

EL CORREDOR BIO - OCÉANICO NORTE: UN DESAFÍO DE LA GLOBALIZACIÓN A LA DEMOCRACIA Y LA BIODIVERSIDAD.

Sergio González Miranda*

RESUMEN

Este trabajo es una reflexión a partir de la persistente discusión regional sobre los escenarios futuros del desarrollo regional, producto de la construcción y vigencia de un corredor bio-oceánico que involucre los puertos de embarque de Arica e Iquique, entre otros.

No se trata de una reflexión sobre las variables económicas del fenómeno sino de aquellas que suelen quedar "ceteris paribus". Específicamente los conceptos de democracia, diferencias culturales y biodiversidad, bajo una mirada histórica, son los que motivan esta reflexión.

Se trata de observar como estos conceptos democracia, diferencias culturales y biodiversidad- están o no presentes en un fenómeno de internacionalización económica de un territorio producto de un corredor bio-oceánico. Se trata específicamente del corredor norte que, supuestamente, unirá los puertos peruanos de Ilo y Matarani, y los chilenos de Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta con los puertos brasileños de Santos y Paranaguá, pasando por Bolivia, el Noroeste argentino, el Matto Grosso brasileño, Paraguay y, especialmente la ciudad de Sao Paulo. Por sus características, este eje económico, define un área territorial que puede ser analizada como una sub - región con características propias.

Por un lado, la presión comercial de la cuenca del Pacífico, especialmente de

los países asiáticos, cuya actual "cabeza de puente" en esta sub-región es la Zona Franca de Iquique y, por otro lado, la presión de la salida de la soya brasileña y otros productos por el Pacífico, conforman un fenómeno que se ve expresado en carreteras, hidrovías y vías aéreas, además de la refacción y construcción de puertos de embarque y aeropuertos.

Por último, La reflexión intenta además entregar antecedentes para optimizar los beneficios del corredor y disminuir los efectos indeseados del mismo, especialmente en los tópicos en referencia: democracia, diferencias culturales y biodiversidad.-

La pregunta si efectivamente esos tópicos - democracia, diferencias culturales y biodiversidad- son los relevantes y si ellos están o deberían estar -como conceptos ejes de un nuevo paradigma de sociedad- en la preocupación actual de investigadores, empresarios, autoridades, políticos, dirigentes sociales, líderes culturales, educadores, etc.

Esta trilogía conceptual en referencia, tiene que ser analizada, según C. Parker (1999), en el contexto del tránsito hacia una sociedad post-industrial, por tanto, el ejemplo que me propongo utilizar tiene el potencial de poder constituirse en un proceso transnacionalización, integración social y económica, intercambio comercial y cultural, pero por sobre todo en un eje de innovación y encadenamientos productivos, siempre y cuando sea diagnosticado,

* Instituto De Estudios Internacionales (Inte), Universidad Arturo Prat.

equidad, sustentabilidad e interculturalidad. Me refiero a un corredor bio-oceánico.

En un corredor bio-oceánico se puede observar con claridad las consecuencias territoriales de un posible proceso de globalización e internacionalización económica. Específicamente, se trata de un corredor bio-oceánico que uniría los océanos Pacífico y Atlántico a la altura aproximada del trópico de Capricornio, conocido en Chile como "corredor norte"

Ante las presiones internacionales de conectar a los dos océanos más importantes del planeta, producto del crecimiento de las economías asiáticas, unido al colapso que sufre el canal de Panamá, han surgido variadas propuestas de corredores bio-oceánico, por ejemplo, en Estados Unidos, México, Nicaragua, Colombia, Perú y en otras regiones de Chile-Argentina.

Lo relevante es que los corredores como el estudiado en este trabajo no tiene por finalidad exclusiva la unión de dos océanos, sino la penetración a mercados interiores, a recursos naturales, mano de obra calificada o bienes culturales.

