

Fantasías interoceánicas y lo real del capital: el corredor Manta-Manaos en Ecuador

Japhy Wilson* y Manuel Bayón**

Palabras clave: urbanización planetaria, IIRSA, Ecuador, Amazonía

En 2007, el corredor Manta-Manaos fue designado por el recién electo presidente de Ecuador Rafael Correa como uno de los proyectos emblemáticos de su administración, financiando el Estado la infraestructura vial y portuaria necesaria para su creación. El corredor suponía un intento de generar un eje multimodal de transporte, bajo la lógica de la apertura de Sudamérica a los mercados chino y europeo generado por la circulación de mercancías, conectando el puerto ecuatoriano de Manta, en el océano Pacífico, con la ciudad industrial brasileña de Manaus, en el corazón de la Amazonía y con salida al océano Atlántico por la desembocadura del río Amazonas, en Belem. El presente artículo muestra la implementación de Manta-Manaos como un ejemplo de la urbanización planetaria en la práctica. La urbanización planetaria es el proceso contemporáneo que colapsa todas las distinciones morfológicas a través de vórtices de destrucción creativa, en los que el capital simultáneamente implosiona en aglomeraciones cada vez mayores y explosiona a través de redes de infraestructura y áreas de extracción de recursos hasta extenderse al espacio planetario (Brenner, 2014; Brenner y Schmid 2014; 2015). Brenner y Schmid han puesto especial atención a territorios de la urbanización

no convencionales, incluyendo el Ártico, el Sáhara o la Amazonía (Brenner y Schmid, 2014; 2015), que se materializarían para estos autores en Sudamérica a través de redes como el corredor Manta-Manaos. Para Brenner, las “estrategias de planeamiento territorial de gran escala” (Brenner, 2014: 20) son realizadas automáticamente en el territorio, implicando catástrofes ecológicas y sociales (Brenner, 2014: 26).

Esta representación de la urbanización planetaria oculta un proceso turbulento y accidentado lleno de fantasías y deseos, repleto de fuerzas contradictorias que han condenado el proyecto al fracaso. Se trata de una representación que tiene mucho en común con la crítica de los megaproyectos y su larga lista de impactos negativos sociales y medioambientales que se producen por su implementación, una crítica superficial a nuestro parecer, como explicaremos más adelante. Además, reproduce los discursos tecnocráticos de los propios megaproyectos, representándolos como el resultado de un plan maestro meticuloso en el que se fusionan el capital multinacional y el poder del Estado (véase Ceceña *et al.*, 2007; Zibechi, 2006). En palabras de uno de los críticos de Manta-Manaos, el corredor es “un megaproyecto tangible que está imponiendo la lógica fría de la económica de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el día a día de nuestros países”; pero es un “sueño que se vuelve pesadilla: el agua apestará a combustible..., agua que en lugar de peces de colores nos ofrecerá manchas aceitosas, basuras que se generan sin control en los puertos y embarcaciones, mecánicas, cantinas, bares y prostíbulos que se irán multiplicando a lo largo de la ribera del río” (Goldaraz, 2014a;

* Doctor en Economía Política, Universidad de Manchester; CENEDET, www.cenedet.wordpress.com

** Maestro en Estudios Urbanos, Colectivo de Geografía Crítica de Ecuador; CENEDET (manuelyasuni@gmail.com)

2014b). Aunque no es necesariamente equivocado el pronóstico, esta forma de crítica es inconscientemente cómplice con la ideología que inunda los proyectos que se quieren evitar, hasta el extremo de que la representación apocalíptica solamente invierte moralmente las celebraciones triunfantes de estos proyectos, mientras contribuyen no intencionadamente al ocultamiento de las contradicciones y absurdos inherentes a la producción capitalista del espacio. En ambos casos, los discursos de dominación y resistencia funcionan juntos como “dos momentos complementarios” (Žižek, 2008: 13).

