



Pereira, Hugo

DEPARTAMENTO DE CONCEPCION. LA INTEGRACIÓN DEL DESPOJO Y LA  
EXCLUSIÓN

Revista Paraguay desde las Ciencias Sociales, revista del Grupo de Estudios Sociales sobre  
Paraguay, n° 4, 2014, pp. 69-93

*Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe, Universidad de Buenos Aires  
Argentina*

Disponible en: <http://www.grupoparaguay.org/revista>

RECIBIDO: DICIEMBRE 2013

ACEPTADO: MARZO 2014

## Departamento de Concepción. La integración del despojo y la exclusión<sup>1</sup>

Hugo Pereira

hugopereirac@gmail.com

*A la memoria del gran Maestro y amigo, Tomás Palau*

**Palabras claves:** Integración, IIRSA, Infraestructura vial, Modelo productivo.

### Resumen

Este artículo analiza la manera en que las obras de infraestructura vial del departamento de Concepción, norte paraguayo, iniciadas durante la dictadura, que supuestamente aisló a la zona como una represalia política, y terminadas luego de su caída, se han orientado a desarrollar un modelo económico extractivo, expansivo y excluyente en que no tiene cabida la población local, principalmente la campesina. Este proceso se fortalece actualmente con la ampliación del circuito rutero de la exportación en el marco de la “Iniciativa de Integración Regional Suramericana” (IIRSA) que hará cada vez más dependiente el departamento nortero de las reglas del mercado mundial. Más que aislamiento se fue configurando un sistema vial que integró los recursos naturales de la zona al circuito de producción y consumo mundial. Intereses geopolíticos y económicos motivaron el diseño y la apertura de las rutas de Concepción.

### Department of Concepción. The integration of dispossession and exclusion

**Key words:** Integration, IIRSA, road infrastructure, production model.

### Abstract

---

<sup>1</sup> © Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. El presente trabajo reproduce ampliamente el artículo elaborado en el marco del Concurso de Proyectos de investigación CLACSO-ASDI 2011 “Régimen de acumulación y clases sociales” con el apoyo del Programa de Becas del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). La propuesta presentada por el autor fue premiada junto a otras 7 de investigadores de diferentes países de América Latina de un total de 48 proyectos de investigación presentados a la convocatoria del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) dirigida a investigadores de América Latina y el Caribe.

This paper analyzes the way the road infrastructure of the department of Concepción, north paraguayan, initiated during the dictatorship, supposedly isolated the area as a political reprisal, and completed after his fall, have focused on developing a extractive economic model, expansive and exclusive that has no place local people, mainly peasants. This process is strengthened today with the expansion of the export road course as part of the "South American Regional Integration Initiative" (IIRSA), which will become increasingly dependent on the northern department of global market rules. More than isolation was setting up a road system that integrated natural resources of the area into the production and global consumption. Geopolitical and economic interests motivated the design and opening routes Concepcion.

## **I. Introducción**

Concepción es conocida en Paraguay como una zona “aislada durante la dictadura de Stroessner” en castigo a un levantamiento militar contra el gobierno que tuvo su origen en el lugar en 1947 en el episodio conocido como “revolución del 47” o “guerra civil del 47”. El levantamiento contó con la simpatía de la población concepcionera, reconocida siempre por su alta adhesión al partido liberal, organización política que tuvo activa participación en el intento de derrocamiento del gobierno colorado durante dicho episodio. El “aislamiento” impuesto a Concepción por el gobierno colorado de Alfredo Stroessner consistió en la no pavimentación durante el régimen stronista de las rutas que conectan al departamento con el resto del país. A éste último siempre se atribuyó el retraso del lugar en comparación con otras zonas de Paraguay.

Unos años después de la caída de la dictadura, producida en 1989, se concluye la construcción del asfaltado de las 2 rutas que sacan a Concepción de su aislamiento a finales de la década de los 90s y comienzos del 2000. El tramo Concepción – Pedro Juan Caballero se orienta al este llegando a la frontera con el Brasil, además de formar parte de la conexión vial norte-sur de la región oriental del país. Por su parte el tramo Concepción – Pozo Colorado conecta a la zona con Asunción, de norte a sur, pasando por la región occidental o chaco, donde el tramo empalma también con otras rutas chaqueñas en una orientación al oeste, hacia el Pacífico. En el 2011 se ha puesto en marcha la construcción del pavimento de la ruta “Concepción – Vallemí”, que une de sur a norte al departamento, llegando hasta la frontera con el Brasil. La obra se encuentra incorporada en el eje “Hidrovia Paraguay – Paraná” de la

“Iniciativa de Integración Regional Suramericana” (IIRSA), emprendimiento que busca precisamente la integración vial de los países de la región, en cuyo marco también se lleva adelante la rehabilitación y mejoramiento, respectivamente, de las dos rutas mencionadas anteriormente y que se insertan ahora en el eje “Interoceánico central” de IIRSA, diseñadas durante la dictadura, y cuya pavimentación se terminó luego de la caída del régimen.

La Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA) es producto de un acuerdo entre Presidentes sudamericanos reunidos en Brasilia en el año 2000, oportunidad en que consensuan impulsar acciones conjuntas para lograr la integración política, social y económica de la región<sup>2</sup>. Los gobiernos de los países parte de IIRSA acordaron una cartera de más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones con una inversión estimada de más de 74 mil millones de dólares a diciembre de 2009 (Juanche, 2011: 62).

La alta inversión en la infraestructura de integración se justifica por la valiosa riqueza de la región sudamericana, “una de las pocas del planeta que combina los cuatro recursos naturales estratégicos: hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua” (Barreda en Zibechi, 2006: 4). Se han diseñado ocho ejes transversales y dos longitudinales, organizados con el objetivo, según Glauser (2009), de que las regiones particularmente importantes en recursos queden dentro de dos o tres ejes simultáneamente. Dos ejes de IIRSA atraviesan el departamento de Concepción: el eje “Hidrovia Paraguay – Paraná”, a través de la ruta Concepción – Vallemí, y el eje “Interoceánico central”, a través de las rutas Concepción – Pozo Colorado y Concepción – Pedro Juan Caballero. Las obras de infraestructura concretadas en el departamento de Concepción y las que se encuentran en proceso de construcción han sido presentadas siempre a la opinión pública como la esperanza de despegue y desarrollo económico en un discurso similar al de los emprendimientos de integración regional.

“La Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA) –que comprende a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela- busca la integración regional para “...alcanzar una inserción competitiva, eficiente y equitativa de nuestra región en el contexto de la globalización. Esta iniciativa se justifica sobre la base de la necesidad de una agenda renovada de desarrollo, que

---

<sup>2</sup> <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/O/origenes/origenes.asp?CodIdioma=ESP&CodSeccion=117>

restablezca un patrón de crecimiento sostenido, creador de empleo, incluyente y participativo, que valore la riqueza ambiental y la riqueza cultural de nuestra región” (Juanche, 2011: 61).

La integración enmarcada en IIRSA, contrario a un desarrollo incluyente como se postula oficialmente surge como una necesidad de conectar los grandes centros de producción y consumo, es decir, “la expulsión de riquezas hacia los centros de demanda” (Glauser, 2009:43). Se trata como señala Zibechi (2006:4) de una integración “hacia afuera”, exógena, en vez de propiciar una integración “hacia adentro”. El drenaje de los recursos naturales sudamericanos se encuentra eficientemente asegurada, tal como asegura Ceceña, 2011, con la lógica de varios “canales de Panamá”.

“Este continente tiene el paso de mercancías más importante del mundo, *el Canal de Panamá*, un puente de mercancías y (...) de lo que haga falta. Además del Canal de Panamá, existe la idea del Panamá ampliado, la multiplicación de Panamás. El IIRSA (Proyecto de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica) es de algún modo, otros canales de Panamá, con características distintas a las del primero, pero que garantiza la posibilidad de que se alcancen fácilmente todos los mercados del orbe y que se movilicen cómodamente las mercancías importantes del mundo” (Ceceña, 2011: 12).