De todas formas, como todo corredor, el Corredor Norte, es un proyecto multinacional que busca aumentar los flujos de bienes y servicios entre el Asia Pacifico y el cono sur de América. Por tanto, megatendencias, propias del nuevo paradigma de sociedad caracterizado por la globalización, la transnacionalización y la regionalización, son componentes esenciales de un fenómeno como la emergencia de una sub-región a partir de un corredor bio-oceánico.

Chile por sus más de 4.000 kilómetros de costa es un país estratégico respecto de la vinculación bio-oceánica o en la penetración hacia el interior del continente en la búsqueda de mercados y recursos

naturales. La importancia del Corredor Norte respecto de otros ubicados más al sur de Chile es la complejidad de la sub-región que comprende

Corrientemente, los especialistas (Boisier, S. 1992), han observados que una región es compleja cuando tiene actividades económicas industriales con valor agregado, flujos comerciales o de comunicación, infraestructura de innovación productiva, sinergia entre sus agentes del desarrollo, organización social e identidad sociocultural, imagen regional corporativa, etc. Sin desconocer estos importantes aspectos, en este caso, la complejidad estará más asociada a los aspectos señalados: democracia, diversidad cultural y biodiversidad. Es decir, a la idea de "totalidad compleja" (Parker 1999:10)

No existe un consenso en la denominación de los corredores bio-oceánico en el Norte Grande de Chile siguiendo la lógica de la red caminera y de los ferrocarriles existentes, tenemos un corredor norte dominante que abarcaría Arica - Viacha - Oruro - (Jujuy) Cochabamba - Santa Cruz- Corumbá - Santos. Sin embargo, esta es una visión que supone un puerto de término en cada costa, pero -como lo ha señalado el ex-canciller don Carlos Martínez Sotomayor- estos corredores deben tener una terminación del tipo delta, es decir varios puertos de embarque. En este caso, desde Matarani hasta Antofagasta en el Pacífico y desde Santos hasta Paranaguá, en Brasil.

Chile ya cuenta con una importante experiencia comercial en el área producto de la creación de la Zona Franca de Iquique en 1975. Además ha concluido el camino Arica-La Paz, que refuerza el antiguo ferrocarril que realiza el mismo recorrido, planea asfaltar la carretera Huaracochane y terminar el paso de Jama que une Antofagasta con Jujuy y Salta

que une Antofagasta con Jujuy y Salta (Argentina ha hecho un esfuerzo similar por el sector que le corresponde). También el nuevo aeropuerto internacional en la ciudad de Iquique, ha permitido que nuevas rutas y líneas aéreas (como el caso de TAM) se incorporen a las ya existentes.

Perú ya ha concluido la carretera entre Ilo y La Paz, y ha transformado a Tacna en una zona franca con el propósito de crear un sistema favorable al intercambio comercial entre ambos países y, de paso, integrarse al corredor principal que conecta a Brasil. Por su parte, Bolivia ha concluido la mayor parte de las carreteras que estaban inconclusas, siendo el tramo más importante el que unió -atravesando el Chapare-Cochabamba con Santa Cruz. Brasil y el Noroeste argentino, tienen sus carreteras operables.

El corredor norte, además de sus proyecciones y potencialidades, es una opción descentralizadora para todas las provincias de los países que involucra la Sub-región, muchas de las cuales sufren crisis recurrentes debido al aislamiento de los centros políticos o enclaustramiento en que se encuentran (Vgr. Jujuy, Oruro, Tacna, Arica, etc.)

Es, también, un corredor esencialmente andino, por tanto, le otorga una identidad claramente identificable.

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

El área comprendida por este corredor coincide aproximadamente con la región colonial que Carlos Sempat Assadurian (1982) denominó "el espacio peruano"; es decir aquel espacio de influencia de lo que fue la explotación del cerro rico de Potosí, entre los siglos XVI y XVIII. Es interesante mencionar que ya en esa época hubo flujos comerciales (contrabando) hacia el virreinato de la Plata,

utilizando las vías fluviales paraguayas y uruguayas. Es decir, fue el primer vínculo comercial bio-oceánico en el cono sur de América.

