



Boletín nº 203 - Junio 2014

NUESTRA OPINIÓN

[Los grandes proyectos de infraestructura en bosques: Construyendo una base sin fundamento](#)



El WRM dedica este boletín especial al tema de infraestructura y bosques, debido a esa relación fundamental entre la infraestructura y las actividades que causan la destrucción forestal. Los proyectos de infraestructura son indispensables para que los minerales, madera, petróleo, etc. puedan ser extraídos, almacenados y/o exportados fuera de las áreas de bosques y fuera del país hacia grandes centros de producción y consumo.

LA INFRAESTRUCTURA COMO COLUMNA VERTEBRAL DE DESTRUCCIÓN DE BOSQUES Y TERRITORIOS

[Acelerando la deforestación: La financierización como motor de infraestructura](#)



El motor detrás de la inversión en infraestructura ya no está en las mismas construcciones o la producción de bienes, sino que se está fijando cada vez más, en la posibilidad de generar ganancias a través de instrumentos financieros. Es decir, el aspecto clave es la intensificación en el proceso de financierización, en donde las inversiones tienen el objetivo de ‘tomar’ y no de ‘hacer’.

[Camboya: pavimentando bosques para hoteles y casinos](#)



El mayor parque nacional de Camboya, Botum Sakor, albergará un proyecto que incluye una red de carreteras, un aeropuerto, un puerto, dos embalses, condominios, hoteles, hospitales, dos campos de golf y un casino. Los pobladores de la zona están siendo obligados a abandonar sus hogares. A su vez, una línea férrea conectará una planta siderúrgica, ubicada al norte, en la provincia de Preah Vihear, con un nuevo puerto al sur en el golfo de Tailandia, provincia de Koh Kong.

[Amazonia: disputa territorial y conflictos](#)

De acuerdo a la óptica de los dominadores, la única alternativa que le queda a la



Amazonia es la de permanecer como la periferia de la periferia, hacia donde se desplazan las actividades económicas intensivas en el uso de recursos naturales, las que promueven degradación ambiental, y las que se destinan esencialmente a la exportación, altamente subsidiadas y financiadas con intereses bajísimos.



[El Banco Asiático de Desarrollo y el “crecimiento” en base a proyectos de infraestructura en la India y la región del Mekong \(1\)](#)

El Banco Asiático de Desarrollo es fundamental para crear la demanda y las condiciones necesarias para la privatización generalizada en casi todos los sectores de la región Asia-Pacífico. Su modelo de desarrollo, a partir de un “crecimiento” basado en proyectos de infraestructura, es depredador, antidemocrático, discriminatorio y destructivo



[Infraestructura, desarrollo y recursos naturales en África: Algunos ejemplos de Camerún](#)

El objetivo de este artículo es el de ilustrar a partir de dos proyectos de infraestructura en Camerún, algunas de sus implicaciones y los riesgos asociados a estos. Por un lado, el oleoducto Chad-Camerún y por el otro, la vía férrea Congo Norte-Kribi y el puerto de aguas profundas de Kribi.



[Desarrollo o destrucción: ¿Qué significan los proyectos de infraestructura para los bosques y la población de África?](#)

Cuando los gobiernos europeos se dieron cuenta de que las tierras y los yacimientos de minerales de África eran muy valiosos, las incursiones militares se convirtieron en el método de apropiación preferido. Las primeras infraestructuras que se construyeron, caminos y vías férreas para transportar soldados y equipamiento, fueron luego usadas para exportar el botín a través de una extensa red de rutas, vías férreas y puertos.

