

**Departamento de Concepción: La integración  
del despojo y la exclusión<sup>1</sup>**

**Concepción Departamento: Mba'e tee jepe'a ha  
ñemboyke rehegua joaju**

**Province of Concepción: The integration of the  
dispossessed and exclusion**

**Hugo Pereira**

*Universidad Tecnológica Intercontinental*

*Carrera de Ciencias de la Comunicación*

*Facultad de Ciencias Humanas*

*hugopereirac@gmail.com*

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

**Resumen**

Este artículo analiza la manera en que las obras de infraestructura vial del departamento de Concepción, norte paraguayo, iniciadas durante la dictadura (1954-1989) que, supuestamente aisló a la zona como una represalia política, y terminadas luego de su caída, fueron orientadas a desarrollar un modelo económico extractivo, expansivo y excluyente, en el que no tiene cabida la población local, principalmente la campesina. Este proceso se fortalece, actualmente, con la ampliación

---

<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 siete 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.

del circuito “rutero” de la exportación, en el marco de la “Iniciativa de Integración Regional Suramericana” (IIRSA), que hará cada vez más dependiente al departamento norteño 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.

**Palabras clave:** Integración, IIRSA, infraestructura vial, modelo productivo.

### Mombykypyre

Ko jehaipýpe oñehesa'ýjo mba'éichapa umi ruta ojejapova'ekue Concepción departamentope, yvytévo Paraguái, ojejapoñepyrũva'ekue dictadura tiémpope (1954-1989) ha aipo omoha'eño'ekue ko zona politicakuére, ha ojejapopava'ekue ho'a rire upe dictadura, oñembosako'i hague voi oñemboguata haguã peteĩ modelo económico oñeguenohẽmbáva haguã mba'erepy upepegua, oporomboykéva, ha umi tapicha upepegua, ko'ýte chokokue nda'ijaihápe. Ko modelo oñemombareteve ko'ágã ojepysovévo circuito “rutero” de la exportación oñehenóiva, oñemboguatáva “Iniciativa de Integración Regional Suramericana” (IIRSA) kuápe, oñapytĩvétava ko departamento-pe mercado mundial jeguata rehe. Añetehápe ndaha'úi oñemboykéva upe departamento, ojejapóvo umi tape, oñemoinge umi mba'erepy ojejuerekóva upépe opaite mba'erepy ojejuerojera ha oje'úva ko yvy ape áripe. Interés okaguivogua omokyre'ýva'ekue oñembosako'i ha ojejapóvo umi rutahũ ohóva Concepción-pe.

**Mba'e mba'e rehepa oñe'ẽ:** Joaju, IIRSA, Tapekuéra, Modelo productivo.

### Abstract

This article analyzes the manner in which the road infrastructure within the province of Concepción, in northern Paraguay, initiated during the dictatorship (1954-1989), supposedly isolated the area as a

political reprisal, and completed after its fall, focused on developing a extractive economic model, expansive and exclusive, in which there is no place for a local population, mainly peasants. Nowadays, this process is strengthened with the expansion of the export highway system, as part of the "South American Regional Integration Initiative" (IIRSA), which will become increasingly dependent on the northerly province according to global marketing measures. More than isolation went into constructing a road system that integrated the natural resources of the area into the circuit of global production and consumption. Geopolitical and economic interests motivated the design and routes of the highways around Concepcion.

**Keywords:** Integration, IIRSA, Road infrastructure, Production model.

## **Departamento de Concepción: La integración del despojo y la exclusión**

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 ese lugar en 1947 con el episodio conocido como “revolución del 47 o guerra civil del 47”. Dicho 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 el mencionado 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 esto siempre se atribuyó el retraso de la región en comparación con otras zonas del Paraguay.

Unos años después de la caída de la dictadura, producida en 1989, se concluye el asfaltado de las dos rutas que hoy sacan a Concepción de su aislamiento, a finales de la década de los noventa y comienzos del 2000. El tramo Concepción – Pedro Juan Caballero se orienta al noreste del país permitiendo llegar 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 que conecta a la zona con Asunción, de norte a sur, pasando por la región occidental o Chaco, donde el tramo conecta también con otras rutas chaqueñas con orientación al oeste, hacia el Pacífico. En el 2011 se puso en marcha la construcción del pavimento de la ruta “Concepción – Vallemí”, que une al departamento de sur a norte, llegando hasta la frontera con el Brasil. La obra se encuentra incorporada al eje “Hidro vía Paraguay – Paraná” dentro de la “Iniciativa de Integración Regional Suramericana” (IIRSA), emprendimiento que busca, precisamente, la integración vial de los países de la región, junto con la rehabilitación y mejoramiento de las dos rutas mencionadas anteriormente y que se insertan ahora en el eje “Interoceánico central” de IIRSA.