Lo importante de esta referencia, tomando las distancias debido a que las actividades generadas entonces son producto de un enclave minero de gran producción, es que generó un multiplicador en la sub-región que dinamizó la economía de todos sus rincones por apartados que estuvieran de las rutas principales: producción de hoja de coca (yungas y chapare); animales y sus derivados, incluido carretas (noroeste argentino); pescado seco y salado (costas del sur peruano y chileno); agricultura (de los valles precordilleranos); harinas y chicha (Cochabamba); tejidos (Misiones, Paraguay); utensilios de greda y cuero (Chile); mercurio (Perú), etc. Este dinamismo de la economía colonial es cualitativamente diferente a las necesidades actuales de innovación productiva, cluster, joint ventures, centros de alta tecnologías, etc.

En el siglo XIX, en el norte de Chile, la explotación del salitre generó intercambios similares sin llegar a penetrar la región hasta el océano Atlántico, aunque el nitrato se vendiera en casi todo el mundo. Su influencia territorial abarcó el sur del Perú; en Chile, el Norte Grande, pero atrajo mano de obra del norte chico y centro-sur y en lo financiero incluyó a Valparaíso; en Bolivia influyó en casi todo el altiplano y muy especialmente, el valle de Cochabamba; y en Argentina, el Noroeste (González, S. 1991).

Algo similar aconteció con la explotación del caucho en el Matto Grosso (colindante a Pando, Bolivia) brasileño el siglo pasado (Otero, Delia 1999).

Estas explotaciones de recursos naturales permitieron un intercambio al interior de la sub-región que

la emergencia de los Estado-Naciones en los distintos países a partir del siglo XIX, continúa subyacente a las identidades nacionales. Por tanto, es un recurso psico-social que puede ayudar a la unidad de la sub-región en una reestructuración territorial bajo en nuevo paradigma.

La profundidad histórica de esta sub-región andina no se agota en la Colonia, sino que surge en el periodo precolombino. El área que comprende el corredor en referencia, desde la costa del Pacífico y hasta la frontera de Bolivia con Brasil, en la época precolombina existió un complejo intercambio social, económico y cultural organizado por el imperio Tiawanaku-Wari primero, que corresponde a la cultura aymara, y el imperio Tiawantinsuyu, después, que corresponde a la cultura quechua-inca. Recordemos que la fortaleza o Pukara inca más oriental es Samaypata, y se encuentra cerca de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Estas culturas indígenas tuvieron un dominio de todo el tránsito que comprende la costa del Pacífico hasta la ceja de selva de Bolivia, pasando por el desierto, los valles pre-cordilleranos o sierra, el altiplano o puna y los valles orientales. John Murra denominó a este dominio de los diferentes pisos ecológicos y su intercambio recíproco y simétrico: economía vertical o control vertical de un máximo de pisos ecológicos (1975). Esa tradición de intercambio transversal de oeste a este y viceversa, fue rota por las Repúblicas que miraron de norte a sur y viceversa, en un intercambio longitudinal, especialmente claro es esto en Perú, Argentina y Chile.

Los corredores bio-oceánicos al intentar comunicar las costas del Atlántico y del Pacífico vuelven a plantear un intercambio transversal que, al parecer, como en el periodo precolombino y la

Colonia, es económicamente más eficiente y con mercados más relevantes.

La profundidad histórica de la población que ha habitado la sub-región en referencia, la diferencia de otras sub-regiones que se ven también comprometidas por corredores bio-oceánicos. Considero que también en la problemática que actualmente generan los conceptos de democracia, diversidad cultural y biodiversidad esta sub-región se diferencia de sus similares.

2. EL CONCEPTO DE DEMOCRACIA

La democracia de masas es la que estaría en cuestionamiento, según C. Parker (1999), aquella democracia que, como el caso de Bolivia (país fundamental del Corredor Norte), relegó a una mayoría indígena a la marginalidad y la pobreza. La razón de Estado Llevó a los campesinos indígenas de Bolivia y Perú -y sus rabonas- a involucrarse en guerras convencionales con países vecinos, cuyos motivos ignoraban o le eran completamente ajenos.