PUEBLOS EN MOVIMIENTO

- [Carta a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos](#)
- [HidroAysén se hunde en Comité de Ministros por fuerte presión social](#)
- [Los movimientos sociales celebran una votación histórica en el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas](#)
- [El Tribunal Permanente de los Pueblos \(TPP\) se llevó a cabo con movimientos sociales de todo el mundo y el Tratado Internacional de los Pueblos sobre empresas transnacionales \(ETN\) fue lanzado](#)
- [“No habrá forma de revertir el cambio climático si no detenemos a las corporaciones contaminadoras y cambiamos el sistema”](#)

RECOMENDADOS

- [“Energía, Trabajo y Finanzas”](#)
- [La Colaboración Público-Privada y la captura institucional. El Estado, las instituciones internacionales y los pueblos indígenas en Chad y Camerún](#)
- [La Consulta Inconsulta del Ecuador](#)
- [¿Se separará el FSC de Suzano?](#)
- [Hambrientos de tierra: los pueblos indígenas y campesinos alimentan al mundo con menos de un cuarto de la tierra agrícola mundial](#)

NUESTRA OPINIÓN

Los grandes proyectos de infraestructura en bosques: Construyendo una base sin fundamento



Si le pidiéramos a alguien que listara algunas de las principales causas de la deforestación de los bosques tropicales, es común escuchar hablar de, por ejemplo, la minería, el maderero, el petróleo y gas, la ganadería extensiva o la agricultura industrial. Sin embargo, es mucho menos común oír hablar de proyectos de infraestructura, transporte y energía. Estos proyectos son indispensables para que los minerales, madera, petróleo, soja, carne, electricidad, etc. puedan ser extraídos, almacenados y/o exportados fuera de las áreas de bosques y fuera del país, hacia grandes centros de producción y consumo.

El WRM decidió dedicar este boletín especial al tema de infraestructura y bosques, debido a esa relación fundamental entre la infraestructura y las actividades que causan la destrucción forestal. Si la infraestructura significa la base o el fundamento de un sistema, podemos concluir que tal sistema, al cual la infraestructura está sirviendo, es destructivo, porque deja a su paso un lastre de bosques arrasados. Ello no sólo ocurre al instaurar minas a cielo abierto o grandes áreas de pastoreo, pero también con la propia construcción de

infraestructura en medio del bosque: carreteras, gasoductos y oleoductos, líneas de transmisión de electricidad, etc., formando una verdadera red interconectada de destrucción.

Los conflictos entre las empresas constructoras de grandes obras de infraestructura y las comunidades que dependen de los bosques afectadas por dichas obras ya son grandes y tienden a aumentar. Se prevé que las actividades de minería, gas y petróleo, ganadería y agricultura industrial en áreas de bosques tropicales, tiendan a duplicarse e incluso triplicarse en las próximas décadas (ver [Boletín 188 do WRM](#)), lo que significa también un aumento proporcional en términos de grandes hidroeléctricas, redes ferroviarias y fluviales, carreteras y puertos. Para empeorar la situación, nosotros contribuimos de alguna manera con tales obras mediante el dinero de nuestros impuestos, transformados en préstamos subsidiados para este tipo de proyectos, concedidos por bancos públicos de desarrollo nacionales o multilaterales. Existen también fondos de pensión y otros fondos de inversión que forman parte del sistema del capital financiero y que invierten en infraestructura.

Muchas comunidades buscan resistir arduamente a la “ofensiva” de proyectos destructivos, incluyendo los de infraestructura. En este boletín, queremos ofrecer algunos elementos para que ustedes puedan tener una visión general de los planes de infraestructura de las principales regiones y países con bosques tropicales en Latinoamérica, África y Asia. Además, buscamos analizar algunas tendencias como la de la creciente financiarización y privatización de los proyectos de infraestructura, cuyo objetivo es, por un lado, conseguir más beneficios para los accionistas de las empresas que participan en los emprendimientos y los inversionistas vinculados al mercado financiero y, por otro, acelerar aún más la implementación de los proyectos.

En esta coyuntura poco alentadora, nos parece relevante entablar un debate sobre qué infraestructura queremos y para quién, así como qué es lo que la infraestructura representa para las comunidades que viven en los bosques. En algunas ocasiones, se convoca a dichas comunidades a un evento relacionado con el tema, como en las llamadas audiencias o “consultas” públicas sobre un oleoducto, una nueva carretera o una hidroeléctrica. Sin embargo, la implementación de esos proyectos ya suele estar definida de antemano, quedando inviabilizada la posibilidad de realizar una consulta seria. Pero es aún más raro que el gobierno se aproxime a tales poblaciones para escuchar qué es lo que éstas piensan sobre la infraestructura, es decir, qué es lo que necesitan realmente para mejorar sus vidas. Por ejemplo, en relación a la economía, salud, educación, transporte, energía y comunicación. Raramente los gobiernos se preocupan por conocer los problemas que las comunidades enfrentan y por atender las demandas formuladas a partir de sus realidades, pero sí cumplen con mucha disciplina las agendas de construcción de la infraestructura deseada y exigida por las grandes empresas.