En Concepción, luego de la culminación de las rutas “Concepción – Pedro Juan Caballero” y “Concepción – Pozo Colorado”, no tarda en llegar el capital brasileño, visto con muy buenos ojos por la élite local. A orillas del río Paraguay, aprovechando la estratégica posición geográfica del departamento, se instala el frigorífico “Concepción”, de capital brasileño, hoy el mayor exportador de carne del país y tercero en el ranking nacional de exportadores<sup>3</sup>, en el centro de una estructura vial que asegura el traslado del ganado desde las zonas de cría y engorde (chaco, San Pedro, Amambay y Concepción) hasta la planta, desde donde la salida de la producción para la exportación también se encuentra asegurada por las rutas que fueron diseñadas durante el régimen que “aisló” a la “*región rebelde*”. El gobierno de la dictadura construyó y concluyó el puente que cruza el río Paraguay y une a Concepción y a toda la zona norte de la región oriental del país con el chaco, un articulador clave de la mencionada estructura rutera, lo que pone en entredicho el aislamiento que Stroessner impuso al lugar y puede observarse en la lectura que realiza del territorio el investigador Fabricio Vázquez:

“Nótese por ejemplo que la presencia de estancieros brasileños se realiza una vez que la infraestructura se encuentra implantada y sirviendo la misma para orientar la producción de ganado y la exportación de carne especialmente hacia su país de

<sup>3</sup> <http://www.cip.org.py/nuevos/exportadores2010.pdf>

origen (...) Las dinámicas, tanto pecuarias como agrícolas, tienen una clara orientación hacia el mercado fronterizo donde los actores más fuertes controlan los flujos generando una solapada dependencia económica hacia los actores brasileños, quienes “importan” el dinamismo (...) En el caso de la producción pecuaria, el territorio tiende a conectarse a los sistemas nacionales e internacionales (Paraguay y Brasil), asumiendo un rol secundario condicionado por el dilema de constituirse en un “territorio ganadero de exportación al mundo” sin que se generen crecimiento ni desarrollo económico local o regional. El Brasil, a través de sus estados más dinámicos, impone a los espacios fronterizos débiles y a las economías deprimidas sus propias reglas de juego económico, dejando muy poco margen de maniobra a los actores paraguayos quienes estratégicamente se integran a los mismos, con la lógica de alianza o desaparición (...) La implantación de ganaderos brasileños se realiza a expensas de las estancias de ganaderos paraguayos, quienes alquilan y hasta venden parte o la totalidad de sus tierras a los inversores extranjeros” (Vázquez, 2006: 70 - 78).

Sin que la población local lo perciba, las obras de infraestructura, de cuyas bondades se habla exclusivamente, se encuentran enmarcadas en un gigantesco proyecto de integración que a su paso va consolidando el agronegocio que además de despojar de soberanía al territorio nacional arranca la posibilidad de ejercer sus derechos a las poblaciones campesinas e indígenas, una realidad cada vez más frecuente en el campo paraguayo.

“Por lo menos 7.889.128 hectáreas de nuestro país (Paraguay) están en manos extranjeras. Es el 19.4% del territorio nacional y nadie parece sorprenderse ni preocuparse. Esa superficie, es equivalente a los departamentos de Itapúa, Alto Paraná, Canindeyú, Amambay y Concepción. Sumados, estos departamentos tienen 7.708.200 hectáreas. De la superficie total en manos extranjeras, 4.792.528 pertenece a brasileños, y 3.096.6000 a extranjeros de otras nacionalidades (...) El avance de la soja y la ganadería está generando una destrucción ambiental sin precedentes (...) Las comunidades campesinas y los pueblos indígenas que se ven afectados directamente por estar ubicados en áreas extranjerizadas, son testigos y víctimas de la profunda desigualdad y explotación que genera la expansión global del sistema capitalista. Para ellos, la extranjerización se traduce en una pérdida directa de derechos de acceso y uso de recursos naturales históricamente aprovechados y resguardados por ellos. Son ellos los que viven en carne propia la “guerra por el espacio”. Los propietarios extranjeros, pertenecientes a una élite transnacionalizada, portan formas de concebir el territorio conscientemente irresponsables del impacto que su actividad genera” (Glauser, 2009: 162 – 166).

El territorio campesino es desplazado para ser sustituido por la agricultura empresarial timoneadas por élites transnacionalizadas.

“El modelo del agronegocio confronta directamente con la población rural, propiciando su migración, sosteniendo una agricultura sin agricultores campesinos, sólo con operarios de maquinarias agrícolas (...) En esta carrera por la apropiación de la tierra, en los países periféricos hay un fuerte componente de

extranjerización de la misma a través de la compra directa o el arrendamiento de ellas, de forma visible a través de las empresas extranjeras, o de forma oculta a través de empresas locales, constituidas con capitales extranjeros” (Rojas, 2009: 21).

La expansión del modelo agroexportador deja a su paso muertes y conflictos en toda Sudamérica.

“Los conflictos entre productores y las poblaciones locales en el Brasil culminan muchas veces en muertes y algo semejante ocurre también en el Paraguay. La expansión de monocultivos de soja está provocando ondas de violencia en todos los países del MERCOSUR. Son afectadas comunidades campesinas e indígenas. Además se presenta el problema del uso intensivo de agroquímicos que provocan enfermedades en las personas, contaminan animales y afectan a los cultivos de los pequeños productores” (Carrón y Da Silva, 2006: 323).

La criminalización de los reclamos de los pobladores rurales a vivir en un ambiente libre de contaminación de agroquímicos y el desplazamiento forzoso de su territorio han sido mecanismos empleados para acallar sus denuncias. Dichas poblaciones son desplazadas para permitir la expansión del capital cuyo primer punto de ataque son las organizaciones campesinas.

“(…) se fue evidenciando que era el movimiento campesino sobre el que se aplicaba con más fuerza la represión, no sólo porque era el que más se movilizaba y más luchas llevaba adelante, sino porque sus demandas y reivindicaciones apuntaban a los pilares del modelo de acumulación del capital en el país: la tierra y los agronegocios. Era imperioso frenar el avance de las luchas y disciplinar a las comunidades y organizaciones populares” (Palau y otros, 2009: 11).

Este trabajo parte de la hipótesis de que las obras de infraestructura vial del departamento de Concepción diseñadas por la dictadura stronista, mientras se desarrollaba una supuesta política de aislamiento de la zona por parte del régimen, han sido parte de una integración que pactó la entrega de su soberanía territorial al capital extranjero el cual continuará expandiéndose ahora a través de la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA) que incrementará la dependencia de la zona del mercado mundial y la exclusión de la población local y el daño al medio ambiente. Nunca existió aislamiento, lo que se conoció como tal fue el tiempo sin infraestructura rutera que transcurrió en el lugar hasta concretarse una integración vial de los sistemas productivos, la exclusión social y la depredación de sus recursos naturales.

## II. La configuración histórica de un sistema vial integrador

### 2.1 Tratado de amistad y cooperación entre Paraguay y Brasil, los entretelones de un pacto de integración diseñado por Brasil.

Culminada la entonación de los himnos de Paraguay y Brasil en el salón Independencia del Palacio de López, en Asunción, en el marco de un acto iniciado a las 17 hs del día 04 de diciembre de 1975, el presidente brasileño Ernesto Geisel, declarado Huésped Ilustre de Paraguay por el gobierno<sup>4</sup> entrega al mandatario paraguayo Alfredo Stroessner un “extenso volumen” del “Plan Director de los Sistemas de Transportes entre Paraguay y Brasil”<sup>5</sup>.

El acto prosigue con la firma del Tratado de Amistad y Cooperación en el que queda establecido que “las Altas Partes Contratantes tendrán presente, al formular sus respectivas políticas viales (...) el Plan Director de Integración de los Sistemas de Transportes del Paraguay y del Brasil”<sup>6</sup>.

El acuerdo no queda en meras declaraciones. Los máximos exponentes del Equipo Económico de Paraguay y los miembros de la comitiva presidencial de Geisel, el día anterior a la firma del documento bilateral, dialogan sobre aspectos operativos claves. Al culminar el encuentro “los miembros del Equipo Financiero Técnico brasileño señalaron que están a punto de finiquitarse los detalles para la financiación del pavimentado de la ruta V”<sup>7</sup>. La ruta V, denominada “General Bernardino Caballero”, irónicamente en homenaje al líder político cuyo gobierno entregó al capital extranjero tierras públicas del Paraguay a cambio de la deuda asumida por el país luego de la finalización de la guerra de la “Triple Alianza” (Brasil, Argentina y Uruguay, 1864 - 1870) contra el Paraguay dando lugar a la aparición de los grandes latifundios, conecta a Concepción con el Brasil, al este, y empalma con otra vía, la ruta 3, que la conecta con Asunción al sur.