El presente artículo busca contribuir a la comprensión crítica de las prácticas e ideologías de la urbanización planetaria. Ello, a través de investigación empírica y una visión teórica basada en el materialismo histórico-geográfico, del que hacemos uso para identificar las dinámicas del desarrollo geográfico desigual en el que Manta-Manaos está atrapado (Harvey, 1982; Smith, 1984), así como la crítica psicoanalítica de la ideología, que como se verá más adelante, es utilizada para entrelazar la fantasía y lo real en la planificación e implementación del proyecto (Žižek, 1989; 1997). En la primera sección, se explica cómo la red de instituciones e individuos han sido seducidos por las fantasías interoceánicas que integran la Amazonía a los circuitos transnacionales de capital. La segunda sección explora de manera multiescalar las contradicciones en las que está inmerso Manta-Manaos. La tercera se centra en el puerto de Providencia, en el que la industria petrolera se ha apropiado de la infraestructura del corredor. Se concluye con algunas reflexiones de la relación entre fantasías ideológicas y lo real del capital, que condensa la teoría con la que se analiza el trabajo de campo empírico.

La fantasía interoceánica

Aunque existía el proyecto desde la década de los 1960, en 1998 un empresario ecuatoriano llamado Augusto Celís se cautivó por la realización de un corredor interoceánico, resucitando la ruta de la primera expedición desde los Andes y el océano Atlántico protagonizada por los conquis-

tadores Pizarro y Orellana a lo largo del río Napo. Celís llamó a su plan “Proyecto El Dorado” en su honor. Visitamos a Celís en su oficina mustia y oscura, repleta de mapas de la Amazonía en los que la ruta de la fantasía estaba marcada en rojo. “Buscábamos El Dorado... No lo hice buscando la plata, estaba enamorado de una idea”.¹ En su búsqueda de alianzas, se unió con el empresario fluvial brasileño Roberto Da Silva, creando la Corporación Ecuatoriana Amazónica, que compró nueve hectáreas en 2004 en Providencia, una alejada comunidad kichwa en el río Napo. A la alianza se sumó el director de la Autoridad Portuaria de Manta (APM), Trajano Andrade. En su mansión, sobre el mar en Manta, mientras un sirviente traía jugo de mango, Andrade nos relató cómo fue promocionando el corredor interoceánico a distintos ministros desde 2005. El entonces ministro de Economía Rafael Correa “tenía un absoluto entusiasmo por el proyecto” y le contó que sabía del proyecto porque escuchó del mismo en la Universidad de Illinois en 2001, donde realizaba su doctorado en Economía.² De hecho, Correa se refería a una iteración de la misma fantasía, al estar el Manta-Manaos incluido en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Lanzada en 2000 y financiada con 158 mil millones de dólares, la IIRSA busca la re-orientación de la infraestructura económica de Sudamérica hacia los circuitos globalizados de producción e intercambio a través de la construcción de diez ejes de integración, uno de los cuáles es el eje amazónico, el que se incluye en corredor Manta-Manaos (COSIPLAN, 2013: 69-94).

En 2006, se asignó la construcción del puerto de Manta a la hongkonesa Hutchinson Port Holdings, a la vez que Correa promovía Manta-Manaos como parte de su programa para la presidencia. Tras su victoria electoral, Andrade fue elegido ministro de Transporte y Obras Públicas con la misión específica de llevar a cabo el proyecto. Tras una reunión con Lula y Correa en