Los planes elaborados con las comunidades, a partir de sus demandas, probablemente serán buenos planes que buscan mejorar la calidad de vida porque parten de la realidad local, y difícilmente tendrán un costo que se aproxime al valor de las grandes obras multimillonarias de infraestructura al servicio de los dueños de las empresas mineras, petroleras, gasíferas, madereras, del agronegocio, etc. Dichas obras dejan deudas en los países donde se realizan. Deudas que todos tendremos que pagar en el futuro, sin contar con la huella de destrucción que dejan en los bosques. Ese tipo de obras de infraestructura no crea ninguna base y no construye ningún fundamento sólido para las poblaciones que dependen del bosque, porque imposibilita cualquier perspectiva a futuro.

Esperamos que las comunidades afectadas por estas grandes obras logren seguir organizándose, articulándose y resistiendo aún más, para que sus luchas contra los proyectos destructivos, incluso los de infraestructura, se fortalezcan, y sus visiones y propuestas sobre la infraestructura que realmente desean y necesitan puedan comenzar a prevalecer. ¡Y que nosotros apoyemos sus demandas!

LA INFRAESTRUCTURA COMO COLUMNA VERTEBRAL DE DESTRUCCIÓN DE BOSQUES Y TERRITORIOS

Acelerando la deforestación: La financierización como motor de infraestructura



Los proyectos de infraestructura, tales como las carreteras, ferrovías, puertos, aeropuertos, instalaciones para la extracción de petróleo, gas y minerales o para la generación de energía, como las mega-represas, son constantemente promovidos como necesarios para el ‘desarrollo’. Sin embargo, lejos de resolver las necesidades de las poblaciones locales, como el acceso a electricidad, agua potable o servicios de saneamiento, estos proyectos son instrumentales para facilitar y expandir un sistema económico que busca ‘desarrollar’ la constante extracción de materias primas, prioritariamente para el mercado de exportación.

Al ser una pieza clave del modelo económico dominante, la infraestructura a gran escala es una de las causas subyacentes de la devastación de los bosques y medios de subsistencia locales. Los discursos que definen al desarrollo como el acceso a ‘materias primas’ para el comercio y la ‘integración regional’ a los mercados globales, silencian las miles de realidades de poblaciones locales que confrontan los impactos nefastos de estos proyectos. Hoy en día, los gobiernos, los bancos multilaterales de desarrollo (léase Banco Mundial, los Bancos Interamericano, Asiático y Africano de Desarrollo, etc.) y grupos como el Mercosur o el G-20, están promoviendo nuevamente la inversión en infraestructura. Esta vez, para ser también utilizada como una vía de escape a la actual crisis de sobreacumulación - mucho capital persiguiendo pocas oportunidades de inversión.

En 1994, el Banco Mundial publicó un Informe de Desarrollo Mundial sobre infraestructura en el que promovió la privatización de los servicios públicos, “como una forma de aumentar la eficiencia y mejorar la provisión de la infraestructura” (1). El rol del gobierno pasó de ser ‘dueño’ a ser ‘facilitador’ de los proyectos de ‘desarrollo’. Esta agenda privatizadora fue promovida (e impuesta) durante los años 90 principalmente a través de las asociaciones público-privadas, llamadas PPPs. No obstante, hoy en día este proceso va aún más allá. Como bien lo denuncia un informe de la organización The Corner House (2), se han creado una serie de instrumentos y regulaciones que transforman a la infraestructura en una nueva clase de activos, los cuales generan mayores lucros dentro de los llamados mercados financieros.