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>. En la ocasión los gobiernos - partes de IIRSA acordaron una cartera de más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones con una inversión estimada en más de 74 mil millones de dólares a diciembre de 2009 (Juanche, 2011, p. 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, 2005 en Zibechi, 2006, p. 4). Fueron diseñados ocho ejes transversales y dos longitudinales, organizados con el objetivo, según Glauser (2009), de que las regiones importantes por sus 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 repetido para los emprendimientos de integración regional.

En efecto, 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 restablezca un patrón de crecimiento sostenido, creador de empleo, incluyente y participativo,*

---

<sup>2</sup> [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

*que valore la riqueza ambiental y la riqueza cultural de nuestra región*" (Juanche, 2011, p. 61).

La integración enmarcada en IIRSA, contrariamente a un desarrollo incluyente, como se postula en el ámbito oficial, 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, ob.cit). Se trata como señala Zibechi (2006, p. 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 Panamá. 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 garantizan la posibilidad de que se alcance fácilmente todos los mercados del orbe y que se movilicen cómodamente las mercancías importantes del mundo" (Ceceña, 2011, p. 12).

En Concepción, luego de la culminación de las rutas "Concepción – Pedro Juan Caballero" y "Concepción – Pozo Colorado", no tardó 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", hoy el mayor exportador de carne del país y tercero en el ranking nacional de exportadores (ADUANA, 2011), 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 allí 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 supuesto

aislamiento que Stroessner impuso a la zona, según la observación que realiza 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 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, pp. 70-78).

Pero, 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, que es 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, que no parece sorprender ni preocupar a nadie. 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. En realidad, 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 (Glaser, 2009, pp. 162–166).

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

El modelo del agronegocio se 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 ella, de forma visible a través de las empresas extranjeras, o de forma oculta a través de empresas locales, constituidas con capitales extranjeros” (Rojas, 2009, p. 21).

La expansión del modelo agroexportador deja a su paso muertes y conflictos en toda Sudamérica. Así lo dice Carrón y Da Silva: “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, p. 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, según Palau, 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 et al., 2009, p. 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.*

## **Método**

Para el logro de los objetivos de la investigación se recurrió a diversas fuentes. Se realizó, en un primer momento, una búsqueda en instituciones del estado de documentos oficiales como los acuerdos firmados entre Paraguay y Brasil durante la dictadura de Stroessner, entre ellos los proyectos de construcción de rutas diseñadas para el departamento de Concepción por dicho régimen.

Al no encontrarse disponibles tales documentos en los archivos estatales, se inició un nuevo proceso de indagación que demandó un importante tiempo en la Biblioteca Nacional de Asunción, donde los periódicos de la época aportaron valiosas informaciones con las que se construyó una base documentada de la configuración histórica del sistema vial integrador del departamento de Concepción. Fue a

través de ese medio indirecto que se pudo acceder a textos de acuerdos internacionales así como al contexto en el que se firmaron esos documentos. Los recortes periodísticos recopilados en la Biblioteca Nacional de Asunción fueron complementados con otros disponibles en el archivo personal de periodistas que aceptaron colaborar con este trabajo. Con esta valiosa ayuda de la prensa escrita se pudo localizar, en la etapa final de la investigación, importantes documentos oficiales que reconfirmaron los hallazgos.

Se realizó un estudio de los objetivos del proyecto de construcción de la ruta “Concepción – Vallemí” en el marco de la “Iniciativa de Integración Regional Suramericana” (IIRSA) como también las proyecciones de negocios en el área de influencia de la mencionada vía en proceso de construcción, al igual que las otras obras, desarrolladas en el marco de IIRSA, de mejoramiento y rehabilitación de rutas, que fueron incorporadas al circuito rutero de Concepción durante la dictadura. La recopilación de expedientes judiciales y otros brindaron un buen panorama sobre los mecanismos de despojo de territorios campesinos en Concepción.