Un alto representante de la delegación brasileña, Gral. José Costa Cavalcanti, luego de la reunión, “refiriéndose al crédito de ocho millones de dólares, para la primera fase de la construcción de esta ruta, señaló que el gobierno paraguayo debe intensificar sus gestiones para lograr su concreción” (Ibídem). En representación del Equipo Económico de Paraguay, Delfín Ugarte Centurión, Ministro de Industria y Comercio, declaró a la prensa: “Cuando el presidente Stroessner piensa en el asfalto de dicha ruta no lo hace pensando solo en la

<sup>4</sup> Última Hora, 04/12/1975.

<sup>5</sup> ABC Color, 05/12/1975.

<sup>6</sup> ABC Color, 05/12/1975.

<sup>7</sup> ABC Color, 04/12/1975.



integración paraguayo-brasileña, sino considerándola como uno de los puntales del desarrollo socio-económico de todo el sector noreste del país, unas de las más ricas en cuanto a tierra fértil, mucha madera y muy regada. Esto fue corroborado por técnicos brasileños e ingleses que han venido a estudiar la zona”<sup>8</sup>.

La voz disonante en esos días proviene del Partido Liberal Radical cuyo directorio expresa su preocupación<sup>9</sup> hacia la firma del Tratado que en su artículo 6, párrafo 1 resalta que “ambos Gobiernos facilitarán a sus nacionales inversiones en el otro país”<sup>10</sup>. La falta de datos suficientes sobre los “antecedentes de los instrumentos bilaterales” generó la inquietud de la dirigencia liberal que denunciaba a través de un medio de prensa que la información sobre el acuerdo se limitaba a las noticias publicadas en los diarios sobre el hecho consumado de la firma de documentos, desconociéndose los antecedentes sobre las negociaciones y trámites previos<sup>11</sup>.

Pese a la desconfianza manifiesta de la débil oposición paraguaya se procedió a la firma de un tratado sobre cuya base, según el presidente brasileño Geisel, “se asentará ahora toda la estructura del (...) edificio de cooperación que venimos construyendo”<sup>12</sup> sin que “de esa mayor aproximación entre los Estados, no debe ni puede resultar cualquier tipo de dependencia” (...) “hemos buscado siempre fructífera interdependencia horizontal”<sup>13</sup>.

El acuerdo, inspirado según Stroessner por el “eminente y grande (sic) amigo del Paraguay, el Presidente de la República Federativa del Brasil, General de Ejército Don Ernesto Geisel”<sup>14</sup> da sus frutos. Casi 10 años después el periódico oficialista Patria, órgano de prensa del partido de gobierno, el Colorado, publica en su portada el avance de la construcción de la obra cuyo costo inicial asciende a los 21 millones de dólares<sup>15</sup>, financiado en 16 millones de la moneda estadounidense por la Cartera de Comercio Exterior (CACEX) del Banco do Brasil. En 1985 la entidad otorgará un nuevo préstamo al estado paraguayo de 12 millones y medio de dólares<sup>16</sup> para completar el financiamiento de la obra como asimismo

---

<sup>8</sup> ABC Color, 04/12/1975.

<sup>9</sup> Última Hora, 04/12/1975.

<sup>10</sup> ABC Color, 05/12/1975.

<sup>11</sup> Última Hora, 04/12/1975.

<sup>12</sup> ABC Color, 05/12/1975.

<sup>13</sup> ABC Color, 05/12/1975.

<sup>14</sup> ABC Color, 05/12/1975.

<sup>15</sup> Diario Patria, 06/05/1984.

<sup>16</sup> Última Hora 06/07/1985.

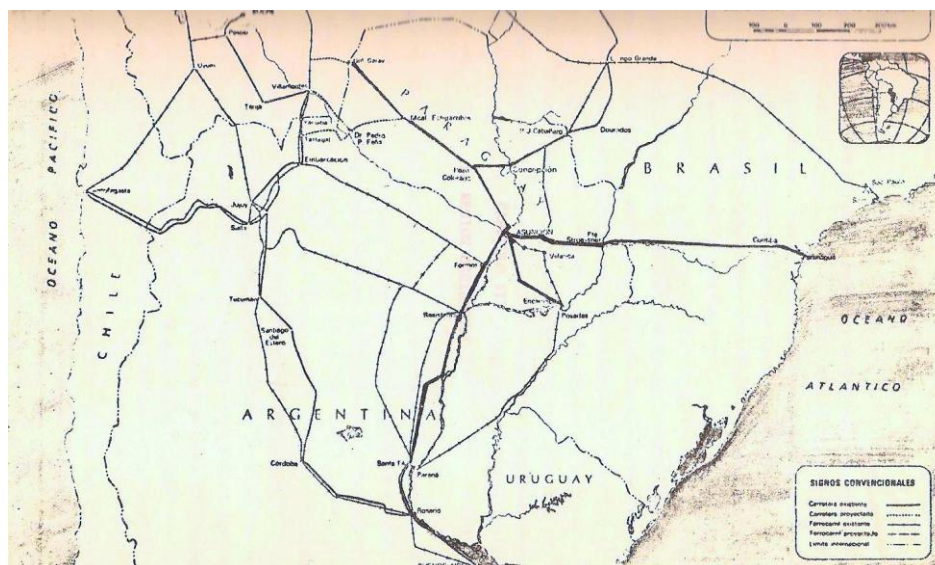
parte de la deuda asumida por el gobierno con el consorcio constructor por atrasos en el pago de la obra<sup>17</sup>.

Según el diario Patria “numerosas poblaciones unidas sobre esta ruta verán fortalecidas el progreso que traerá esta obra vial y por qué no decirlo toda la zona norte del país”, resaltando que “cruza extensas zonas agrícolas de la zona norte y la comunicación será más efectiva para la salida de los productos hacia mercados brasileños, inclusive hasta el Atlántico”<sup>18</sup>. La rehabilitación asfáltica de la ruta Concepción – Pedro Juan Caballero, emprendida recientemente en el marco de la IIRSA, según el documento del proyecto, ha apuntado a mejorar las condiciones del transporte en el eje de integración Paraguay – Brasil<sup>19</sup>.

## 2.2 El diseño de la vinculación vial del chaco paraguayo con el territorio de Concepción, “una firme voluntad del gobierno de Stroessner”

En el año 1977, el gobierno crea la Comisión Nacional de Desarrollo del Chaco “con la finalidad de estudiar y programar (...) las acciones tendientes al logro de los grandes objetivos nacionales de poblar y desarrollar el Chaco”<sup>20</sup>.

**Figura 1. Conexiones viales con el exterior de Paraguay. Proyecto Chaco, gobierno del Paraguay-OEA.**



<sup>17</sup> Ultima Hora /06/07/1985.

<sup>18</sup> Diario Patria, 06/05/1984.

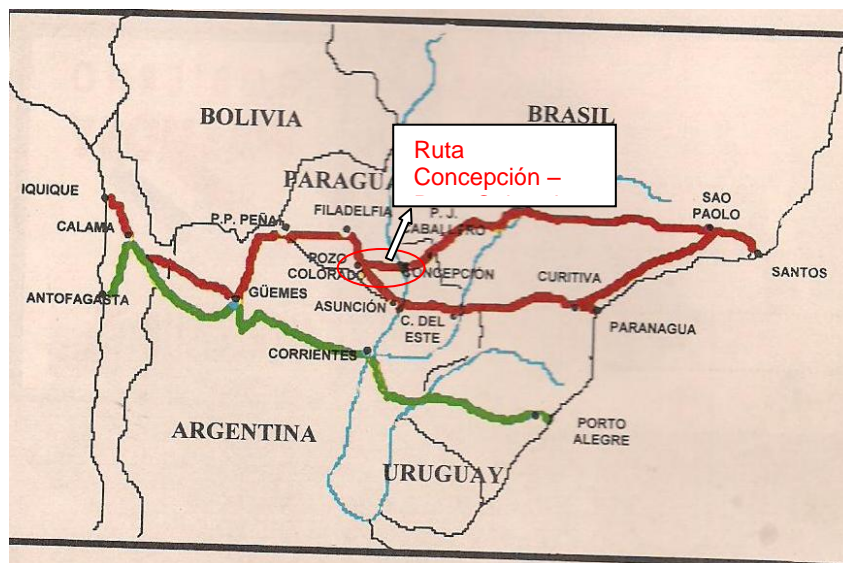
<sup>19</sup> [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=1252](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1252)

<sup>20</sup> Diario Patria, 15/05/1983.