1. Augusto Celís, director de la Corporación Ecuatoriana Amazónica. Entrevista: 3/3/2015, Quito, Ecuador.

2. Trajano Andrade, ex director de la APM y ex ministro. Entrevista: 16/3/2015, Manta, Ecuador.

Brasilia, se concretaron 600 millones del Banco Nacional de Desarrollo (BNDES) brasileño. Las representaciones del Estado (véase la figura 1) muestran el proyecto como una flecha que atraviesa el espacio ecuatoriano de forma limpia y recta, como la concreción de la conducción implacable del capital hacia la aceleración desterritorializada de la “aniquilación del espacio por el tiempo” (Marx, citado en Harvey, 2001: 244). Así, quedaba Ecuador como un mero obstáculo a reducir para allanar el terreno y acelerar el flujo de mercancías. Manta-Manaos está basado en el concepto “menor tiempo, menor costo”, en comparación con las rutas comerciales globales alternativas (MRE, 2010). Para el capital de Asia del Este, el proyecto tiene el interés de reducir el tiempo y los costes de transporte de los componentes electrónicos hasta el centro industrial de Manaos, donde sus empresas ensamblan equipos para el mercado sudamericano. El capital brasileño mira el corredor como una vía más rápida y más barata para los 9.000 millones de dólares en materias primas que anualmente exporta a Asia del Este (MRE, 2010). Ecuador lo observa como parte del Cambio de la Matriz Productiva dentro de su proyecto “posneoliberal”, para romper la dependencia petrolera y adoptar un modo más inteligente de inserción internacional a los mercados (Purcell *et al.*, 2015).

En 2008, Providencia fue designado como puerto fluvial oficial de Manta-Manaos, y posteriormente “Proyecto Ancla” de la IIRSA. Para 2010 se habían expandido 810 kilómetros de nuevas carreteras, se había creado una zona de libre comercio en Manta, se había planificado un puerto seco en Quevedo y se habían puesto en marcha los nuevos aeropuertos de Manta, Latacunga y Tena (MRE, 2010). La mayoría de la población entrevistada a lo largo del corredor estaba entusiasmada por la promesa de modernidad y prosperidad. Un habitante mestizo de Providencia

relataba que estaba impresionado por un hombre que visitó la comunidad con una televisión portátil y mostró un video con imágenes de grandes barcos llegando a Providencia. Su tía lo despertó una noche contándole que había tenido un sueño espectacular sobre Manta-Manaos, e insistió en que comprara tierra en la ribera.³ Incluso un líder indígena cercano a Providencia relataba que Manta-Manaos es el “sueño de la nación siekopai”.⁴ En julio de 2011, Correa lanzó oficialmente Manta-Manaos, uniéndose por una hora a un viaje de una barcaza con productos ecuatorianos (*El Telégrafo*, 2011). En un discurso triunfante, Correa anunció que “hoy estamos dando un paso firme, irreversible, a la concreción de un sueño: la ruta Manta-Manaos. Aquí está gran parte del futuro del país, todos a arrimar el hombro para que este sueño sea un éxito. Como decía Bolívar, si la naturaleza se opone a nuestros designios, lucharemos contra ella y la venceremos”.⁵

3. Propietario de tierra. Entrevista: 11/2/2015, Shushufindi, Ecuador.

4. Elías Piaguaje, líder siekopai. Entrevista: 10/2/2015.

5. Discurso del lanzamiento de Manta-Manaos: <https://www.youtube.com/watch?v=tQpwyHo1E3E>, consultado el 29 de marzo de 2016.

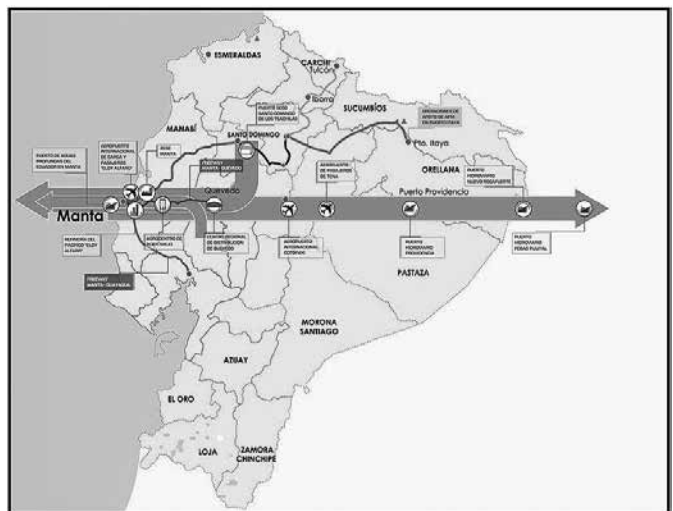


Figura 1. Manta-Manaos y la pretendida aniquilación del tiempo por el espacio (Fuente: Ministerio de Transportes y Obras Públicas)