Señala Parker, que "con la transición desde una democracia de masas, hacia una democracia de las diferencias y el multiculturalismo cuya concepción del desarrollo, de la cultura y el medio ambiente debería orientarse por un paradigma totalmente renovado." (1999:7)

La democracia en un proceso de regionalización o emergencia de una sub-región está muy emparentada a la descentralización (Boisier, S, 1995), especialmente porque las regiones involucradas en el eje del corredor requieren de competencias y facultades y cierta autonomía que les permitan realizar las acciones necesarias para la innovación, la negociación y la protección, que promuevan las ventajas competitivas, los

las ventajas competitivas, los encadenamientos productivos y la sustentabilidad del medio ambiente.

En lo socio-político los países comprendidos en la sub-región, tienen diferentes estados de desarrollo. Algunos tienen una larga historia de dictaduras y otros de democracia, aunque todos sin excepción estuvieron sometidos a dictaduras militares que se instalaron en el poder en América Latina en los años setenta, así como todos cuentan con democracias constitucionales en estos momentos. Además son Estados que han tenido conflictos de fronteras entre sí, algunos se vieron involucrados en guerras.

Incluso Bolivia y Chile aún no tienen relaciones diplomáticas, a pesar que las relaciones comerciales son óptimas.

Es interesante observar que en todas las fronteras que el corredor debe cruzar. Han habido conflictos entre países y, por lo mismo, algunos consideran ciertas zonas fronterizas como de relevancia geopolítica (Chile-Perú, Chile-Bolivia, Bolivia-Paraguay, etc.).

Una propuesta interesante de seguridad y paz, que de paso podría resolver viejas controversias entre países como la reivindicación boliviana para una salida soberana al mar, sería el definir el área comprendida por el corredor como de libre tránsito de personas y mercancías, que implique una pérdida parcial de soberanía de cada uno de los Estados involucrados. Es decir un corredor franco para bienes y personas de los países respectivos acordados en un acuerdo o tratado internacional, los cuales tengan un trato preferencial e igualitario. Por cierto, cada provincia es regida por las leyes del país a que pertenece. En gran medida este ejemplo sería una forma de descentralización y democratización en un paradigma diferente.

La duda es si la presión (fundamentalmente comercial) venida desde el exterior es una nueva oportunidad para el desarrollo de América Latina e, incluso, un aporte a la democratización de la región, o, por el contrario, puede transformarse un factor de desintegración, desigualdad y subdesarrollo.

Es un dato de la causa el hecho que la globalización y la economía internacional en particular, son procesos selectivos que benefician a determinadas áreas y perjudican a otras, no las consideran o marginan. Posiblemente habrán regiones ganadoras y perdedoras. Por tanto, los corredores pueden ser áreas seleccionadas y ganadoras dependiendo de los beneficios o facilidades que ofrezcan, como el caso de puertos de embarque eficientes, carreteras pavimentadas, redes ferroviarias operables, aeropuertos internacionales, estabilidad social y política, etc. Todos factores que al parecer el corredor norte tiene. Sin embargo, es preciso profundizar la democracia en la sub-región, especialmente en los poderes locales (Municipios), para que el beneficio del corredor se multiplique y sus efectos negativos se controlen.

3. EL CONCEPTO DE DIVERSIDAD CULTURAL

Siguiendo a Morandé (1984) es indiscutible el carácter culturalmente diverso de América, tanto en lo religioso (Morandé 1980) como étnico y cultural, incluso que a pesar de la acción de unificación civilizatoria efectuada en el paradigma del Estado-Nación, es posible reconocer la diversidad. Existen, sin duda, en América regiones donde ello es más notorio, y este es el caso de la sub-región andina.

En esta sub-región existen varias familias lingüísticas indígenas, a saber: quechua, aymara, puquina, uru-chipalla,

origen europeo como el español y el portugués. El corredor bio-oceánico ofrece y obliga además incorporar otras lenguas de intercambio internacional como el inglés.