Fuente: Gobierno de la república del Paraguay, Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, 1983, Desarrollo regional integrado del chaco paraguayo, p. 46.

La Comisión, presidida por el Ministro de Defensa Nacional, se encontraba integrada por otras 4 dependencias de la Presidencia de la República y la Organización de Estados Americanos (OEA), con cuyo apoyo se confeccionó una estrategia para el desarrollo socio-económico del chaco paraguayo<sup>21</sup> consistente en la realización de obras vinculadas al “sistema regional nacional y a su entorno geopolítico<sup>22</sup>” tal como puede observarse en el mapa trazado (Figura 1) en el marco del “proyecto de cooperación entre el Gobierno de la República del Paraguay y la Secretaría General de la OEA”. En la figura 2 se puede apreciar el mismo esquema de integración publicado 12 años después por el Ministerio de Integración de Paraguay, en 1995.

**Figura 2. Sistema de integración vial bioceánica de Paraguay**



Fuente: Paraguay en la integración. Ministerio de Integración de Paraguay, 1995, p.7

La construcción de una ruta y un puente, a la altura de Concepción, sobre el río Paraguay, que separa el chaco y la región oriental, donde se encuentra Concepción, ha sido concebida como una conexión vial de los territorios de ambas regiones del país orientada a su vinculación con el exterior al ser una “salida de la producción del Chaco hacia el mercado

<sup>21</sup> Diario Patria, 08/05/1983.

<sup>22</sup> Diario Patria, 15/05/1983.

industrial Paulista, mediante su conexión con la ruta V -Concepción – Pedro Juan Caballero” (STP, 1980:75), afirmación en la que coincide otro documento oficial que veía en la ruta Concepción-Pozo Colorado y el puente “perspectivas de comunicación vial a través de la Ruta V con el Brasil hasta las costas del Atlántico” (declaraciones Ministro de Defensa Nacional y Presidente de la Comisión Nacional de Desarrollo del Chaco, Marcial Samaniego, en Gobierno del Paraguay-OEA, 1983) y que ya anticipaba otro documento al señalar que “este camino (Concepción-Pozo Colorado) formará parte de la Unión Atlántico-Pacífico conjuntamente con la Ruta 5, Concepción- Pedro Juan Caballero (O.E.A., 1975:77).

El 03 de junio de 1983 el “Consejo de Coordinación Económica (...) resolvió autorizar al Banco Central del Paraguay que conceda su aval para la obtención de dos préstamos gestionados para financiar la construcción del puente que unirá las localidades de Concepción y Puerto Militar (zona conocida así al otro lado del río, en el chaco, ubicada frente a Concepción), más la carretera que lo vinculará con Pozo Colorado, localidad ubicada sobre la ruta Transchaco”<sup>23</sup>. El costo global del proyecto superó los 80 millones de dólares; en el puente se previó una inversión de 40 millones de dólares y en la ruta más de 42 millones de la misma moneda (Gobierno del Paraguay-OEA, 1983, doc.cit.). La reciente reparación del tramo realizada en el marco de la IIRSA tuvo como objetivo “mejorar la conectividad territorial entre la región occidental y la región oriental en territorio paraguayo y la conexión Pacífico- Atlántico”<sup>24</sup>.

### **2.3 Caravana de la integración liderada e integrada por la élite comercial y ganadera de Concepción**

Tras gestiones realizadas por líderes de la Asociación de Comerciantes e Industriales de Concepción, el entonces presidente de la república, Alfredo Stroessner, decide recibir a una delegación de representantes del gremio empresarial y ganadero, quienes inician el 17 de noviembre de 1963 un viaje que duró 24 horas. La delegación llegó a Asunción luego de atravesar lo que sería luego el actual trazado de la ruta Concepción – Pozo Colorado. Según recuerda el fotógrafo de dicha representación:

“pancartas ‘Concepción presente por transchaco’, ‘queremos ruta’ (...) llegamos a Asunción, nos paseamos con las pancartas (ríe), salían a mirarnos... una caravana de vehículos y algunos se acercaban y nos decían ‘pee piko pendetarová pee

<sup>23</sup> Diario Hoy, 04/06/1984.

<sup>24</sup> [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=1251](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1251)

concepcionero' (ustedes, los concepcioneros están locos) – y ¿por qué? – mbaéichapiko pejuta pancártare?, pe ndebábaro pee añamemby (¿cómo van a venir con pancartas?, ¿son unos bárbaros!) -e'a ha rojeruveningo ore la roipotáva, mba'epiko la rokyhyjeta (estamos pidiendo lo que queremos ¿por qué vamos a tener miedo?)” (Fotógrafo, 1963).

La sorpresa de los pobladores de Asunción a la cual hace alusión Antonio Maldonado es completamente comprensible si se tiene en cuenta que la manifestación con pancartas solicitando la construcción de una ruta en pleno microcentro asunceno, en las cercanías de la sede de gobierno, se produce en uno de los momentos más sangrientos de la dictadura stronista en el que cualquier disidencia era reprimida. Sin embargo los manifestantes no sufrieron represalia alguna. Al contrario, la delegación de 42 personas fue recibida en el palacio de gobierno por el mismo Stroessner a quien pidieron la construcción de la ruta Concepción – Pozo Colorado. El contenido del discurso del representante del grupo ya fue leído de antemano por Stroessner quien respondió que se encontraba en ejecución un plan vial, por lo que el inicio del trazado y la posterior pavimentación de la ruta solicitada sería posible dentro de unos 12 años, tiempo que podría reducirse a 10 dependiendo de la insistencia, a través de visitas o cartas, de los diferentes gremios a los que representaban quienes se encontraban en el encuentro.

La ruta empezó a construirse exactamente 10 años después como había prometido el dictador a la delegación de 42 personas que además del intendente municipal, autoridades de instituciones públicas de la zona y otros pobladores estaba integrada por 2 industriales, 13 comerciantes y 12 ganaderos, lo que permite entender los intereses que existían detrás de la pavimentación del tramo vial, intereses que además coinciden con los del gobierno de entonces a juzgar por la expresión de Stroessner quien dijo a los presentes, según el fotógrafo que registro dicho encuentro: “...ustedes los concepcioneros son revolucionarios... pero... me gusta porque ahora quieren ser evolucionarios (sic) ..., muy interesante, muy contento estoy de que quieran salir de un problema serio que les está aquejando a ustedes”<sup>25</sup>.

El diario oficialista Patria publica precisamente en noviembre de 1982, refiriéndose a la fotografía del trazado terraplenado de la ruta publicada a todo color en la portada, sobre el firme interés del gobierno stronista:

“Muchas obras se han realizado y se van a realizar con nuestra firme voluntad creadora”, destacó recientemente en Mariscal Estigarribia el Presidente Stroessner. La nota

<sup>25</sup> Relato de Antonio Machado: 31/10/2012.

gráfica exhibe una de ellas, que próximamente conocerá el inicio de su etapa final el asfaltado de la ruta Concepción-Pozo Colorado, con 148,5 kilómetros de extensión, emprendimiento íntimamente ligado a otro de notable implicancia; el puente sobre el Paraguay a la altura de Concepción. El pueblo sabe que éstas no son meras promesas<sup>26</sup>

#### **2.4 Ruta Concepción – Vallemí, la proyección de viejos acuerdos paraguayo-brasileños de integración**

A inicio de la década de los 90s se habilita el trazado de la ruta Concepción – Vallemí que conecta a la ciudad de Concepción, la capital del departamento del mismo nombre ubicada al sur del mismo, con la ciudad de Vallemí en el extremo norte. La ruta, hoy en proceso de pavimentación como parte de la Iniciativa de la Integración Regional Sudamericana (IIRSA), fue un factor clave en el inicio del proceso de deforestación masiva del departamento de Concepción.