La aniquilación del tiempo por el espacio

La primera gran crisis llegó en octubre de 2008, con la expulsión de Ecuador de la compañía brasileña constructora Odebrecht por irregularidades en la construcción de una hidroeléctrica (Rumsey, 2008). Su mayor financiador, el BNDES brasileño, respondió cancelando el crédito con Ecuador, incluyendo los 600 millones de dólares comprometidos para la construcción de Manta-Manaos (Medalla, 2009).⁶ La atención de Brasil se centró en una alternativa de corredor interoceánico por el norte de Perú, también parte del Eje Amazónico de la IIRSA. El BNDES financiaría un puerto fluvial en la Amazonía peruana que conectaría con el océano Pacífico en la costa norte del Perú (COSIPLAN, 2013: 76). El puerto y la vía de conexión ya han sido construidos por Odebrecht.⁷ Por otro lado, en enero de 2009 Hutchinson abandonó la concesión del puerto de Manta producto de una combinación entre la desconfianza ante el Gobierno de Correa tras la salida de Odebrecht (Wikileaks Cable, 2009), la crisis financiera (Brockner, 2009) y una estrategia de Hutchinson de solo utilizar la concesión de Manta para evitar competidores en el Pacífico (Medalla, 2009). Además, la percepción de la burguesía manteña es que la élite portuaria de Guayaquil junto con el puerto principal de Callao en Lima hicieron lo posible para que Manta fracasara como puerto internacional (Vincent, 2010). La salida de Hutchinson implicó que, tras el pico de 38.749 TEUs (medida de volumen de transporte marítimo) de operación en el puerto de Manta en 2005, en 2014 solo tuviera 532 (APM, 2015).

En el comienzo de 2015, pudimos recorrer la infraestructura viaria y aeroportuaria de Manta-Manaos: la mayoría estaba en su lugar, con un coste estimado de más de mil millones de dólares.⁸ Sin embargo, hay un sinfín de dificultades

para la viabilidad del proyecto; la mayor, la ausencia de demanda comercial. El aeropuerto de Manta solo recibe un vuelo de cargo a la semana, que se debe al combustible subsidiado que utiliza una compañía chilena en su viaje hasta Miami.⁹ Su zona de libre comercio es un descampado al lado de centenares de hectáreas que Odebrecht allanó para la construcción de la nueva refinería petrolera, hoy paralizada. En Quevedo, el “puerto seco” no se ha planificado; el presidente de la Cámara de Comercio no había oído hablar nunca del proyecto.¹⁰ La ciudad amazónica de Tena, que debía ser el nodo entre el eje Amazónico y Andino de la IIRSA, cerró su aeropuerto en 2016, cinco años después de su inauguración, ya que sus tres vuelos a la semana no tenían ocupación.¹¹ La cantidad de toneladas de cargo transportadas por el aeropuerto de Tena en 2014 fue “0” (MTOP, 2015: 2). Las carreteras que llegan desde Manta hasta Quevedo y hasta la ciudad andina de Latacunga no son líneas rectas, sino interminables sucesiones de curvas imposibles, en vías estrechas bombardeadas por continuos deslaves producto de las fallas geológicas por las que transitan. La vía de Latacunga hasta Tena no pudo efectuarse; la ruta se pierde en un laberinto de cañones hasta la Amazonía. La ruta habilitada por la petrolera Texaco en los años 1970 continúa siendo la vía desde la sierra a la Amazonía, y presenta problemas similares para el transporte de mercancías.

Sin embargo, el verdadero problema está en la navegabilidad del río Napo en el territorio ecuatoriano de barcos lo suficientemente grandes como para hacer viable el transporte de mercancías. Se trata de un río muy ancho, poco profundo y arenoso, que continuamente está cambiando su curso (CELAC, 2006), y el dragado es imposible técnica y económicamente.¹² La compañía de barcos que realiza la única ruta fluvial desde Ecuador hasta Leticia, en Colombia, es Amazon Service. La capacidad de sus

6. BNDES no aprobaría más créditos a Ecuador hasta la vuelta de Odebrecht en 2012.

7. Véanse detalles en <http://www.iirsanorte.com.pe/>

8. Una proyección oficial de 2010 del coste viario ascendía a 876.481 millones de dólares (MRE, 2010). Los aeropuertos de Tena, Latacunga y Manta están alrededor de los 100 millones de dólares, y los puertos de Manta y Providencia, alrededor de 156 millones (MTOP, 2015).