En lo antropológico, encontramos comunidades indignas tanto en el altiplano como en el chaco Paraguayo y en Matto Grosso brasileño, que conservan sus culturas con todos sus rituales simbólicos tradicionales. Debe comprenderse además que, en ciertas áreas como el altiplano boliviano, estas comunidades no son una minoría sino una mayoría poblacional.

El respeto por la cosmovisión de estas comunidades es fundamental tanto para establecer con ellas una relación intercultural que les ayude a participar de la globalización en mejores condiciones como para evitar conflictos étnicos, especialmente si estas comunidades sienten amenazadas sus tierras y su cultura.

La diversidad cultural nos permite observar la creación de un corredor bio-oceánico no solamente como carreteras interconectadas que vinculan a la sub-región con el mercado internacional, sino la interconexión de distintas culturas, comunidades, saberes, tecnologías, cosmovisiones, etc. Este hecho, que bajo el paradigma civilizatorio del Estado-Nación, podría ser un obstaculizador para la necesaria homogeneización y unidad cultural, ahora puede ser el factor innovador y de valor agregado en un paradigma del conocimiento, abierto y flexible.

Así entonces la visión indigenista de las "regiones de refugio" de Aguirre Beltrán (1967), sin dudas corresponde a un discurso contestatario al paradigma asimilacionista del Estado-Nación y que no se adecua al nuevo paradigma multicultural. Este último permite la relación dialógica, intercultural, entre pequeñas comunidades y el mundo globalizado, siempre y cuando las comunidades conozcan la forma de

hacerlo: sepan navegar con propiedad en y entre su cultura y las alógenas.

El corredor bio-oceánico y su sub-región de influencia son un fenómeno a nivel meso que pueden transformarse en el puente intercultural entre las comunidades y el mundo globalizado.

Posiblemente el patrimonio máspreciado de una sub-región con culturas precolombinas sea la arqueología. Ya se hizo referencia a la fortaleza inca-quechua de Samay Pata. Sin embargo, existen numerosos sitios arqueológicos en todo el tránsito, tanto precolombinos como coloniales. La cultura aymara tiene como centro ceremonial central las ruinas de Tiawanaku en el pueblo de San Pedro cerca de La Paz. Otras manifestaciones precolombinas son los geoglifos y petroglifos en el desierto chileno-peruano.

En lo colonial se pueden destacar las ciudades de Sucre y Potosí, pero existen otras no menos interesantes como Salta, las misiones jesuítas en Bolivia y Paraguay, o el santuario de Copacabana en el lago Titicaca.

Para completar la diversidad cultural de la sub-región, baste con señalar que existen áreas de importantes migraciones europeas (Vgr. alemana en Santa Cruz de la Sierra y Paraguay; Croata en el norte de Chile; italiana en el NOA; etc.) o asiáticas (Vgr. coreana en Bolivia y Paraguay; japonesa en Brasil), que hacen aún más complejo en fenómeno estudiado.

4. EL CONCEPTO DE BIO-DIVERSIDAD

C. Parker, afirma que "nadie puede negar el irrefutable hecho de que junto con la globalización estamos en presencia de una acrecentada conciencia ecológica en el mundo entero." (1999:3). Más allá de los motivos que en el nuevo paradigma post-industrial se argumenten para explicar este

motivos que en el nuevo paradigma post-industrial se argumenten para explicar este cambio respecto del paradigma anterior, caracterizado por el dominio, explotación y destrucción de los recursos naturales, las visiones de mundo indígenas, siempre subsumidas en este paradigma industrial, han sido holísticas y ecológicas. Un ejemplo interesante fue el presentado por el Dr. Enrique Amayo en el V Seminario Internacional en comento, sobre la biodiversidad de la Amazonia y el saber indígena (1999).