En un estudio desarrollado en la cuenca del Tagatiyá, de poco más de 95 mil hectáreas, arroyo afluente del río Paraguay que es atravesada por la ruta Concepción -Vallemí, habilitada a iniciativa de la administración del gobernador Oscar Denis, quien fue además vicepresidente de facto del gobierno surgido tras la destitución del Presidente constitucional Fernando Lugo en junio del 2012, se puede constatar que la cobertura de bosque nativo de la cuenca se reduce de 62%, en 1994, a 41% en el 2007. Por otro lado, la pastura implantada pasa de una cobertura del 4%, en 1994, al 20%, en el 2007, lo que indica que el territorio ganadero creció 5 veces más (Valiente, 2008). Según anticipaba Bartrina et ál., 2004, en una cita de Valiente, 2008:31 la construcción de la carretera Concepción – Vallemí *traería aparejada una fuerte presión sobre el uso de los recursos naturales.*

Los propietarios de las explotaciones ganaderas del norte, sector afín a Denis, generaron la presión para la habilitación de la ruta cuya pavimentación es financiada en la actualidad por FOCEM (Fondo para la convergencia estructural del Mercosur), integrado por los países miembros del Mercado Común del Sur, donde el mayor aportante de los recursos es Brasil, país que como se recordará financió parte importante de la construcción de la ruta V, que une a Concepción con Pedro Juan Caballero, como producto del acuerdo de los principales representantes de Paraguay y Brasil en el año 1975.

---

<sup>26</sup> Diario Patria, 22/11/1982.

## **2.5 Otra caravana de apoyo a la integración de la mano de la élite empresarial de Concepción**

En enero del año 1994 una expedición similar a la del año 1963 recorrió lo que sería el trazado actual de la ruta Concepción – Vallemí, actualmente en construcción. Además de autoridades de Concepción, encabezadas por el entonces gobernador Oscar Denis, integraron la comitiva miembros de la Asociación de Comerciantes e Industriales de Concepción, la misma que encabezó la caravana que pidió a Stroessner la construcción de la ruta Concepción – Pozo Colorado. Se pretendía con el viaje llamar la atención sobre la importancia de la apertura y pavimentación posterior de la ruta que según un líder político de la zona “estará beneficiando a varios productores pecuarios a lo largo y ancho de la ruta<sup>27</sup>”. Oscar Denis, del partido Liberal Radical Auténtico de Paraguay, prometió durante la campaña electoral que culminó con su elección como gobernador en 1993 la habilitación del camino a fin de “lograr la interconexión vial de todas las poblaciones del departamento”<sup>28</sup>.

Poco más de un año y medio después, Denis inauguraba un puente de madera sobre el río Aquidabán<sup>29</sup>, curso hídrico que separa el sur poblado del rico área forestal del norte del departamento de Concepción, zonas que fueron articuladas por dicho puente que anuló el obstáculo natural que impedía la unión del trazado de la ruta Concepción - Vallemí. La obra fue construida por la gobernación de Concepción. El ex - presidente de facto, Federico Franco, de quien fue vicepresidente Oscar Denis, auguraba en unas declaraciones a la prensa local, antes del golpe que destituyó a Fernando Lugo, que “próximamente se concrete el puente sobre el Río Apa que ayudará a una fluida relación con el Brasil” (Semana Es Real, octubre de 2011). Al río Apa, límite natural de Paraguay y Brasil al norte, se llega mediante la ruta indicada. Precisamente según un documento de IIRSA la ruta “permitirá un tránsito de todo tiempo que dinamizará el comercio con el Brasil (...) Además, en Vallemí se encuentra la Industria Nacional del Cemento y yacimientos de caliza en donde se pueden radicar otras inversiones”<sup>30</sup>.

### **III. Impactos de las obras diseñadas en el marco de la integración**

<sup>27</sup> Diario Noticias, 13/01/1994.

<sup>28</sup> Diario Noticias, 13/01/1994.

<sup>29</sup> Diario Noticias, 10/08/1995.

<sup>30</sup> [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=680](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=680)

### **3.1 El arribo del capital brasileño transnacionalizado de la mano de un eficiente sistema vial “integrador”**

La construcción del pavimento de la ruta V y la ruta Concepción – Pozo Colorado culmina a finales de los años 90 y comienzos del 2000, respectivamente. No tarda en llegar a Concepción el capital brasileño fuertemente vinculado con el mercado mundial. En 1997 se instala el frigorífico Concepción, cuya capacidad inicial de faena diaria es de 100 cabezas de ganado que asciende un poco más de una década después a alrededor de 700 sacrificios al día, unos 21 mil mensualmente. El sector pecuario recibía al mes unos 40 mil millones de guaraníes en el 2008, poco más de 9 millones de dólares al cambio actual<sup>31</sup>. En sólo 4 años, del 2008 al 2012, la capacidad de faena al mes trepa a unas 40 mil cabezas de ganado. El frigorífico Concepción cuyos directivos anunciaron que su objetivo era llegar en el 2012 a 48 mil sacrificios al mes, se convirtió en el principal exportador de carne vacuna del Paraguay, comercializando su producción a 18 países. El sector ganadero obtiene, en la actualidad, en concepto de ganancias unos 20 millones de dólares mensualmente.

### **3.2 El impacto territorial**

El éxito económico de la ganadería se traduce en la expansión de su territorio que puede corroborarse en los 2 últimos censos agropecuarios realizados en el país. De ocupar el 66% de la superficie de Concepción, en 1991, pasa al 75% en el año 2008. Concepción es el departamento de la región oriental de Paraguay con mayor concentración de tierras en manos de propietarios de 100 y más de 100 hectáreas. En promedio cada propietario de terrenos de las mencionadas dimensiones tiene en su poder 2.595,14 has. En la región oriental del país ningún departamento tiene ese promedio. En Concepción el 3,3% de los propietarios (562 personas) tienen el 90,1% de las tierras (1.458.470 has).

Entre 48 países para los que la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) tiene datos, Paraguay es el país con mayor desigualdad en la distribución de la tierra en el planeta<sup>32</sup>. El cálculo sobre Paraguay se basa en datos del censo agropecuario del año 1991 en el que el índice de Gini, que mide el nivel de desigualdad, es de 0,93, una cifra cercana a la desigualdad perfecta. El valor del índice de Gini es 0 cuando se

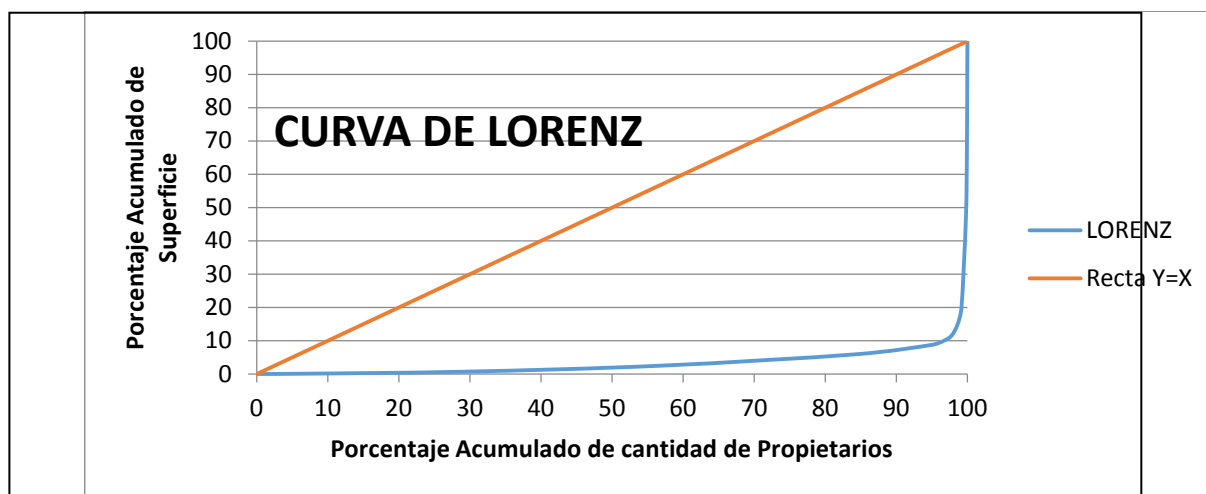
<sup>31</sup> El dólar se cotiza a 4.412 guaraníes el 01 de diciembre del 2013

<sup>32</sup> Procesado en línea el 15 de setiembre del 2012, a las 22:56hs, a partir de los datos disponibles en la base estadística central de la Organización de las Naciones para la Alimentación y la Agricultura (FAO), disponible en su sitio web oficial: [www.fao.org](http://www.fao.org)



alcanza el máximo nivel de igualdad posible, mientras que valores superiores a 0, pero inferiores a 1, que es el máximo, reflejan los mayores niveles de desigualdad. Según datos del censo agropecuario del año 2008, el más reciente, la concentración de la tierra en pocas manos creció considerablemente en Paraguay con un índice de Gini de 0,974. En Concepción el mencionado índice es de 0,967, con lo que, de acuerdo a dicho indicador, se encuentra entre los lugares del planeta con mayor desigualdad en el acceso a la tierra, desigualdad que se refleja en el gráfico siguiente.