El análisis documental fue contrastado con la interpretación de imágenes satelitales históricas del departamento, a fin de tener una mirada amplia sobre los cambios producidos en el territorio como consecuencia del sistema de producción implementado en la zona. La descripción del territorio fue complementada con datos del Censo Agropecuario de los años 1991 y 2008 como asimismo del Censo Nacional de población y viviendas de los años 1992 y 2002. Las entrevistas en profundidad fueron orientadas a comprender mejor los fenómenos constatados en los análisis documentales, cartográficos y estadísticos.

## Resultados

### La configuración histórica de un sistema vial integrador

**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, durante 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 (Última Hora, 04/12/1975), entrega al mandatario paraguayo Alfredo Stroessner un “extenso volumen” del “Plan Director de los Sistemas de Transportes entre Paraguay y Brasil” (ABC Color, 05/12/1975).

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” (Ibidem).

El acuerdo no quedó 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, dialogaron 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” (ABC Color, 04/12/1975). 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” (Ibidem). 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 sólo en la integración paraguayo-brasileña, sino considerándola como uno de los puntales del desarrollo socio-económico de todo el sector noreste del país, una 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” (Ibidem).

La voz disonante en esos días provenía del Partido Liberal Radical cuyo directorio expresa su preocupación (Última Hora, 04/12/1975) hacia la firma del Tratado que, en su artículo 6, parágrafo 1, resalta que “ambos Gobiernos facilitarán a sus nacionales inversiones en el otro país” (ABC Color, 05/12/1975). 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 (Última Hora, 04/12/1975, ibid).

Pese a la manifiesta desconfianza 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” (ABC Color, 05/12/1975), sin que “de esa mayor aproximación entre los Estados, no debe ni puede resultar cualquier tipo de dependencia” (...) “hemos buscado siempre la fructífera interdependencia horizontal” (Ibidem).

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” (ABC Color, 05/12/1975) da sus frutos. Casi 10 años después el periódico oficialista “Patria”, órgano de prensa del partido de gobierno (ANR), publica en su portada el avance de la construcción de la obra, cuyo costo inicial asciende a los 21 millones de dólares (Patria, 06/05/1984), financiado en 16 millones por la Cartera de Comercio Exterior (CACEX) del Banco do Brasil. En 1985 la entidad otorgará un nuevo préstamo al estado paraguayo de 12.5 millones de dólares (Última Hora, 06/07/1985) para completar el financiamiento de la obra, como asimismo parte de la deuda asumida por el gobierno con el consorcio constructor por atrasos en el pago de la obra (Ibidem).

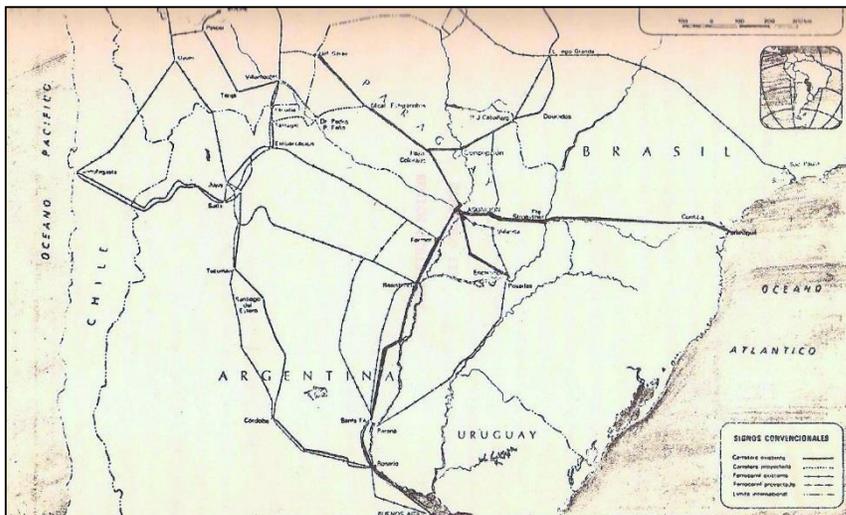
Según el diario Patria “numerosas poblaciones unidas sobre esta ruta se verán fortalecidas con el progreso que traerá esta obra vial

y, por qué no decirlo, toda la zona norte del país”, resaltando que “cruza extensas zonas agrícolas del norte y la comunicación será más efectiva para la salida de los productos hacia mercados brasileños, inclusive hasta el Atlántico” (Patria, 06/05/1984, op.cit.). 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 (IIRSA, 2013).

