estado nacional fuera del “arreglo”, en especial al poder Legislativo nacional. Los acuerdos regionales, como lo corrobora la ya amplia experiencia del BM en México, generan además un ambiente que induce frecuentemente esquemas de sobornización.¹⁷

Perfil de la integración del saqueo: los corredores del TLCAN.

El histórico saqueo de recursos, de explotación de la fuerza de trabajo y de transferencia masiva de excedentes desde México a favor del gran empresariado, particularmente de EUA, se agudiza con la propuesta de “integración profunda” de Robert Pastor¹⁸ que fuese puesta sobre la mesa desde 2001, pero lanzada de modo más elaborado desde la ASPAN y su CCAN. Se trata de un esquema que se gesta en momentos en que, en México, irónica aunque previsiblemente, el Sr. Calderón equipara la fortaleza de la economía mexicana con la capacidad de recibir préstamos de “organismos internacionales” para la construcción de infraestructura. Tal es el caso del memorándum de compromiso pactado en febrero de 2007 por un monto de hasta 2,500 mdd entre México y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); un ente que por medio del PPP está financiando, entre otras cuestiones, lo que define como el corredor del Atlántico y del Pacífico, el corredor turístico del Caribe, y los corredores logísticos interoceánicos de Guatemala, Costa Rica y Panamá.¹⁹

Lo que se asume por el gobierno de Calderón como “infraestructura para la competitividad” y que se sustenta en el despliegue, no de cualquier tipo de infraestructura, sino de aquella integrada a modo de corredores *productivos multimodales* altamente vinculados a los intereses empresariales de EUA, tiene como su antecedente inmediato (aunque no por ello novedoso), al *Programa de Integración Nacional de Transporte y Logística*.

Elaborado por representantes empresariales y del gobierno, fue entregado al gabinete del Sr. Calderón en diciembre de 2006. Entonces, Carlos Godínez de *Intermodal*, una filial de la empresa *Schneider* (EUA), sostenía que: “...el objetivo será identificar las condiciones que coloquen a México como un *centro multidireccional de transporte*”.²⁰

No es pues casual que en esta coyuntura, Calderón colocara en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a Luis Téllez, ex-secretario de energía (1997-2000) e íntimamente vinculado a los intereses empresariales nacionales y extranjeros al figurar

como miembro del consejo administrativo de empresas como Carlyle (parte del CCAN), Bancomer/BBVA, Grupo México, Desc, Sempra Energy, Gap, entre otras.

Los lineamientos a seguir han sido ya delineados por el CCAN²¹ cuando notifica que los principales ejes multimodales de la “integración profunda” son: el Corredor CANAMEX del oeste americano (concebido desde 1995 en la *National Highway Designation Act*) que se vincula a un corredor estadounidense del Pacífico; y el SuperCorredor de América del Norte que se enlaza con el Corredor Comercial del Golfo de México de EUA por la vía del corredor TransTexas (ya en diseño a petición del Departamento de Transporte de ese estado).

Como lo discutí en *Agua y Seguridad Nacional* (Arena. México, 2005), el diseño típico de un corredor multimodal incluye como aspectos nodales: 1) *medios de transporte* para mover materias primas y mercancías (e.g., canales de agua, ferrocarriles de alta velocidad, autopistas); 2) *energía* para hacer funcionales los corredores (petróleo, gas, electricidad); 3) *agua* para actividades productivas (e.g., represas, trasvases, acueductos, sistemas de bombeo, distribución y tratamiento de aguas); 4) telecomunicaciones que integren al corredor en tiempo real tanto hacia adentro de éste, como con otros corredores y con el exterior en general.

Los corredores arriba mencionados, el CANAMEX y el SuperCorredor, se caracterizan de hecho por considerar el emplazamiento integral de ese abanico de infraestructura íntimamente vinculada a procesos productivos regionales, nacionales y locales, todos, como se precisó, en función de la dinámica económica-comercial de EUA. En relación a ese último punto, llama la atención, por sus implicaciones eco-sociales, el fuerte impulso que se le está dando a la agricultura “nano-biotecnologizada” a lo largo de los corredores desde lo que se ha denominado como *Iniciativa Norteamericana de Biotecnología*²² y en la cual se procuran los intereses sobre todo de la multinacional Monsanto (EUA). Por ejemplo, para el caso del CANAMEX, la implementación y avance de dicha iniciativa es evaluada por la Universidad de Arizona.²³

Ahora bien, aunque la concepción de los corredores a lo largo y ancho del continente Americano no es nueva, sobre todo en el área que va de Alaska a Panamá, es de notarse que

los recientes diseños ingenieriles y de factibilidad, corroboran su carácter estratégico y la actualidad de su eventual construcción a partir del apoyo de los Estado nación y sus distintos niveles de gobierno, el sector privado y financiero (e.g. Goldman Sachs, Morgan Stanley; involucrados en la concesión de infraestructura estratégica como carreteras, puentes, etc), los organismos bilaterales como el *North American Development Bank* (en lo que refiere a agua) y entes como el BM y el BID.