9. Entrevista #16 (anonimizada).

10. Nataly Espinel, presidenta de la Cámara de Comercio de Quevedo. Entrevista: 18/3/2015, Quevedo, Ecuador.

11. Véase http://expreso.ec/actualidad/el-gobierno-busca-usos-para-el-aeropuerto-de-jumandy-CYGR_8854746

12. Entrevista #83, anonimizada.

barcazas subvencionadas por el Estado llega hasta las 1.200 toneladas, que descienden con cemento dos veces cada cuarenta y cinco días y regresan vacías.¹³ Deben esperar a que haya caudal para descender el Napo, y a lo largo del viaje quedan varias veces encalladas por días o semanas.

Los funcionarios entrevistados relatan que “hemos invertido bastante, pero nada viene de Manta-Manaos... , no es rentable, ni los puertos, ni los aeropuertos, ni Manta-Manaos”.¹⁴ La barcaza en la que Correa bajó durante una hora en la inauguración de Manta-Manaos en 2011 quedó parada durante cinco días pocos kilómetros más abajo, por falta del caudal necesario.¹⁵ Un campesino nos relataba que “meterse con la naturaleza es imposible, [el río Napo] es pura arena, estarían todos los días dragando...; estudios y ciencia no sé qué pueden hacer al río, es bien bandido”.¹⁶ La línea recta que idealiza la aniquilación del espacio por el tiempo se encuentra en su camino con los Andes y la Amazonía. Por esto, el espacio no es aniquilado por el tiempo, sino que estamos ante la *aniquilación del tiempo por el espacio*.

Un lugar llamado Providencia

La carretera hasta las nueve hectáreas compradas en la ribera del Napo por Augusto Celís y Roberto Da Silva fue inaugurada en febrero de 2014, 48 kilómetros de la mejor vía construida en la Amazonía, diseñada para transporte pesado, y un gasto de alrededor de un millón de dólares por kilómetro. Las familias kichwas, para defender sus derechos, se constituyeron en la asociación Sumak *Nambi*, que en su traducción desde el kichwa es algo similar a “La Carretera de la Plenitud”, en referencia a las esperanzas depositadas en el cambio. Pero pronto comenzó la especulación y venta de tierras, donde ya están ubicados siete puertos privados, además del puerto del Estado en construcción.¹⁷ Pese a que esto podría indi-

car la frenética actividad comercial vinculada al corredor Manta-Manaos, se trata de las bases de compañías petroleras que explotan los bloques petroleros situados en el Parque Nacional Yasuní. Una es Geologo, una empresa bielorrusa de sísmica petrolera, otra es Conduto, de origen brasileño y dedicada a la construcción de la vías, plataformas y oleoductos. En la actualidad, estas empresas están encargadas de los trabajos de apertura de nuevos pozos petroleros en el bloque petrolero 43,¹⁸ también conocido como ITT por sus campos petroleros, y que formó parte de la Iniciativa Yasuní-ITT. Esta se basaba en la propuesta de una contribución internacional a cambio de dejar sus enormes reservas de petróleo bajo tierra, en una de las áreas con más biodiversidad del mundo (Bass *et al.*, 2010) y hogar de los Pueblos Indígenas aislados Tagaeri-Taromenane. Esta iniciativa fue derogada en 2013 por el Gobierno ecuatoriano, generando una gran protesta social en el país.

En el momento del anuncio de la explotación del ITT en agosto de 2013, la construcción de la carretera hasta Providencia ya había terminado, lo cual convirtió el lugar en el área más cercana a los nuevos bloques petroleros en explotación con acceso vial. En palabras de uno de los empresarios petroleros, Providencia “es una localización estratégica para la futura producción petrolera”.¹⁹ La dominación petrolera de la Amazonía ecuatoriana hacía inevitable que con la construcción de la vía las actividades dominantes del puerto fueran petroleras. Empresarios de barcazas que llegaron a la Amazonía para promover la ruta Manta-Manaos²⁰ o que promovieron el turismo en el Napo,²¹ en la actualidad solo encuentran demanda petrolera.