Los pisos ecológicos que presenta la sub-región en el eje del Corredor Norte: costa, desierto, sierra, altiplano o puna, valles, ceja de selva, selva y costa; sin dudas, ofrecen una complejidad tanto geográfica como biológica que es necesario considerar y preservar.

Los problemas geográficos: las autoridades han enfrentado una serie dilemas, especialmente para sortear los obstáculos físicos en la construcción de las carreteras en los pasos cordilleranos en la cordillera de los Andes. Vgr. Jama, Sico, Hito 60, Tambo Quemado, Colchane, etc., los cuales se empujan por sobre los 4.000 metros de altura sobre el nivel del mar. De igual modo las zonas tropicales en el Matto Grosso brasileño y el Chaco paraguayo y sus rutas fluviales, ofrecen variados obstáculos asociados a las lluvias estivales por ejemplo.

Los problemas biológicos: existe una gran variedad de especies y de cultivos originarios o tradicionales, especialmente frágiles frente a la intervención de elementos extraños, sean otros productos o la propia carretera. La carretera Cochabamba Santa Cruz por el Chapare puso en riesgo el cultivo de la hoja de coca, tanto por el paso mismo de la carretera como porque ella permite la presencia policial y la implementación de políticas públicas de reconversión. Otro ejemplo es la

contaminación del lago Chungará desde que la carretera Arica Tambo Quemado facilitó la llegada de turistas y el paso de transporte pesado.

La red de carreteras que considera un corredor como el estudiado pasarán por un número indeterminado de lagos, ríos, bosques, montañas, etc. con plantas y animales silvestres no siempre protegidos conveniente y eficazmente.

En el transecto en referencia posee pantanos, desiertos, ceja de selva y selva tropical, vegetación baja sub-tropical, etc.. Climas múltiples, tropicales, sub-tropicales, templados, secos, húmedos, fríos, calurosos, etc., con una flora y fauna de las más diversas del planeta.

Debemos señalar, por obvio que sea, en esta sub-región se encuentran importantes reservas minerales (cobre, oro, estaño, etc.) que no son ajenas al interés internacional (Vgr. japonés) por el corredor en referencia. De igual modo, son muy relevantes sus reservas de agua, especialmente si incluimos al gran lago Titicaca.

La gran variedad biológica de la sub-región puede ser una gran oportunidad para potenciar al corredor con eslabonamientos industriales innovadores que aprovechen estos recursos en forma pertinente como es el caso del INBIO costarricense (Gámez, R. 1999)

Visto la complejidad (y fragilidad) medio-ambiental de la sub-región, es de primera importancia que un corredor que transite por su interior debe ser construido y utilizado con una visión de sustentabilidad ecológica.

El corredor puede potenciar notablemente la actividad económica de la sub-región en todo el tránsito, como puede ser depredador generando un daño irreversible, tanto en lo biológico como en lo cultural. Es por ello, que resulta

biológica y la diversidad socio-cultural en el marco de una convivencia de mutuo beneficio dentro de los límites de la biosfera" (1999: 5) . A esta complementariedad debemos agregar la diversidad social, que es la base de la democracia.

5. CONCLUSIONES

Quien imagine al corredor norte como una carretera transitada por miles de camiones cargados con soya brasileña saliendo por los puertos Chilenos y Peruanos hacia Japón, y, por otro lado, containers llenos de productos manufacturados del Asia en busca del mercado de Sao Paulo, tiene una visión no solamente parcial sino equivocada y peligrosa del proceso que se requiere generar en la sub-región.

Ese sería la peor inserción de la sub-región en el mercado y sociedad internacional, por tanto, se requiere con urgencia un diagnóstico de este corredor norte y un análisis de sus posibles consecuencias. Una de las características del paradigma post-industrial es que es una oportunidad que debe ser utilizada por agentes activos bien informados, de lo contrario puede ser depredador y excluyente.

La importancia de la cuenca del Pacífico en la economía internacional es indelible a pesar de la actual crisis asiática. El hecho que el Pacífico norte haya superado al Atlántico norte en el comercio internacional, especialmente por las relaciones entre Japón y Estados Unidos, es un indicador para el Pacífico sur.