Es decir, el aspecto clave de este nuevo ‘boom’ es la intensificación en el proceso de financierización ([ver](#)

[Boletín 181](#) del WRM). El motor detrás de la inversión en infraestructura ya no está en las mismas construcciones o la producción de bienes, sino que se está fijando cada vez más, en la posibilidad de generar ganancias a través de instrumentos financieros. Un ejemplo son los fondos privados de capital, los cuales son un actor clave en este proceso. Estos fondos compran la mayoría de las acciones de una compañía, toman su administración, incrementan su rentabilidad, y luego venden sus acciones con ganancias. Para el inversionista financiero, no es importante cuál proyecto de infraestructura sea, qué finalidad tenga o quiénes se puedan beneficiar de este, en tanto que el sector de la infraestructura funcione como una plataforma que posibilite la constante acumulación de capital.

En las últimas dos décadas, el sector empresarial se ha convertido rápidamente en un inversionista protagónico en infraestructura. El mismo informe de The Corner House resalta que de 2002 a 2007, el valor de los proyectos de infraestructura con participación corporativa alcanzó unos US\$603 mil millones, de acuerdo a cifras del Banco Mundial. Este monto sobrepasa de sobremana la asistencia para el desarrollo hecha en el mismo período, por los 34 países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, la OCDE. Asimismo, el Banco reportó en 2012 que la participación privada en infraestructura alcanzó su punto más alto en 2010 con US\$160 mil millones. La India, por ejemplo, espera obtener el 40% de los US\$200 millones de gastos anuales en infraestructura a través del sector privado entre el 2013 y el 2017.

En Sudamérica, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) tiene planeado construir más de 500 proyectos, los cuales ya vienen destruyendo economías y territorios locales ([ver Boletín 161](#) del WRM). Los ejes viales y fluviales persiguen el acceso a los ‘recursos naturales’ de la región para facilitar su extracción y transporte. Además de contar con inversiones de fondos públicos, principalmente de Brasil, IIRSA tiene el 37% de sus costos cubiertos por PPPs y el 17% por el sector privado. Tal es el caso de Brookfield Asset Management, una firma canadiense gestora de activos financieros que, en asociación con la española Abertis, tomó el control de 3.200 Km. de autopistas en Brasil, pertenecientes a la constructora española OHL (3). Brookfield gestiona cuatro fondos de capital en las áreas de transporte y energía en América Latina. Muchas de las carreteras atraviesan parques nacionales y territorios indígenas, permitiendo la expansión de empresas agroindustriales, madereras, mineras e hidrocarburíferas. Las poblaciones locales están resistiendo estos proyectos fuertemente a lo largo de toda la región (4).

Con cada nueva transacción, se generan ganancias para los intermediarios, los cuales están al acecho de magnos retornos. Además de los fondos privados de capital, otra fuente importante son los ‘fondos de infraestructura’. Estos últimos invierten en compañías y no en proyectos, posibilitando la construcción de infraestructura a gran escala, sin tener el riesgo comúnmente asociado a su financiación directa (5). Los fondos de infraestructura cuentan con inversiones de actores institucionales, como los fondos de pensión, los cuales son ahora manejados como si fueran fondos del sector privado. Esto esconde aún más las divisiones entre lo público y lo privado.

En África, por ejemplo, países como Namibia, Kenia, Botsuana y Tanzania, están buscando reformar sus legislaciones para permitir que los fondos de pensión nacionales puedan invertir en proyectos de infraestructura. Mientras que Sudáfrica y Nigeria ya lo han hecho.

En el Perú, el proyecto Camisea es actualmente el proyecto energético más grande y controversial del país. Uno de sus gasoductos, con 1.085 Km, operado por Kuntur Transportadora de Gas, recibió el apoyo financiero del fondo privado de capital, Conduit Capital Partners, LLC (6). Más allá de la vasta deforestación causada por la extracción de gas en medio de la Amazonía, se han talado otras miles de hectáreas para la instalación de tuberías, plantas de fraccionamiento, puertos, caminos de acceso y redes de tendido eléctrico. Estas construcciones pasan por encima de reservas comunales, territorios indígenas y parques nacionales (7). Irónicamente, la mayor parte del gas es consumido por los proyectos mineros en los andes peruanos, los cuales, a su vez, se sobrepone a casi la mitad de los territorios de comunidades

campesinas de la región (8). Las minas, por su lado, necesitan también de la instalación de caminos de acceso, campamentos, apertura de zanjas, pozos de reconocimiento, entre otros.