Mientras tanto, la población de Providencia no tiene agua potable o alcantarillado. El incremento del tráfico fluvial y los desechos de los

13. Marco González, director de Amazon Service. Entrevista: 2/3/2015, Quito, Ecuador.

14. Entrevista #06, anonimizada.

15. Marco González, director de Amazon Service. Entrevista: 2/3/2015, Quito, Ecuador.

16. Entrevista #41, anonimizada.

17. La información de esta sección fue recopilada con entrevistas

tas a políticos locales y múltiples personas de las comunidades.

18. Robin Draper, director de Conduto en Ecuador. Entrevista: 24/2/2015, Quito, Ecuador.

19. Robin Draper, director de Conduto en Ecuador. Entrevista: 24/2/2015, Quito, Ecuador.

20. Juan Carlos Hidalgo. Entrevista: 24/3/2015, Coca, Ecuador.

21. Luis Cordobillo, vicealcalde de Aguatico. Entrevista: 26/3/2015, Tiputini, Ecuador.



Barcaza varada en un banco de arena del río Napo, a la altura de Providencia (Autor: Manuel Bayón)

puertos han supuesto la contaminación del agua del río Napo —del que se abastecen—, ruido y la imposibilidad de trasladarse con sus canoas de madera. Un miembro de la comunidad de Providencia que llevaba bananas a lomos de su mula, al ser preguntado sobre Manta-Manaos dijo “sí, estoy *psicoseado*²² con eso” y explicó que “decían que iba a ser buen proyecto con beneficios de la comunidad; claro que hay beneficios, pero para gente de harta plata que ha venido a invertir...; la gente de aquí no podemos ni entrar allá, siendo el territorio de nosotros”. Cargó sus bananas de nuevo a la mula y dijo sarcásticamente “A Manaos”.²³ Los métodos de obtención de terrenos para la ubicación de los nuevos puertos han incluido las presiones y los robos de tierra; los vecinos de los mismos no soportan el ruido, como nos explicaba otro campesino que salió a recibirnos con una escopeta en la mano: “¿Qué voy a hacer?: ¿estar mirando cómo se llevan la plata, y el pobre cada día más pobre?”²⁴ Roberto Da Silva, uno de los empresarios soñadores que conformaron el Proyecto El Dorado, hoy ha abandonado sus fantasías del transporte interoceánico y ha instalado una fábrica de triturado de piedras para la construcción de nuevas vías petroleras a escasos metros de una de las viviendas kichwas de Providencia.

22. Sentirse perseguido, angustiado, nervioso, desesperado.

23. Entrevista #41, anonimizado.

24. Interview #42, anonimizado.

Conclusión

Más de mil millones de dólares han sido invertidos bajo la administración de Correa para la construcción de Manta-Manaos. Y hasta la fecha no ha habido una sola mercancía que haya recorrido este eje. El puerto de Manta opera solo 532 TEUs al año, dos barcazas descienden con poco más de una tonelada de carga cada cuarenta y cinco

días solamente hasta Leticia, en Colombia. Perú se ha adelantado abriendo una nueva ruta desde la Amazonía brasileña hasta el océano Pacífico, y, junto con la expansión del Canal de Panamá y el nuevo canal de Nicaragua (véase Fuchs y Navas, este número), hacen aún menos viable económicamente a Manta-Manaos (Fonseca, 2015). Manta-Manaos se ha convertido en un caso de capital espacial fijo fracasado, en que la sobreacumulación de capital en forma de rentas petroleras ha producido un nuevo espacio económico que ha sido rechazado por el capital (Harvey, 2014: 76) en la escala proyectada. Pero esto no es la historia completa, porque el capital no ha rechazado completamente el proyecto, sino que ha sido apropiado para la expansión de la frontera petrolera. Manta-Manaos está reforzando el modelo económico que supuestamente se quiere abandonar con el “Cambio de la Matriz Productiva”. Este paradójico resultado se da a través de un accidentado proceso en el que las fantasías ideológicas y lo real del capital están firmemente entrelazados.