El Pacífico sur está aumentando su participación en la economía mundial, más aún con la incorporación de países de industrialización reciente como Australia, Nueva Zelandia, Singapur, Indonesia y otros, además de China. Por tanto, los corredores

Bio-oceánicos son cabezas de puente y rutas de penetración hacia mercados latinoamericanos, incluidos sus recursos naturales. El interés de países asiáticos, particularmente Japón, por mejorar los puertos del Pacífico reflejan claramente ese interés. Desde esta perspectiva no es solamente lo bio-oceánico lo más relevante de este fenómeno, sino el acceso a las áreas mediterráneas de la sub-región, especialmente el Matto Grosso brasileño y Sao Paulo.

Esta acción venida desde el Asia debe hacer reflexionar a las comunidades latinoamericanas, además de lo económico y comercial, a lo menos en los aspectos aquí analizados: 1. el impacto político que esta penetración puede implicar; 2. el impacto cultural en las comunidades indígenas, entre otras, y; 3. el impacto en la bio-diversidad de la sub-región.

Es una decisión tanto de las autoridades nacionales como locales transformar el Corredor Norte en un flujo comercial, industrial o cultural; en carreteras depredadoras o reproductoras de la biodiversidad; en un eje de libre desenvolvimiento personas con iguales derechos y deberes sean de cualquier nacionalidad. Dependerá de ellas y de los movimientos sociales regionales que el corredor norte sea en el próximo siglo un factor de desarrollo, de mayor democracia y descentralización, de reconocimiento y valorización de la biodiversidad y la diversidad cultural.

Sergio Boisier (1999) propone al capital sinérgico como el concepto clave para el desarrollo regional, el cual está sustentado en cuestiones cognitivas, simbólicas, culturales, sociales, cívicas, etc.; única forma de lograr que una región o sub-región se comporte como una "organización inteligente" (Lira 1997). Precisamente un corredor como el analizado

sub-región se comporte como una "organización inteligente" (Lira 1997). Precisamente un corredor como el analizado puede y debe transformarse en un "corredor

inteligente" en el sentido de ser un organismo de desarrollo regional y no ser una mera "infraestructura"

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre Beltrán, Gonzalo "Regiones de refugio, el desarrollo de la comunidad y el proceso dominical en Mestizo-América." Fondo de Cultura Económica, México, 1967.

Amayo, Enrique "Amazonia: cuestión indígena, democracia, diversidades y biopiratería." Conferencia en el V Seminario Internacional, IDEA, USACH, Santiago, 1999.-

Boisier, Sergio "En busca del esquivo desarrollo regional: entre la caja negra y el proyecto político." Doc. 95-30, ILPES, Santiago, octubre 1995.

Boisier, Sergio "El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico" ILPES, Santiago, 1999.

González, Sergio "Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo del salitre," Ediciones Camanchaca, Iquique, 1991.

Inostroza, Luis "Corredores bio-océánicos para el desarrollo regional y local de América Latina y el Caribe. ILPES, Santiago, Julio, 1998.

Lira, Luis "Información y conocimiento para el análisis regional conducente a la toma de decisiones." ILPES/DPPR, Doc.97/38, Santiago, 1997

Morandé, Pedro "Ritual y palabra" (aproximación a la religiosidad popular latinoamericana). Centro andino de Historia, Lima, 1980.

Murra, John "Control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas", En Formaciones económicas y políticas del mundo andino. AEP, Lima, 1975

Otero, Delia "Amazonia: contactos étnicos, migraciones, diversidad cultural y políticas estatales." Conferencia en el V Seminario Internacional, IDEA, USACH, Santiago, 1999.

Parker, Cristian "Democracia, diferencias culturales y biodiversidad: el desafío de un enfoque diverso." Conferencia en el V Seminario Internacional, IDEA, USACH, Santiago, 1999.

Sempat, Carlos "El sistema de la economía colonial." IEP ediciones, Lima, Perú.