**Gráfico 3. Nivel de concentración de la tierra en el departamento de Concepción**



Fuente: Ministerio de Agricultura y Ganadería (2009). Censo agropecuario 2008. Elaboración propia.

Concepción es actualmente el séptimo departamento de Paraguay con mayor proporción de tierras en manos extranjeras que son propietarias de aproximadamente 268 mil hectáreas en la zona. Es al mismo tiempo el séptimo departamento con mayor porcentaje de tierras en manos brasileñas. Sólo 261 terratenientes brasileños tienen en su poder más de 218 mil hectáreas, superficie mayor a la del distrito de Yby Yauú, el tercero más extenso del departamento de Concepción. Un negocio en plena expansión como la comercialización internacional de la carne, un comprador seguro como el frigorífico Concepción y el precio de la tierra menor en el lado paraguayo en comparación con el Brasil han estimulado la inversión en la compra de tierras en el departamento por parte de empresarios brasileños<sup>33</sup>.

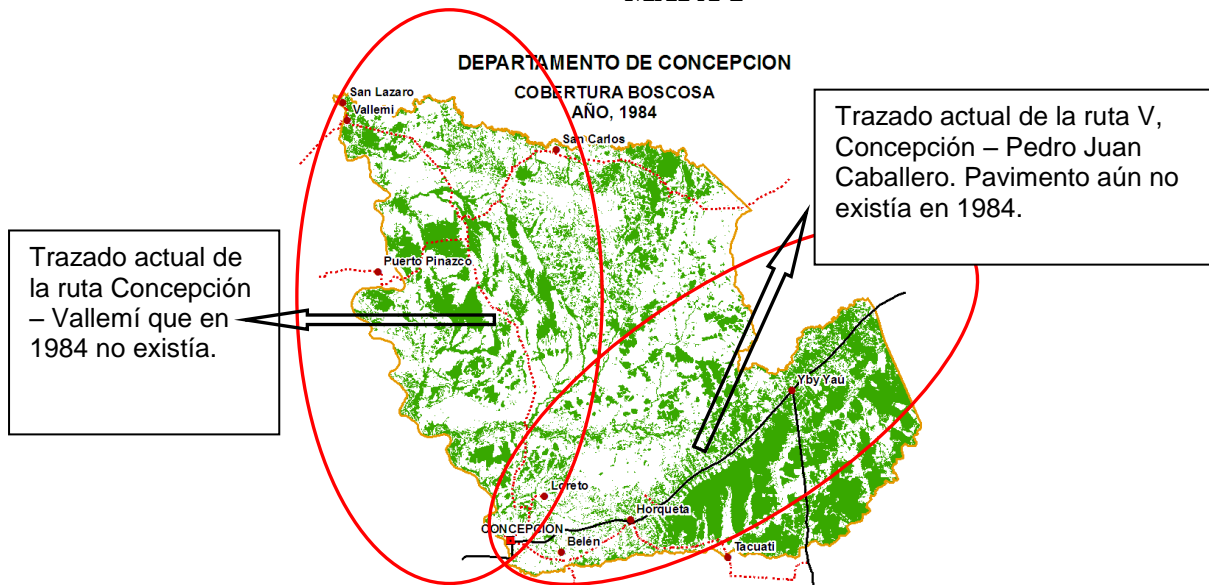
<sup>33</sup> Ver Pereira, 2011b, El mercado mundial, organizador del territorio del departamento de Concepción, pp. 8 – 12. Disponible en: <http://www.adepo.org.py/userfiles/file/m81pereira.pdf>

### **3.3 El impacto medio ambiental**

Según datos de la Secretaría del Ambiente de la Gobernación de Concepción, período 2003 – 2008, en el año 1991 existían 524.507 hectáreas de bosques; 13 años después, en el 2004, se reduce a 224.507 hectáreas. Desaparecen en ese lapso 300 mil hectáreas, o sea 57,2% de los bosques existentes en el 2003. En poco más de una década, 13 años, los bosques quedan reducidos a un 42,8% de la superficie que tenía en el año 1991. Estos datos de la gobernación de Concepción nos indican que en esos años desaparecían 23.076,92 has al año; 1.923,077 has por mes; 64,10 has por día y 2,7 has por hora. Dicho período coincide con la masiva extracción de madera de Concepción luego de la apertura del trazado de la ruta Concepción – Vallemí, que pese a las numerosas denuncias registradas por la prensa en ese tiempo no logró frenarse.

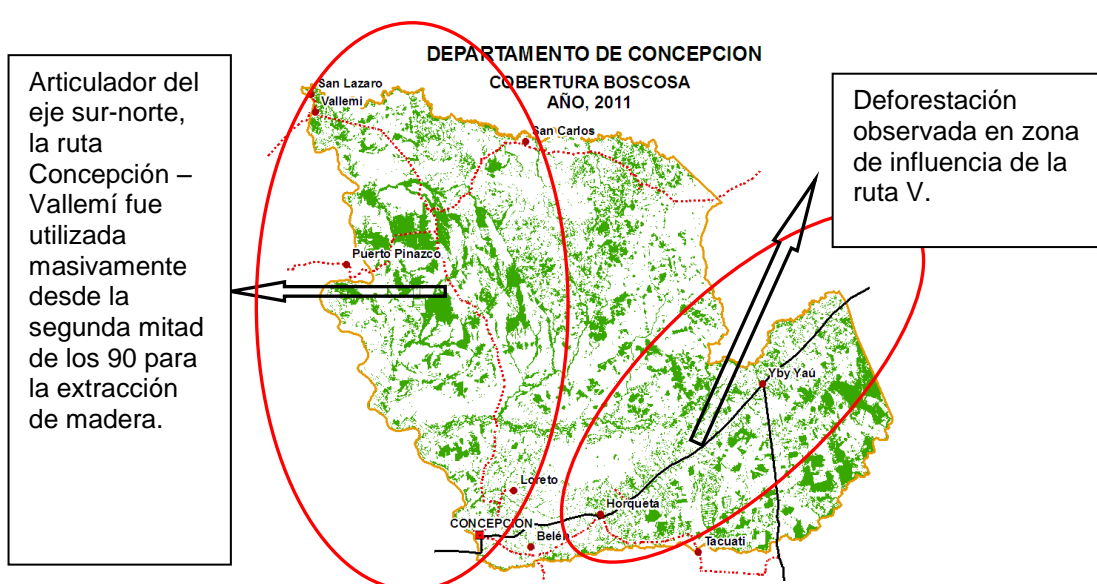
Las fotos satelitales tomadas por el satélite LANDSAT en la zona de estudio en el año 2000, poco después de concluir el asfalto de la ruta V y año en que concluye la ruta Concepción – Pozo Colorado, indican que el departamento contaba con más de 770 mil hectáreas de bosques, aproximadamente 246 mil hectáreas más que el área de bosques que registra la gobernación de Concepción 3 años después. Puede notarse que la tala de bosques se realiza de la mano del avance de las obras viales (mapas 1 y 2).

### MAPA 1



Fuente: Landsat TM, agosto de 1984

### MAPA 2



Fuente: Landsat TM, noviembre de 2011

El retroceso del territorio boscoso se traduce en el avance del territorio ganadero en los mismos años en que se analiza la deforestación del área.