En algunos países del sur global, el volumen invertido en infraestructura por fondos de capital ya excede incluso a la inversión hecha por los bancos multilaterales de desarrollo. En la India, por ejemplo, mientras que el Banco Mundial invirtió en infraestructura US\$3 mil millones en 2009-10, las inversiones privadas crecieron de mil millones en 2006 a US\$4 mil millones en 2010 (9). La empresa constructora de casi 4.000 Km de caminos a lo largo de la India, KMC Constructions, afirmó en 2011 que “Uno debe buscar fondos de capital privado para capturar más y más [capital] y poder estirar su capacidad” (10).

No obstante, los bancos multilaterales de ‘desarrollo’ también utilizan intermediarios financieros, tales como los fondos privados de capital, para reducir los riesgos para los inversionistas en infraestructura. Asimismo, proveen las condiciones para atraer más capital financiero. En Angola por ejemplo, el Banco Mundial ha ofrecido mil millones de dólares para financiar infraestructura y agricultura, esperando así atraer más fondos de capital, incluyendo a los fondos de pensión (11). Por encima de esto, al utilizar intermediarios financieros, los bancos multilaterales podrían incluso liberarse de cualquier ‘salvaguarda’ social o ambiental a la que se hayan suscrito.

Los mega proyectos de infraestructura siguen imponiendo una re-organización territorial, ahora dictada por el capital financiero, para formar ‘corredores de comercio’. Estos corredores son esenciales para el modelo económico dominante, ya que buscan facilitar y abaratar el saqueo. Se extraen y distribuyen millones de toneladas de ‘bienes’, principalmente para estimular el consumo ilimitado dominante en los países del norte y que busca penetrar cada vez más en los del sur.

No obstante, con la intensificación de la financierización, las compañías entran en un ciclo constante de ser compradas y vendidas por diversos intermediarios, como los fondos de capital o los fondos de infraestructura. Así, las actividades en sí mismas, léase la extracción de minerales o el comercio de bienes, ya no son suficientes para generar el nivel de ganancias deseado. Este proceso tiene serias consecuencias para las economías y sustentos locales, ya que se torna cada vez más difícil para las poblaciones afectadas, y para las organizaciones que las acompañan, el hacerle seguimiento a las compañías ‘responsables’ de la devastación.

Otra profunda implicación de este proceso es el para qué y para quiénes se está financiando cuál infraestructura –y cuáles no. A pesar de que la construcción de mega infraestructuras, lejos de pensar en las poblaciones locales, siempre siguió una agenda marcada por intereses corporativos, ahora vemos cómo los gobiernos están aún más interesados en la construcción de estos mega proyectos debido a las grandes ganancias financieras en el sector. Esto impide la implementación de políticas públicas que le den prioridad a las demandas locales de acceso a servicios básicos, mientras que agudiza las injusticias para con las poblaciones que deben convivir con estos proyectos, así como la destrucción de sus territorios, en su mayoría bosques. Los gobiernos e instituciones públicas tienen un rol fundamental en este proceso ya que facilitan las inversiones a largo plazo para los mercados de capital financiero.

Los mega proyectos casi siempre conllevan una –violenta- contención de las poblaciones que resisten el acaparamiento de grandes extensiones de tierra. Y entonces, ¿cuáles territorios son perjudicados por estos proyectos? ¿qué sectores de la población sufren las consecuencias de una represa o una tubería de gas? Estas innecesarias construcciones para las poblaciones locales son ahora intensificadas por el proceso de financierización, acarreado una gran devastación y violación de derechos humanos. En definitiva, los ganadores y perdedores de este ‘impulso’ de infraestructura está ligado a la distribución y relaciones de poder en la sociedad.