- El corredor CANAMEX

Atraviesa los estados de Arizona, Nevada, Utah, Idaho y Montana en EUA. Se enlaza con la provincia de Alberta en Canadá y a los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit y Jalisco en México. Desde ambos extremos, los corredores continúan, por un lado, hasta Alaska y, por el otro, hacia la Ciudad de México, punto donde el CANAMEX se enlaza con el SuperCorredor.

Es impulsado por la *Coalición del Corredor CANAMEX* en la que se vinculan diversas entidades gubernamentales relacionadas a la construcción de infraestructura de transporte, energía, comunicaciones y de seguridad. Se unen también actores empresariales interesados

en el negocio de su diseño, construcción y concesión.



El corazón del corredor es su conexión ferrocarrilera y carretera, pues es la que delinea geográficamente el emplazamiento del corredor. Ésta sale de la ciudad de México, pasa por Guadalajara y se conecta a los puertos de altura de Mazatlán, Topolobampo y Guaymas (por modernizarse). Sigue hacia Hermosillo que se ubica como puerto terrestre multimodal; pasa los puntos de inspección de Benjamín Hill y Mariposa; y se conecta con EUA en Nogales para seguir rumbo a Tucson –siguiente puerto terrestre multimodal. Ha de recordarse que este tramo, de Topolobampo a Nogales, ya había sido diseñado como

recordarse que este tramo, de Topolobampo a Nogales, ya había sido diseñado como

potencial corredor multimodal durante el porfiriato por el ingeniero estadounidense Albert K. Owen, encargado de construir las líneas ferrocarrileras en la zona.

Hasta aquí, el corredor y sus puertos marítimos y terrestres moverían desde México mayores cantidades de recursos naturales (e.g., cemento, acero); granos y hortalizas producidos por la agroindustria emplazada a lo largo del corredor –sobre todo en el tramo de Topolobampo a Nogales, donde hacen negocio empresas como La Costeña, Minsa o Asgrow (de Monsanto; EUA); productos maquilados por empresas multinacionales en la frontera mexicana (e.g., automóviles); etc. Su destino, tanto EUA como los mercados de Asia.

CANAMEX continua rumbo Alaska donde hay considerables reservas de gas y, en menor medida, de petróleo. De Tucson va a Phoenix, Kingman-Las Vegas (tramo en el que se construye un nuevo paso por la represa Hoover [el Colorado River Bridge]), St. George, Salt Lake City, Pocatello, Idaho Falls, Great Falls, Lethbridge y SweetGrass (ya en el borde fronterizo con Canadá). En Alberta (Canadá), el tramo de 1,200 km que cruza la provincia se conoce como *North-South Trade Corridor* (por el nombre de la iniciativa local de 1.4 millardos de dólares). Enlaza a Calgary, Red Deer Region, Edmonton y Grande Prairie. Ya en British Columbia, CANAMEX sigue hasta Watson Lake en dirección a la provincia de Northwest Territories donde enlaza Whitehorse con la frontera de Alaska. A partir de ahí, se define una supercarretera hasta Fairbanks (Alaska).

CANAMEX es prácticamente un corredor continuo que va a lo largo del Pacífico desde Alaska a Panamá si se suman a éste, tanto el corredor costero del pacífico de EUA, la carretera panamericana y los principales puertos marítimos de altura hasta el Canal de Panamá. En México destacan los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, formalmente integrados al SuperCorredor como parte de las necesidades de EUA para mover mercancías de y hacia Asia puesto que la capacidad de sus puertos en California ya es limitada. Tan solo el puerto de Los Ángeles-Long Beach maneja con dificultad el 40% del cargo total en EUA y el 80% del correspondiente a importaciones provenientes de Asia.²⁴

- SuperCorredor de América del Norte

Se extiende a lo largo de 4 mil km desde Canadá hasta el centro de la República Mexicana y se estima que movilizaría mercancías en un rango superior al billón de dólares (millones de millones). Es impulsado, sobre todo, por la *Coalición del SuperCorredor de América del Norte* (NASCO), fundada en 1994 a la par de la firma del TLCAN.