### **3.4 El éxodo campesino. La lucha encarnizada por un territorio atractivo para las inversiones extranjeras**

La extensión de las rutas que se ha traducido en la expansión del territorio ganadero y el retroceso de la cobertura boscosa ha impactado igualmente en el espacio geográfico de las familias campesinas dedicadas a la agricultura tradicional. En menos de 20 años el número de miembros de hogares rurales de Concepción baja de más de 95 mil a poco más de 74 mil 500 personas entre 1991 y 2008 de acuerdo a datos de los censos agropecuarios de esos años. En 17 años se registran 20.766 miembros menos, una reducción de 21,8%. Según otra fuente, el censo poblacional del 2002, entre los años 1997 y 2002, abandonaron el departamento más de 14 mil personas. La falta de oportunidades laborales es uno de los factores que explica tal realidad. Sólo el 13,6% de los trabajadores del campo de Concepción se encuentra empleado en el sector ganadero, que ocupa las  $\frac{3}{4}$  del territorio, pero tan sólo la mitad de los obreros trabaja de forma permanente.

El desplazamiento campesino no tiene sin embargo como única explicación la precariedad de un mercado laboral en un departamento que pasó de ocupar el quinto lugar entre los departamentos más pobres del país en el 2001 al primer lugar en el 2004 (Santander y Robles, 2004). Las relaciones conflictivas entre un modelo expansivo y excluyente y el modo de vida rural tradicional son constantes. El relato de varios vecinos de la localidad campesina de Concepción, Huguá Ñandú, grafica el alto grado de amedrentamiento al que se encuentran expuestos los pobladores.

“Hay gente que se acerca en moto a los dirigentes campesinos y les dice que ‘se vayan’. Los que se acercan en moto usan casco. Es una política de hacer correr a la gente” (...) “Hay muchos desplazamientos. Los primeros en irse fueron los docentes, quienes abandonaron el lugar con su familia entera. Las casas son abandonadas, en algunos casos son vendidas luego. Los que se van, se van a Concepción”<sup>34</sup> (...) “Los que se van dejan el lote, venden al vecino de al lado (...) Antes había 500 alumnos, 10 años antes, ahora no alcanzan 400” (...) “La OCN<sup>35</sup> tenía 800 socios, ahora sólo tiene 200 socios. Con la OCN conseguimos agua potable y otros servicios para la comunidad. Ahora cuando te organizás te dicen comunistas y no te dan apoyo”<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Concepción es la capital del departamento del mismo nombre.

<sup>35</sup> Organización Campesina del Norte.

<sup>36</sup> Relato de pobladores de Huguá Ñandú.

El avance de la agricultura mecanizada, consumidora de grandes extensiones de tierra y poca mano de obra, sobre un espacio en que reside un importante número de personas cuyo sustento depende de su terreno, y la fumigación de agroquímicos en los sojales, son factores que han dado lugar a importantes conflictos como el que se originó en la localidad de Kuruzú de Hierro, ubicada en el distrito de Horqueta<sup>37</sup>, donde los pobladores fueron relacionados con el “Ejército del Pueblo Paraguayo” (EPP), un hipotético grupo guerrillero cuya existencia nunca pudo demostrarse de manera fehaciente<sup>38</sup>. En el año 2011, de unas 30 familias residentes en la mencionada zona de conflicto, frente al terreno en que se cultiva soja, migraron del lugar un total de 8. Referencias de vecinos del lugar indican que en las fincas campesinas, cuyos propietarios hicieron frente varias veces a la fumigación de agroquímicos, se ha empezado la preparación del suelo para el cultivo de soja.

#### IV. Conclusiones

A diferencia de lo que siempre se ha creído, el aislamiento de Concepción no fue tal sino todo lo contrario. Se fue configurando como consecuencia de decisiones de alto nivel un sistema vial que integró los recursos naturales de la zona al circuito de producción y consumo mundial. Intereses geopolíticos y económicos motivaron el diseño y la apertura de las rutas de Concepción. La ruta V, General Bernardino Caballero, que conecta a Concepción con el Brasil al este, y el tramo Concepción – Pozo Colorado que empalma con rutas del chaco paraguayo que a su vez se enlazan con otras de Sudamérica en una orientación hacia el Pacífico, forman parte del eje Interoceánico Central de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA). Mientras tanto la ruta Concepción – Vallemí, que articula el departamento de sur a norte llegando hasta el Brasil, forma parte del eje Hidrovía Paraguay – Paraná de la misma iniciativa de integración.

El anuncio de la financiación del pavimento de la ruta V se produce en diciembre de 1975 en el marco de la visita a Asunción del presidente brasileño Ernesto Geisel, ocasión en que Paraguay y Brasil firman el Tratado de Amistad y Cooperación, documento en el que a pesar de hablarse de una relación igualitaria tendiente al desarrollo socioeconómico, fue

<sup>37</sup> A los efectos de este estudio no se consideró la nueva delimitación política del departamento de Concepción donde el distrito de Horqueta se dividió, desprendiéndose del mismo el nuevo distrito de Asotey en cuya área queda actualmente Kuruzú de Hierro.

<sup>38</sup> Pereira, Hugo (2009a) Afecciones relacionadas con la fumigación sojera. El costo social de la expansión de la agricultura mecanizada en Kuruzú de Hierro, distrito de Horqueta, Departamento de Concepción (Asunción: BASE Investigaciones Sociales, Documento de Trabajo No. 128). Disponible en: <http://www.baseis.org.py/base/adjuntos/Doc.N%C2%BA128.pdf>

inspirado por el mandatario visitante según el mismo presidente paraguayo quien recibió de manos de su colega el Plan Director de Transporte que ambos países deberán tener presente al momento de formular sus respectivas políticas viales según el texto del Tratado sobre cuya base se “asentará ahora toda la estructura del edificio de cooperación que venimos construyendo”, de acuerdo a las expresiones de Geisel, lo cual contradice el espíritu de “interdependencia horizontal”, sin subordinación alguna en las relaciones, del cual habló el gobernante del Brasil.

El importante apoyo crediticio del Brasil a la construcción de la ruta V puede entenderse cuando se lee el órgano de prensa del gobierno stronista, diario Patria, el cual indica que a través de la vía la salida de productos hacia el Atlántico será más efectiva. A partir de las expresiones de un alto funcionario del régimen paraguayo de entonces, el ministro de Industria y Comercio, refiriéndose a las potencialidades de la zona: “tierra fértil, madera y muy regada (...) corroborado por técnicos brasileños e ingleses que han venido a estudiar la zona”, puede precisarse el tipo de producción o riqueza del noreste paraguayo que sería drenada a través del camino pavimentado, una vez concluido.

La ruta V se conecta de manera coherente con el tramo Concepción – Pozo Colorado que se desprende de la ruta Transchaco, articuladora de todo el chaco paraguayo. El tramo es, como lo indica un plan regional para el aprovechamiento de la zona de influencia de la mencionada vía, publicado en 1980, una salida de la producción chaqueña hacia el Brasil. El puente sobre el río Paraguay a la altura de Concepción une la región oriental en donde se encuentra la ciudad y la región occidental o chaco.

Líderes de los gremios más poderosos de la zona – ganaderos, comerciantes y algunos pocos industriales- nucleados en la Asociación de Comerciantes e Industriales de Concepción y en la filial de la Asociación Rural del Paraguay, que aglutina a los grandes hacendados del país, se movilizaron en 1963 en una caravana que partió de Concepción y se dirigió hasta la sede del gobierno nacional en Asunción donde, pese a exigir con pancartas la construcción de la ruta Concepción – Pozo Colorado, no fueron reprimidos los miembros de la delegación concepcionera en un momento sangriento de la dictadura donde toda manifestación era aplacada, sino que al contrario, fueron recibidos por el dictador Alfredo Stroessner cuyo gobierno planificó una inversión de más de 80 millones de dólares para la construcción del tramo y el puente sobre el río Paraguay, para lo cual gestionó un crédito.

Cuesta entender con estos datos cómo puede afirmarse que Stroessner aisló a Concepción. ¿Por qué decidiría el dictador invertir un préstamo millonario para posibilitar la conexión vial de una zona “de hegemonía liberal”, “anti-colorada” a la que él castigó con el aislamiento por haberse iniciado en el lugar un levantamiento contra un gobierno colorado unos 7 años antes de que él asumiera el poder? Si se trató de un castigo debe decirse que realizó el mejor esfuerzo para acabar con su aislamiento y condenarle a ser el centro de una red de infraestructuras viales que posibilitan la extracción de sus recursos y el transporte hacia el exterior. Treinta y un años después de la caravana de 1963, en 1994, miembros de la Asociación de Comerciantes e Industriales de Concepción, ganaderos y líderes políticos encabezados por el entonces gobernador de Concepción, Oscar Denis, ex - vicepresidente del gobierno de facto surgido luego de la destitución, en junio del 2012, del presidente constitucional Fernando Lugo, llevaron adelante otra caravana que recorrió el actual trazado de la ruta Concepción – Vallemí a fin de llamar la atención sobre la importancia de su construcción. La apertura de la vía fue comprometida por Denis durante la campaña que culminó con su elección como gobernador en 1993.