Manta-Manaos muestra que la producción capitalista del espacio está llena de fantasías y sueños. Sin el poder seductivo de la fantasía interoceánica y la creencia en ella de empresarios, gobernantes, tecnocracias trasnacionales y las comunidades indígenas aledañas, Manta-Manaos nunca habría llegado a existir. De acuerdo con Žižek, las fantasías ideológicas no son ilusiones subjetivas a ser contrastadas con la realidad externa, sino que estructuran la realidad social en su relación con lo traumático de lo real, que es

excluido de nuestro universo simbólico (Žižek, 1989: 44-45). Lejos de un simple ocultamiento de lo real, “la fantasía enmascara su horror, aun creando al mismo tiempo lo que pretende enmascarar” (Žižek, 1997: 6). Así opera la fantasía en el caso de Manta-Manaos. En términos materiales, es una estrategia estatal que trata de responder a la compulsión inexorable del capital para “echar abajo cada barrera espacial... y aniquilar el tiempo por el espacio” (Marx, citado en Harvey, 2001: 244). La fantasía interoceánica no solo oculta las dimensiones traumáticas del capital, sino que facilita su realización enmarcándola como una misión colectiva para la integración global y la libertad geográfica.

La fantasía interoceánica provee un “rostro humano” a la universalización implacable del capital. Así, ofrece la “utópica... posibilidad de la universalidad sin su síntoma” (Žižek, 1989: 23), abstrayéndose de los antagonismos constitutivos del desarrollo geográfico desigual bajo el capitalismo, la relación entre universalización y diferenciación (Smith, 1984: 132-174). Hemos visto cómo la rivalidad entre élites en las escalas nacional e internacional ha organizado la protección de sus intereses localizados contra el puerto de Manta; cómo las tensiones geopolíticas entre Ecuador y Brasil hicieron cambiar a Hutchinson y Odebrecht sus prioridades de localización enfocándose hacia Perú; y cómo las contradicciones inherentes a la complejidad del espacio ecuatoriano han sido distintas formas de diferenciación. La tendencia a la diferenciación es la que ha saboteado las ambiciones universalizantes de Manta-Manaos. La producción de nuevas infraestructuras espaciales no solo ofrece la posibilidad de acumulación en un espacio, sino también la devaluación de capital fijo en otra (Harvey, 1982: 394-395). El resultado de todo esto es la devaluación del capital fijo invertido en el corredor Manta-Manaos. Las fantasías universalizantes de Manta-Manaos han sido minadas por las dinámicas de diferenciación de la urbanización planetaria que la propia fantasía niega.

La apropiación de la infraestructura de Manta-Manaos por parte de las empresas petroleras para la explotación del bloque 43 podría llevar

a argumentar que ese siempre fue el verdadero deseo del Gobierno ecuatoriano. O la destrucción creativa de Providencia, como el resultado planificado de una agenda oculta. Sin embargo, el rol último de la fantasía no es ocultar un deseo con otro, sino funcionar como “la pantalla que separa el deseo de su pulsión” (Žižek, 1997: 43). La fantasía interoceánica ha funcionado como la pantalla que separa los deseos de una agenda “postneoliberal” del Estado, de su subordinación real a la implacable pulsión del capital “ciega y sin medida” (Marx, 1976: 375). El verdadero sujeto de la urbanización planetaria no es el Estado, como autor de las “estrategias de planeamiento de larga escala” (Brenner, 2014: 20), sino el capital, como forma abstracta de dominación (Postone, 1993). Lo cual implica que no hubo algo que falló en la urbanización planetaria respecto a Manta-Manaos; por el contrario, el avance petrolero en la Amazonía es alimentado por los circuitos transnacionales de capital que están liderando procesos de acumulación y aglomeración en otras partes del mundo. Lo real de la urbanización planetaria avanza a través de la destrucción creativa de sus propias fantasías. ■

Referencias

- BASS, M. (2010). *Global Conservation Significance of Ecuador's Yasuni National Park*, Public Library of Science.
- BRENNER, N. (2014). “Introduction: Urban Theory without an Outside”. En: N. BRENNER (ed.). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlín: Jovis. Pp. 14-35.
- BRENNER, N.; SCHMID, C. (2014). “Planetary Urbanization”. En: N. BRENNER (ed.). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlín: Jovis. Pp. 160-163.
- (2015). “Towards a New Epistemology of the Urban?”, *City*, 19: 2-3, pp. 151-182.
- BROCKNER, E. (2009). “Manta: What Next?”, 16 de febrero, <http://latamthought.org/2009/02/16/manta-what-next/>, consultado el 6 de abril de 2015.