El corredor se extiende de la Ciudad de México hacia el norte. Pasa por Hidalgo y prosigue a San Luis Potosí, sitio que funge como puerto multimodal terrestre y en donde se enlazan líneas férreas y carreteras provenientes de los puertos del Pacífico como el de Lázaro Cárdenas y el de Manzanillo (con cuyo gobierno estatal ya se tienen firmados acuerdos de

SuperCorredor de América del Norte



cooperación con la NASCO). Mientras esos puertos manejarían muchas de las importaciones provenientes de Asia, los puertos de Altamira y Veracruz en el Golfo de México, principalmente se vinculan al corredor como fuentes de abastecimiento de petróleo y petroquímicos.

Es de subrayarse que como producto de la privatización de la paraestatal *Ferrocarriles Nacionales de México* (que comenzara en 1995), la conexión de puertos con líneas férreas está a cargo de la iniciativa privada mucha de la cual es estadounidense. Kansas

City Southern de México (EUA) controla la conexión con los puertos de Veracruz, Tampico y Lázaro Cárdenas; Grupo Ferroviario Mexicano (74% propiedad de Grupo México y 26% de Union Pacific de EUA) lo hace con los de Manzanillo, Altamira y Tampico; y Ferrocarril del Sureste (Ferrosur), de Grupo México, los de Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz (éste último por derecho de paso).

El SuperCorredor continua de San Luis Potosí rumbo a Monterrey y Laredo y ya en territorio de EUA enlaza las ciudades de Dallas (puerto multimodal terrestre del TransTexas), Denton, Oklahoma y Kansas (puerto multimodal terrestre). Desde ahí, se abren dos vertientes. Una hacia la zona este -la de los Grandes Lagos- que vincula, primero,

a Chicago y Detroit en EUA al pasar por los estados de Illinois, Indiana y Michigan; después, a Toronto, Ottawa y Montreal en Canadá (el denominado corredor del Atlántico que incluye el Corredor Comercial –costero– del Golfo de México en EUA hasta Florida). La otra, manteniendo su rumbo hacia el norte, llega hasta Winnipeg en Canadá y desde ahí se conecta a Calgary para vincularse con el Corredor CANAMEX y hasta Alaska.

El tramo Kansas-México es impulsado desde una coalición denominada “Mexiplex” en la que están representantes del gobierno nacional y local de ambos lados de la frontera, la Corporación Mexicana de Iniciativas de Negocios, la Cámara Hispánica de Comercio de la Gran Ciudad de Kansas, etc. Este tramo es de particular importancia pues según el modo de operación del SuperCorredor, éste se plantea como clave puesto que permite el desvío de las mercancías provenientes de Asia con destino a EUA, hacia los puertos mexicanos en el Pacífico. Según precisa la NASCO, los contenedores serían inspeccionados en puertos mexicanos por agentes aduanales y de seguridad de ambos países y cualquier tipo de inconvenientes serían “manejados” desde territorio mexicano. Ya “asegurado” el cargo, se enviaría por tren a Monterrey donde se ha hecho un fuerte cabildeo empresarial para la construcción de un puerto multimodal terrestre de funcionalidad aduanal similar: la Villa XXI que es impulsada por el también miembro de la NASCO, Arturo Garza Barragán. Desde ahí el cargo sería transportado en camiones/tren hacia EUA, teniendo como principal destino el puerto multimodal terrestre de Kansas.

Entre los principales socios de la NASCO están, además de representantes de gobiernos locales y de entidades gubernamentales de los tres países como la US-Mexico Chamber of Commerce, empresas como la ferrocarrilera Kansas City Southern (KCS) junto con su filial en México, Lockheed Martin, Priority Logistics, Trans Am Group, Canadian Transit Company, Cadre Technologies, Grupo Hemas / Protect-Us, Grupo Domos, International US Bank of Commerce, entre otras.

Asegurando inversiones y transferencias de riqueza: “seguridad” y guerra.

La urgente “necesidad” de tornar “competitivo” a México a través de la construcción de infraestructura intermodal, viene estimulando el incremento de la deuda público-privada y de los flujos de inversión extranjera directa y, consecuentemente, aumentando con creces la transferencia de excedentes hacia el exterior (sobre todo a favor de EUA y de organismos como el BM-BID). Dicha transferencia no sólo es en términos dinerarios, sino de manera notoria en forma de exportaciones masivas de recursos naturales a granel; un panorama en el que el control y usufructo “asegurado” de los recursos estratégicos se torna esencial de frente a la de agudización de las condiciones socioeconómicas nacionales y en medio de un escenario mundial que tiende a una mayor regionalización económica.