### **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” (Patria, 15/05/1983).

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



*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 cuatro 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 (Patria, 08/05/1983) consistente en la realización de obras vinculadas al “sistema regional nacional y a su entorno geopolítico” (Patria, 15/05/1983, op.cit.), 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, 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 industrial Paulista, mediante su conexión con la ruta V -Concepción – Pedro Juan Caballero” (STP, 1980:75), afirmación que coincide con 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 del Ministro de Defensa Nacional y Presidente de la Comisión Nacional de Desarrollo del Chaco, Marcial Samaniego, en Gobierno del Paraguay-OEA, 1983, doc.cit.) y que ya se anunciaba en otro documento que “este camino (*Concepción-Pozo Colorado*) formará parte de la Unión Atlántico-Pacífico conjuntamente con la Ruta V, 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” (Diario Hoy, 04/06/1984). El costo global del proyecto superaba 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” (2013).

**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, recibe 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 misma llegó a Asunción atravesando lo que sería el actual trazado de la ruta Concepción – Pozo Colorado. Según recuerda el fotógrafo de dicha representación, Antonio Maldonado, los expedicionarios llegaron a la capital del país con ...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 concepcionero” (ustedes, los concepcioneros están locos), y ¿por qué?, “mbaéichapiko pejuta pancártare?, ndebárbaro pee añamemby” (¿cómo van a venir con pancartas?, ¡son unos bárbaros!), “e’a ha rojerureningo ore la roipotáva, mba’epiko la rokyhyjeta” (estamos pidiendo lo que queremos ¿por qué vamos a tener miedo?) (Relato de Antonio Maldonado).

La sorpresa de los pobladores de Asunción, a la que hace alusión Antonio Maldonado, es completamente comprensible, teniendo en cuenta que una manifestación con pancartas solicitando la construcción de una ruta, en pleno microcentro asunceno y en las cercanías de la sede de gobierno, se produce en uno de los momentos más sangrientos de la dictadura stronista, que reprimía cualquier tipo de disidencia. 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 solicitaron la construcción de la ruta Concepción – Pozo Colorado. El contenido del discurso del representante del grupo ya había sido 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 los participantes del encuentro.

La ruta empezó a construirse exactamente 10 años después, como lo había prometido el dictador a la delegación de 42 personas, integrada por el intendente municipal, las autoridades de instituciones públicas de la zona más dos industriales, trece comerciantes y doce ganaderos, lo que permite entender los grandes intereses que existían detrás de la pavimentación del tramo vial para todos los pobladores de la zona.

Intereses que coincidían con los del gobierno de entonces a juzgar por la expresión de Stroessner, quien dijo a los presentes, según el fotógrafo que registró 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 (Relato de Antonio Maldonado, fotógrafo).

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 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 río Paraguay a la altura de Concepción. El pueblo sabe que éstas no son meras promesas” (Diario Patria, 22/11/1982).

**Ruta Concepción – Vallemí, la proyección de viejos acuerdos paraguayo-brasileños de integración.** A inicios de la década de los noventa se habilita el trazado de la ruta Concepción – Vallemí que conecta a las ciudad de Concepción (capital departamental ubicada en el extremo sur del departamento) con la ciudad de Vallemí (ubicada en el extremo norte del departamento). Esta ruta, actualmente en proceso de pavimentación como parte de la Iniciativa de la Integración Regional Sudamericana (IIRSA), fue, a su vez, un factor clave en el inicio del proceso de deforestación masiva del departamento de Concepción.

En un estudio desarrollado en la cuenca del Tagatiyá (arroyo afluente del río Paraguay que es atravesada por la ruta Concepción - Vallemí), de poco más de 95 mil hectáreas, 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). Esto ya lo anticipaba Bartrina et ál., 2004, en una cita de Valiente, 2008:31 al mencionar que 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 Oscar Denis (bajo cuya administración como gobernador del departamento se estableció el trazado de la mencionada ruta), presionaron fuertemente 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 (Concepción - Pedro Juan Caballero).

**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 las autoridades de Concepción, encabezadas por el entonces gobernador 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” (Diario Noticias, 13/01/1994). Oscar Denis, del Partido Liberal Radical Auténtico de Paraguay (PLRA), 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” (Ibid).