- CECEÑA, A. *et al.* (2007). *Territorialidad de la dominación: Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: OLG.
- CELAC (2006). *Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía*. Santiago de Chile: CELAC.
- COSIPLAN (2013). “Cartera de Proyectos”, <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3716>, consultado el 11/12/2014).
- El Telégrafo* (2011). “Barcaza ecuatoriana abre la hidrovía del río Napo”, 16 de julio, <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/barcaza-ecuatoriana-abre-lahidrovia-del-rio-napo.html>, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- FONSECA, P. (2015). “Nicaragua Constructs Enormous Canal, Blind to Environmental Cost”, 11 de febrero, <http://www.scientificamerican.com/article/nicaragua-constructs-enormous-canal-blind-to-its-environmental-cost/>, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- GOLDARAZ, J. (2015a). “Manta-Manaos: un proyecto de la IIRSA”, <http://www.vicariatoaguarico.org/index.php/documentos/achacaspi/572-9-manta-manaos-unproyecto-de-iirsa>, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- (2015b). “Manta-Manaos en Ecuador”, <http://www.vicariatoaguarico.org/index.php/documentos/achacaspi/573-10-manta-manaos-enecuador>, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- HARVEY, D. (1982). *The Limits to Capital*. Oxford: Blackwell.
- (2001). *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- (2014). “Cities or Urbanization?”. En: N. BRENNER (ed.). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlín: Jovis. Pp. 52-66.
- MARX, K. (1976). *Capital. Volume One*. Nueva York: Random House.
- MEDALLA, E. (2009). “The Correa Conundrum”, 13 de septiembre http://www.bnamericas.com/index.jsp?idioma=I&id_documento=773979&pagina=features§or=5&tipoContenido=detalle&tipoDocumento=58&page=0&letra=A&day=1&month=0&year=0#, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- MRE - Ministerio de Relaciones Exteriores (2010). *Manta-Manaos: Eje Multimodal Bi-Océánico* (presentación PowerPoint).
- MTOP - Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2015). *Proyecto Multimodal Manta Manaos*. Documento interno del Ministerio.
- POSTONE, M. (1993). *Time, Labor, and Social Domination: A Reinterpretation of Marx's Critical Theory*. Cambridge: Cambridge University Press.
- PURCELL, T.; FERNANDEZ, N.; MARTÍNEZ, E. (2015). *Rents, Knowledge and Neo-structuralism: Transforming the Productive Matrix in Ecuador*. CENEDET Working Papers #2.
- RUMSEY, J. (2008). “Ecuador to seize Brazil's Odebrecht” 24 de septiembre, <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/03ca3b90-8a5c-11dd-a76a-0000779fd18c.html>, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- SMITH, N. (1984). *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- WIKILEAKS CABLE (2009). “Subject: Another One Bites the Dust: Hutchison Port Holdings Abandons Manta Concession”, 6 de marzo, <https://wikileaks.org/cable/2009/03/09GUAYAQUIL52.html>, consultado el 7 de septiembre de 2015.
- ZIBECCHI, R. (2006). *IIRSA: La integración a medida de los mercados, en Programa de las Américas Silver City*. NM: International Relations Center.
- ŽIŽEK, S. (1989). *The Sublime Object of Ideology*. London: Verso.
- (1997). *The Plague of Fantasies*. London: Verso.
- (2008). “Forward to the Second Edition”. En: S. ŽIŽEK (ed). *For They Know Not What They Do: Enjoyment as a Political Factor*. Segunda edición. Londres: Verso pp. xi-cvii.