En lo que respecta al agua, las mayores transferencias hacia EUA sugieren potencialmente darse en la zona del sureste de Canadá en el marco de lo que se conoce como proyecto Atlántida (debido a que así ha sido calificada la “Región Económica del Noroeste de EUA/ Canadá” por el *Atlantic Institute for Market Studies*). Éste incluye, entre otras acciones, revivir los proyectos de trasvase de agua ya diseñados por Parsons cuando hablaba de un canal que se extendía de British Columbia (Canadá), en su extremo este, hasta el Lago Superior en el oeste. El canal se concebía entonces como fuente de abastecimiento de agua para la agroindustria y como medio de transporte que posibilitaría la navegación del Atlántico hasta el corazón de la provincia de Alberta. Además, Atlántida parece sumar, como primera acción, el también viejo proyecto del *Great Recycling and Northern Development Canal*, que pretende la construcción de un dique en la boca de James Bay para luego enviar el agua hacia una serie de canales y represas (al menos unas 10 ubicadas al sur en dirección a los Grandes Lagos).²⁵ En este contexto, si se considera que el agua no fue un tema excluido en las negociaciones del TLCAN, son de llamar la atención las declaraciones vertidas por Paul Wihbey en la reunión de Banff ya arriba mencionadas.

En México, las reservas superficiales y subterráneas de la cuenca del río Bravo son asimismo estratégicas, particularmente si se toma en cuenta tanto el desplazamiento geográfico del SuperCorredor como las actividades económicas aledañas. Entre ellas, destacan las necesidades de la agroindustria de EUA que se emplaza en lo que se conoce como la Gran Planicie sur, es decir, la de los estados de Texas, Oklahoma, Kansas y Nebraska que concentran aproximadamente la tercera parte de la producción nacional en

tierras irrigadas. Si se toma nota de que esa actividad depende en un 90% de las reservas del acuífero de Ogallala –cada vez más explotado-, es entonces muy probable que se produzca un conflicto mayor por el acceso, gestión, control y usufructo del agua de la cuenca hidrológica transfronteriza a modo de reducir la presión sobre el acuífero estadounidense.

Conforme la escasez de agua en la región se agudice a causa de los ritmos de consumo y despilfarro, así como por cuestiones relacionadas al calentamiento global, el Bravo se perfila como potencial foco de disputa. No es pues casual que la agencia Stratford precisara entorno al “conflicto” por el pago de cuotas de agua de 2004, que:

...el rápido crecimiento de la población y de la infraestructura económica en ambos lados de la frontera entre México y Estados Unidos [pero sobre todo en EUA], está provocando que en los próximos años exista una disminución de las cuotas de agua. De hecho, la disputa en la frontera por incrementar las escasas cuotas de agua que existen en este momento pueden descarrilar las relaciones comerciales y diplomáticas, dañar el TLCAN y provocar confrontaciones entre los gobiernos locales y entre los residentes que viven a lo largo de la frontera.²⁶

Es una situación cuyo orden de probabilidad es creciente y que puede desembocar en por lo menos tres escenarios no excluyentes entre sí. El primero, manejado desde la sección de EUA de la *Comisión Internacional de Límites de Agua*, alude a una conversión en metálico de eventuales deudas de agua de parte de México que posibilitaría la generación de intereses potencialmente convertibles a pagos mayores de agua en el futuro.²⁷ El segundo, delineado por la *Comisión Nacional del Agua* (CNA), sugiere el riesgo que corre el país de la amenaza implícita de EUA de modificar o salirse del Tratado de 1944 y proceder con una postura ventajosa y unilateral en lo que refiere al usufructo del agua fronteriza.²⁸ Y, el tercero, avisa el riesgo de perder, al menos, parte del territorio nacional fronterizo como consecuencia de una inestabilidad interna mayor; a su vez resultante de una agudización de la situación socioeconómica nacional que bien podría desembocar en una balcanización del país a raíz de una eventual intervención de tropas de EUA –o de la ASPAN– en México. Entonces, bien podría operar una anexión formal a EUA similar a la ocurrida con Texas en 1845.