Poco más de un año y medio después, Denis inauguraba un puente de madera sobre el río Aquidabán (Diario Noticias, 10/08/1995), curso hídrico que separa al sur, poblado de una rica área forestal, del norte del departamento, zonas que fueron articuladas por dicho puente, anulando así el obstáculo natural que impedía la unión del trazado de la ruta Concepción - Vallemí. La obra fue construida por la gobernación de Concepción.

Mediante la ruta indicada se llega al río Apa, límite natural de Paraguay y Brasil al norte. A propósito, conviene recordar que 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” (Semanao Es Real, octubre de 2011). 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” (IIRSA, 2013).

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

**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 noventa 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, es decir, unos 21 mil mensualmente. El sector pecuario así recibía en el 2008 unos 40 mil millones de guaraníes al mes, o sea, poco más de 9 millones de dólares al cambio actual<sup>3</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.

**El impacto territorial.** El éxito económico de la ganadería se traduce en la expansión de su territorio, que puede corroborarse en los dos 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 con mayor concentración de tierras en manos de propietarios con cien y más de

---

<sup>3</sup> El dólar se cotiza a 4.412 guaraníes el 01 de diciembre del 2013

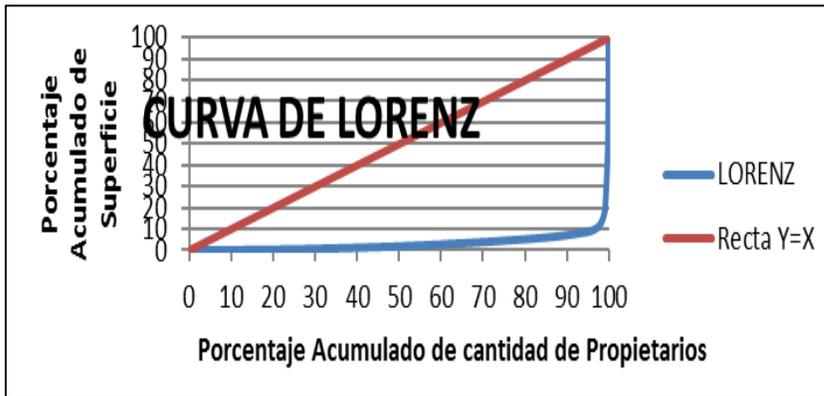
cien hectáreas. En promedio cada propietario de terrenos de las mencionadas dimensiones tiene en su poder 2.595,14 has. En la región oriental del país ningún departamento tiene ese promedio. En Concepción el 3,3% de los propietarios (562 personas) tienen el 90,1% de las tierras (1.458.470 has).

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>4</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 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.

---

4 Este dato fue producto del procesamiento de datos en línea a través de la página web de la FAO em [www.fao.org](http://www.fao.org) en que ya no está disponible. El dato en cuestión está confirmado en el artículo de ABC Color de 29 de enero del 2009 titulado “Sobre la desigualdad perfecta en la propiedad y tenencia de la tierra”, recuperado de <http://www.abc.com.py/edicion-impresa/economia/sobre-la-desigualdad-perfecta-en-la-propiedad-y-tenencia-de-la-tierra-1142335.html>. En el material complementario se presenta la planilla electrónica con el procesamiento correspondiente: <https://drive.google.com/file/d/0B4iC4MzDWGnYRVE4ZmZ3TUZyODQ/edit?usp=sharing>