En 1995 la gobernación, administrada por Denis, inauguró un puente de madera que cruza el río Aquidabán, un obstáculo natural para unir el segundo departamento más extenso de la región oriental de Paraguay, de sur a norte, llegando desde la capital departamental hasta la frontera con el Brasil del que se encuentra separado por el río Apa. Federico Franco, ex - presidente de facto luego del golpe de estado de junio del 2012, durante una visita a Concepción auguraba la pronta construcción de un puente sobre el río Apa que ayude a una fluida relación comercial con el Brasil. Y es que precisamente el proyecto de pavimentación de la ruta Concepción – Vallemí tiene como objetivo permitir “*un tránsito de todo tiempo que dinamizará el comercio con el Brasil*”. Además de dicho relacionamiento comercial la vía fue concebida para permitir la explotación de los recursos minerales del extremo norte del departamento de Concepción. En tal sentido el documento del proyecto rutero habla de la existencia de “*yacimientos de caliza en donde se pueden radicar otras inversiones*”.

El nuevo emprendimiento de construcción de la ruta Concepción – Vallemí, llevada adelante en el marco de la nueva iniciativa de integración (IIRSA), puede agravar aún más la dependencia del norte paraguayo del Brasil y del mercado mundial, la destrucción medioambiental y la exclusión de su población como ya antes lo lograron las 2 vías que acabaron con el “encierro” geográfico de Concepción, el tramo Concepción – Pozo Colorado

y la ruta V, las que posibilitaron las condiciones para la radicación de inversiones de grupos económicos brasileños interconectados con el comercio internacional, cuya dinamización de la producción local se tradujo en el aumento de la superficie ganadera y de la agricultura de exportación convirtiendo a Concepción en el séptimo departamento con más alta proporción de tierras en manos extranjeras en Paraguay, lo que nos indica la pérdida de soberanía territorial que se ve reflejada también en la pérdida de soberanía económica al quedar el timón de la producción en manos de grupos empresariales extranjeros transnacionales. El departamento registra la mayor concentración de tierras en el país con mayor desigualdad de acceso a dicho recurso en todo el mundo.

Concepción perdió en pocos años, además de su cobertura boscosa, un importante número de habitantes que no encontró en su área de residencia las condiciones para el desarrollo de una vida con ingresos dignos. Pese a que las obras viales se han realizado en nombre del mejoramiento de la calidad de vida de la población, la misma empieza a empeorar considerablemente precisamente luego de la habilitación de las rutas en las que la ciudadanía depositó sus esperanzas de despegue económico.

La élite empresarial y, la política, de Concepción se pusieron al servicio de intereses foráneos, quedando relegadas a un papel secundario de tener un poder formal que beneficia desde las instituciones locales del estado a quienes consolidan una economía de enclave, entendida como una cada vez más pronunciada dependencia de la zona de actores brasileños, interconectados a su vez con el mercado mundial.

El modelo de desarrollo actual de Concepción, consecuencia de un acuerdo de integración entre Paraguay y Brasil durante el régimen del gobierno dictatorial de Stroessner y ampliado con un tercer emprendimiento rutero en el presente, es un antecedente importante para comprender las consecuencias de una iniciativa de integración como IIRSA: la extranjerización del territorio nacional, la alta concentración de ingresos y tierras en pocas manos y, la exclusión de la población.

## V. Bibliografía

Carrón, J.M. y Da Silva, M. (2008) Frontera Paraguay – Brasil, integración económica y desintegración social en *Migrantes latinoamericanos: El estado de las investigaciones en la región* (pp. 309 – 325). Río de Janeiro, Brasil: México: Asociación Latinoamericana de Población (ALAP).



Ceceña, A.E. y Motto, C.E. (2005) *Paraguay: eje de la dominación del Cono Sur*. Buenos Aires, Argentina: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

Ceceña, A.E, Motto, C. y Aguilar, P. (2007) *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires, Argentina: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

Glauser, M. (2009) *Extranjerización del territorio paraguayo*. Asunción, Paraguay: BASE Investigaciones Sociales – Rosa Luxemburg Stiftung RLS.

Gobernación de Concepción (2004) *Situación de los bosques del departamento de Concepción*. Presentación en power point elaborada por la Secretaría del ambiente. Concepción, Paraguay. Documento oficial.

Gobierno de la república del Paraguay, Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (1983) *Desarrollo regional integrado del chaco paraguayo*. Asunción, Paraguay. Documento oficial.

Juanche, A. (2011) *La remilitarización de América Latina: una estrategia funcional al desarrollo hegemónico* en Palau, Marielle *La dimensión represiva y militar del modelo de desarrollo* (pp. 57- 66). Asunción, Paraguay: BASE IS, DIAKONIA, SERPAJ-PY.

OEA (1.975) *Cuenca del Plata, Estudio Para Su Planificación y Desarrollo, República del Paraguay – Proyecto Aquidabán, Desarrollo de la Región Nororiental*; Washington, D. C: Secretaría General de la Organización de Estados Americanos

Palau, M. y otros (2009) *Criminalización a la lucha campesina*. Asunción, Paraguay: BASE IS.

Palau, M. (2009) *Los intentos del Plan Colombia para seguir avanzando en Paraguay en Palau, Marielle y otros Criminalización a la lucha campesina*. (pp. 23- 34), Asunción, Paraguay: BASE IS.

Palau, T. (2009), “*El complejo e intrincado sistema de intereses económicos que opera detrás del agronegocio*”, en Rojas, Luís, *Actores del Agronegocio en Paraguay* (pp. 79 - 86), Asunción, Paraguay: BASE.IS-Diakonía,

Pereira, H. (2009a) *Departamento de Concepción. Riqueza y desigualdad social*. Asunción, Paraguay: edición propia.

Pereira, H. (2009b) *Afecciones relacionadas con la fumigación sojera. El costo social de la expansión de la agricultura mecanizada en Kuruzú de Hierro, distrito de Horqueta, Departamento de Concepción*. Documento de Trabajo No. 128. Asunción, Paraguay: BASE Investigaciones Sociales.

Pereira, H. (2011a) *El desplazamiento de la agricultura campesina del territorio del departamento de Concepción*. Ponencia presentada en el “IV taller Paraguay desde las ciencias sociales”. Rosario, Argentina: Grupo de Estudios Sociales sobre Paraguay-Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe (IEALC), Universidad de Buenos Aires (UBA).

Pereira, H. (2011b) *El mercado mundial, organizador del territorio del departamento de Concepción*. Artículo presentado en el IV Congreso Paraguayo de Población. Asunción, Paraguay: Asociación Paraguaya de Estudios de Población. Disponible en: <http://www.adepo.org.py/userfiles/file/m81pereira.pdf>

Riquelme, M. (2005) *Notas para el estudio de las causas y efectos de las migraciones brasileñas en el Paraguay* en Fogel, Ramón y Riquelme, Marcial *Enclave sojero: merma de soberanía y pobreza*. Asunción, Paraguay: CERI.

Rojas, L. (2009) *Actores del agronegocio en Paraguay*. Asunción, Paraguay: BASE.IS-Diakonía.

Santander, H. y Robles, M. (2004) *Paraguay. Pobreza y desigualdad de ingresos a nivel distrital*. Fernando de la Mora, Paraguay: Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos.

Secretaría Técnica de Planificación (1980) *Plan regional para el aprovechamiento de la zona de influencia de la ruta Transchaco*. Informe final. Tomo I. Oficina nacional de proyectos de la Presidencia de la república del Paraguay. Asunción, Paraguay. Documento oficial.

Valiente, E. (2008) *Caracterización de capitales y lineamiento de estrategias para el desarrollo de turismo de naturaleza en el río Tagatiyá*, Paraguay. Tesis de Maestría. Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza, Escuela de Post grado. Turrialba, CR.

Zibechi, R. (2006) *IIRSA: la integración a la medida de los mercados*. Informe especial. Silver City, NM: Programa de las Américas.