En cuanto al último punto, la cuestión no es de tomarse a la ligera, sobre todo si se consideran las advertencias que hizo el consejero del Pentágono, Andrew Marshall, en un

informe secreto que se filtró al *The Guardian* en febrero de 2004. En ése precisaba que EUA debía prepararse para estar en condiciones de “apropiarse” del agua, “allí donde esté y cuando sea necesario”.²⁹

Además, ha de recordarse que ya en 1994, el *Briefing Paper* INSCOM SCG 90-01 del Pentágono, desclasificado por la Ley de Libertad a la Información, consideraba “concebible” que,

...un eventual despliegue de tropas estadounidenses en México, podría ser recibido favorablemente si el gobierno de México enfrentara la amenaza de ser derrocado como resultado del caos económico y social generalizado.³⁰

La viabilidad de tal consideración es corroborada por la propia historia de México pues en tales condiciones socioeconómicas el país perdió más de la mitad de su territorio. La justificación, en caso de ocurrir nuevamente, bien podría ser la de una intervención como medida para proteger “la seguridad y la prosperidad de América del Norte”.

Ahora bien, es cierto que la adjudicación y usufructo de los recursos e infraestructura estratégica requiere de contextos lo más estables posibles para la fácil transferencia de excedentes. Sin embargo, ello no necesariamente significa estimular escenarios de paz. Por el contrario, el caos, bajo ciertas condiciones, permite incluso una mayor facilidad para el diseño y operatividad de profundos esquemas de saqueo. En este sentido, la construcción de esas “ciertas condiciones” se vuelve una cuestión estratégica. La necesidad de establecer una serie de mecanismos que “controlen” el caos, es decir, de estructuras de elaboración y aplicación del “orden” y la “seguridad” es pues central.

La “integración profunda” para con EUA, de hecho una *profunda colonialidad de facto* arropada del discurso del “libre mercado”, debe por tanto contar con un fuerte diseño de injerencia directa y encubierta en materia de seguridad, defensa y paramilitarización. Así, a la par de la promoción de la integración de las fuerzas armadas de Canadá y México al Comando Norte y de la extensión *formal* de la sombrilla nuclear de Alaska al Usumacinta, el impulso explícito de una “colombianización” del país por medio de lo que se viene calificando como “Plan México”, figura como elemento nodal de la ASPAN puesto que implicaría, entre varias cuestiones, “...aceptar ayuda estadounidense fuera de los límites que el Gobierno mexicano ha permitido”.³¹

Más aún, la “camisa de fuerza” sobre la región México-Panamá está siendo estratégicamente impuesta por medio del Plan México en un extremo, y el Plan Colombia (ahora *Plan Patriota*), en el otro. Todo en un panorama en el que el CCAN advierte que, “...los gobiernos...deberán cuidar de no tomar acciones nuevas que minen o reviertan las metas de la ASPAN sin tener razones claras y convincentes”.³²

Se está pues frente a la instauración de una atmósfera que, como lo demuestra ampliamente el caso colombiano, facilita el saqueo masivo de la región, estimula la criminalidad de Estado, devasta la cohesión y rompe la paz social.

Este es el tipo de panorama que la “integración profunda” promete promover, con todos sus canales de extracción de riqueza (los corredores), desde Alaska a Colombia y, de ser posible en el mediano-largo plazo, a Tierra del Fuego.

Una consideración final

A modo de hacer contrapeso a las medidas divergentes, subordinantes y latrocinias de la denominada "integración profunda", México, en lugar de mirar hacia el Norte deberá comenzar a hacerlo hacia el Sur puesto que en esa dirección las similitudes son mayores en todos los sentidos (e.g., históricas, culturales, socioeconómicas, etc).

La búsqueda y construcción de alternativas que por lo menos, de entrada, disminuyan la dependencia para con los centros metropolitanos -en particular EUA-, pone por tanto sobre la mesa la discusión de repensar la integración regional latinoamericana en alguna de sus modalidades. Y es que la integración latinoamericana, familiar para los pueblos de la región, figura como una medida posible para hacer frente, con mayor fuerza y posibilidades de éxito, a los lineamientos subordinantes metropolitanos.