Figura 3. Nivel de concentración de la tierra en el departamento de Concepción



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

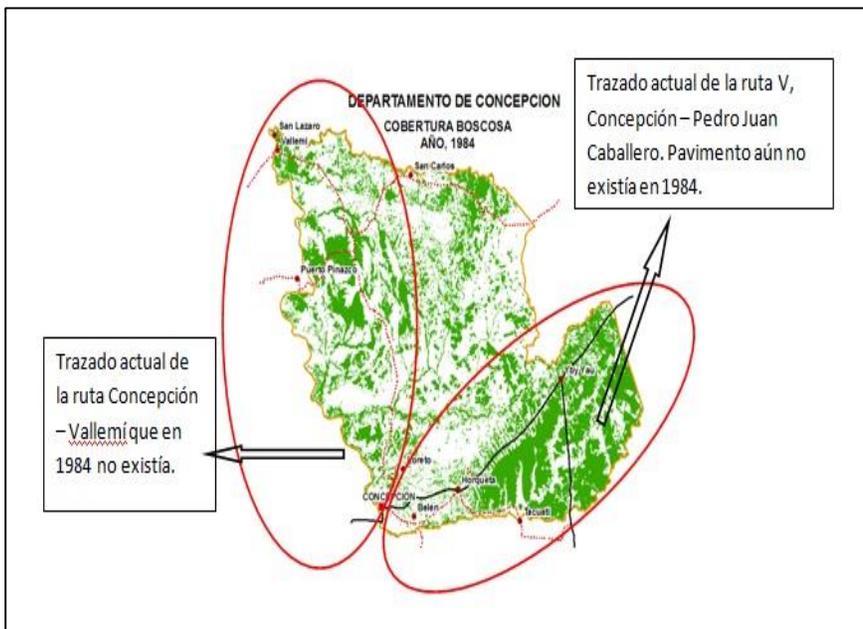
Concepción es actualmente el séptimo departamento de Paraguay con mayor proporción de tierras en manos extranjeras, que son propietarias de aproximadamente 268 mil hectáreas en la zona. Es, al mismo tiempo, el séptimo departamento con mayor porcentaje de tierras en manos brasileñas. Sólo 261 terratenientes brasileños tienen en su poder más de 218 mil hectáreas, superficie mayor a la del distrito de Yby Yaú, 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.

**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. Desaparecieron en ese lapso 300 mil hectáreas, o sea 57,2% de los bosques existentes en el 2003. En poco más de una década, 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 desapare-

cían 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.

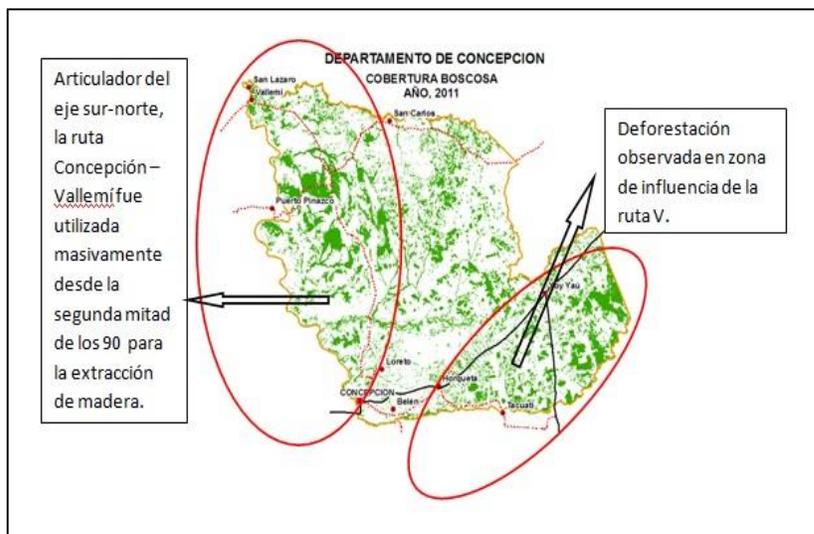
Las fotos tomadas por el satélite LANDSAT en la zona de estudio en el año 2000, poco después de concluir el asfalto de la ruta V y año en que concluye la ruta Concepción – Pozo Colorado, indican que el departamento contaba con más de 770 mil hectáreas de bosques, aproximadamente 246 mil hectáreas más 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).

Figura 4. Mapa de la cobertura boscosa del Departamento de Concepción - 1984



Fuente: Landsat TM, agosto de 1984

Figura 5. Mapa de la cobertura boscosa del Departamento de Concepción - 2011



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.

### El éxodo campesino

**La lucha encarnizada por un territorio atractivo para las inversiones extranjeras.** La extensión de las rutas, que se tradujo 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 bajó de más de 95.000 a poco más de 74.500 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 del 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 encuentran empleados en el sector ganadero, que ocupa las tres cuartas partes 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, Hugua 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” (*Concepción es la capital del departamento del mismo nombre*) (...) “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 (*Organización campesina del norte*) tenía 800 socios, ahora sólo tiene 200 socios. Con la OCN conseguimos agua potable y otros servicios para la comunidad. Ahora cuando te organizas te dicen comunistas y no te dan apoyo” (Relato de pobladores de Hugua 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 con 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>5</sup>, en donde los pobladores fueron relacionados con el “Ejército del Pueblo Paraguayo” (EPP), un hipotético grupo guerrillero cuya existencia nunca pudo demostrarse de manera fehaciente (Pereira, 2009a). En el año 2011, de unas 30 familias residentes en la mencionada zona de conflicto, frente al terreno en que se cultiva la soja, migraron del lugar un total de 8. Referencias de vecinos del lugar indican que en esas fincas campesinas, cuyos propietarios hicieron frente varias veces a la fumigación con agroquímicos, hoy día ha comenzado la preparación del suelo para el cultivo de soja.