Notas

- ¹ Doctor en Ciencias Ambientales por parte de la Universidad Autónoma de Barcelona. Investigador de la Universidad Nacional Autónoma de México. Blog: www.giandelgado.blogspot.com
- ² Instituto Mexicano para la Competitividad. *Situación de la Competitividad de México 2006*. México, 2007.
- ³ www.imco.org.mx
- ⁴ Entonces y hasta 1910 más de la mitad de la riqueza del país se encontraba en manos de extranjeros y controlaba todos los sectores excepto el agrícola y el artesanal. El empresariado extranjero era dueño del 76% de las empresas más grandes, 100% del petróleo, 98% de la minería y 89% de la industria (Story, Dale (1990). *Industria, estado y política en México*. Grijalbo/CONACULTA. México).
- ⁵ Delgado, Gian Carlo. *Biodiversidad, Desarrollo Sustentable y Militarización*. Ceiiich, UNAM / Plaza y Valdés. México, 2004.
- ⁶ ASPAN. "Prosperity Annex". *Security and Prosperity Partnership of North America. Report to Leaders*. EUA, Agosto de 2006: 5.
- ⁷ Delgado, Gian Carlo. *Agua y Seguridad Nacional*. Arena, Random House Mondadori. México, 2005.
- ⁸ Delgado, Gian Carlo. *Agua, usos y abusos: la hidroelectricidad en Mesoamérica*. Ceiiich, UNAM. México, 2006.
- ⁹ Informe filtrado sobre la reunion Task Force on the Future of North America, 2004 ..., en, Eaton, Janet M. *Threat to our Water: NAFTA, the SPP and Super-Corridors, Atlantica*. Council of Canadians. Canadá, sin fecha.
- ¹⁰ Presidido por los funcionarios Pedro Aspe (Ex-secretario de Hacienda del gobierno de Salinas), Peter Lougheed (Primer Ministro de Alberta, Canadá) y George Shultz (EUA), el evento congregó, además de funcionarios en materia de energía, recursos naturales, comercio y defensa, a numerosos empresarios, muchos de los cuales son parte del CCAN. Destacan representantes de Lockheed, Chevron (EUA/Canada), Pemex (México), Transcanada (Gas, Canadá), Pengrowth (energía; Canadá), Suncor Energy (Canadá), entre otros.
- ¹¹ Francis, Diane. "Time to Tap Canada's Water Riches". *Financial Post*. Canadá, 27 de septiembre de 2006.
- ¹² Ibid.
- ¹³ Ibidem.
- ¹⁴ CNA. *La Gestión del Agua en México: avances y retos*. México, 2006.
- ¹⁵ Peschard-Sverdrup, Armand. *North American Future 2025 Project*. Center for Strategic and International Studies. Washington, D.C., EUA., sin fecha.
- ¹⁶ Delgado, 2005. Op cit.
- ¹⁷ Véase: Delgado, Gian Carlo y Saxe-Fernández, John. *Imperialismo Económico en México: las operaciones del Banco Mundial en nuestro país*. Arena. Random House Mondadori. México, 2005.
- ¹⁸ Pastor, Robert. *Toward a North American Community: lessons from the old world for the new*. Institute for International Economics. EUA, 2001. Su propuesta se delinea en 2004, cuando sugiere literalmente una "integración profunda" producto, suscribe Pastor, del miedo a la inseguridad en un contexto post 11.09 y ante la posibilidad de otros eventos de esa naturaleza en la zona del TLCAN. Véase: Pastor, Robert. "North America's Second Decade". *Foreign Affairs*. EUA, enero-febrero de 2004.
- ¹⁹ Consúltese: www.planpuebla-panama.org/proyectos_resumen.htm
- ²⁰ Jiménez, Ismael. "Logística: aprovechar recursos". *Expansión*. México, diciembre de 2006. Las cursivas son mías.
- ²¹ CCAN, febrero de 2007. Op cit: 9.
- ²² ASPAN, agosto de 2006. Prosperity Annex. Op cit: 10, 38.
- ²³ CANAMEX. *Canamex Corridor Project Report, 2005*. EUA, sin fecha: 3.
- ²⁴ NASCO. *North America's SuperCorridor Coalition. Inbound Logistics*. EUA, noviembre de 2006.
- ²⁵ Delgado, 2006. Op cit: 29.
- ²⁶ Delgado, 2005. Op cit: 80.
- ²⁷ Ibid: 84.
- ²⁸ CNA, 2006. Op cit: 211.
- ²⁹ Delgado, Gian Carlo. "'Apropiarse del Líquido donde esté', sugiere el Pentágono" en; *Agua*. La Jornada. México, 2006: 189.
- ³⁰ Willson, Brian. "US Military moves into Mexico". *Earth Island Journal*. EUA, 9 de febrero de 1995.
- ³¹ Díaz Briseño, José. "Promueve EU el 'Plan México'". *Reforma*. México, 11 de mayo de 2007.
- ³² CCAN, febrero de 2007. Op cit: 20