### Comentarios

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 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 produjo en diciembre de 1975 en el marco de la visita a Asunción del presidente brasileño Ernesto Geisel, ocasión en que Paraguay y Brasil firmaron el Tratado de Amistad y Cooperación, documento que fue 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

---

5 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.

formular sus respectivas políticas viales, lo cual contradice el espíritu de “interdependencia horizontal”, sin subordinación alguna en las relaciones, ya que sobre esta base se “asentará ahora toda la estructura del edificio de cooperación que venimos construyendo”, de acuerdo a las expresiones de Geisel.

El importante apoyo crediticio del Brasil a la construcción de la ruta V puede entenderse, cuando se lee el diario Patria, el cual indica que a través de esta 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 (publicado en 1980) para el aprovechamiento de la zona de influencia de la mencionada vía, 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, en donde pese a exigir con pancartas la construcción de la ruta Concepción – Pozo Colorado, no fueron reprimidos en un momento sangriento de la dictadura en el que 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, a cuyo efecto se 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 supuestamente castigó con el aislamiento por haberse iniciado en el lugar un levantamiento contra un gobierno colorado siete 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, 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 dos 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 que, al dinamizar la producción local produjo 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 el 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 hoy la mayor concentración de tierras en pocas manos en el país y la de 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 de manera considerable, precisamente luego de la habilitación de las rutas en las que la ciudadanía depositó sus esperanzas de despegue económico.

Las élites, empresarial y política, de Concepción se pusieron al servicio de intereses foráneos, quedando relegadas a un papel secundario con un poder formal que beneficia, desde las instituciones locales del estado, a quienes consolidan una economía de enclave, entendida como una progresiva y mayor dependencia hacia los 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, es decir, la extranjerización del territorio nacional, la alta concentración de ingresos y tierras en pocas manos y la exclusión de la población.

## Referencias

- ADUANA Paraguay (2011). *Ranking de exportadores, ordenado por Fob dólar periodo 2010*. Departamento de Estadística de Administración de Sistema SOFIA. Recuperado de <http://www.cip.org.py/nuevos/exportadores2010.pdf>
- 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). Recuperado de <http://www.alapop.org/docs/publicaciones/investigaciones/MigrantesALYC.pdf>
- 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 LuxemburgStiftung RLS.
- Gobernación de Concepción (2004). *Situación de los bosques del departamento de Concepción*. Presentación en PowerPoint 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.
- IIRSA (2013). *Ficha de proyecto*. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Recuperado de [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=1252](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1252)
- 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*. Asunción, Paraguay: BASE IS, DIAKONIA, SERPAJ-PY, pp. 57- 66.
- OEA (1975). *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. et al. (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*. Asunción, Paraguay: BASE IS, pp. 23- 34.
- Palau, T. (2009). El complejo e intrincado sistema de intereses económicos que opera detrás del agronegocio en Rojas, Luís, *Actores del Agronegocio en Paraguay*, Asunción, Paraguay: BASE.IS-Diakonía, pp. 79 - 86.
- Pereira, H. (2009). *Departamento de Concepción. Riqueza y desigualdad social*. Asunción, Paraguay: edición propia.
- Pereira, H. (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*. Documento de Trabajo No. 128. Asunción, Paraguay: BASE Investigaciones Sociales. Recuperado de <http://www.baseis.org.py/base/adjuntos/Doc.N%C2%BA128.pdf>

- Pereira, H. (2011). *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). Recuperado de [http://paraguay.sociales.uba.ar/files/2011/08/P\\_Pereira\\_2011.pdf](http://paraguay.sociales.uba.ar/files/2011/08/P_Pereira_2011.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. Recuperado de: <http://orton.catie.ac.cr/repdoc/A3063e/A3063e.pdf>
- Zibechi, R. (2006). IIRSA: la integración a la medida de los mercados. Informe especial. Silver City, NM: Programa de las Américas. Recuperado de: <http://www.alternative-regionalisms.org/wp-content/uploads/2009/07/zibechi-iirsa.pdf>