Las empresas constructoras de carreteras, represas y tuberías se han convertido entonces en la base de la

expansión de los mercados financieros. En este proceso, las ganancias se extraen principalmente al invertir en las compañías, en lugar de en la infraestructura en sí misma –una característica de la era en donde las inversiones tienen el objetivo de ‘tomar’ y no de ‘hacer’. Nuevos actores financieros, de la mano de empresas transnacionales, bancos multilaterales y gobiernos nacionales, están intensificando con este ‘impulso’, una importante causa subyacente de la deforestación: un modelo económico que busca constante acumulación de capital. Por consiguiente, la financierización de la infraestructura, bajo discursos de ‘desarrollo’ y ‘progreso’, oculta una creciente inequidad, destrucción de los bosques y violencia social.

Para más información, ver: Nick Hildyard, More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House,
www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf

Notas:

(1) Banco Mundial, 1994, Informe sobre el desarrollo mundial: Infraestructura para el desarrollo, <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/1994/06/12337309/world-development-report-1994-infraestructura-development-informe-sobre-el-desarrollo-mundial-1994-infraestructura-y-desarrollo>

(2) Hildyard, N (2013) More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House,
www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf

(3) ODG y TNI, Impunidad S.A., Herramientas de reflexión sobre los “súper derechos” y los “súper poderes” del capital corporativo, www.tni.org/sites/www.tni.org/files/download/impunidad_sa.pdf

(4) Ver mapeo de proyectos y resistencias en: www.abiyalacolectivo.com/iirsa/#

(5) Re:Common, Large Infrastructure to Overcome the Crisis? www.recommon.org/eng/?p=2923

(6) El fondo de Conduit Capital Partners, LLC. que apoyó este proyecto es el “LatinPower III”:
www.conduitcap.com/kuntur.htm

(7) WRM, Enmascarando la destrucción en la Amazonía Peruana,
<http://wrm.org.uy/es/libros-e-informes/enmascarando-la-destruccion-redd-en-la-amazonia-peruana/>

(8) Zevallos, M, Mayo 24, 2013, Retroceso en la implementación de la consulta previa, Noticias Aliadas,
www.noticiasaliadas.org/articles.asp?art=6831

(9) India tops WorldBank’s loan list, <http://business.rediff.com/report/2010/jun/23/india-tops-world-banks-loan-list.htm>

(10) Private Equity Paves Road for India’s Infraestructure, www.preqin.com/item/private-equity-paves-road-for-india-s-infraestructure/102/3798

(11) World Bank offers Angola \$1 billion to fund infrastructure, agriculture,
www.theafricareport.com/Southern-Africa/world-bank-offers-angola-1-billion-to-fund-infraestructure-agriculture.html

[inicio](#)



El mayor parque nacional de Camboya, Botum Sakor, albergará un proyecto de infraestructura de 340 km² dirigido por una compañía inmobiliaria del norte de China, el Tianjin Union Development Group. Los bosques biodiversos serán transformados en un complejo turístico del tamaño de una ciudad para ofrecer “fiestas y diversiones a todo lujo”, mientras que los pobladores de la zona están siendo obligados a abandonar sus hogares.

Los planes del Union Group incluyen una red de carreteras con una autopista de cuatro vías, un aeropuerto internacional, un puerto para grandes cruceros, dos embalses, condominios, hoteles, hospitales, dos campos de golf y un casino. A lo largo de la autopista de 64 km se encuentran los lugares de trabajo donde se alojan numerosos ingenieros chinos y son vigilados por soldados camboyanos. Un guardabosque provincial impide el acceso al área del complejo, respaldado por la policía militar.

El proyecto tiene planeado desplazar a los pobladores restantes hacia una casas ubicadas a unos 10 km tierra adentro. Sin embargo, como lo explicó uno de ellos, en la nueva zona “no hay ni trabajo, ni agua, ni escuela, ni templo. Sólo hay malaria”. Nhorn Saroen, de 52 años, es uno de los que ya fueron desplazados junto a cientos de familias. “Nos dijeron que era territorio chino y que no podíamos cortar ni un solo árbol”, y añadió: “Algunos se negaron a irse. Se les confiscó la tierra y ahora no tienen nada”. Su nueva casa está en un poblado construido para ese propósito, lejos de la costa, privándolo así de su principal medio de vida: la pesca. Otro poblador contó que los bosques situados detrás de su casa pertenecen a la compañía china: “Si nos atrevemos a cortar un solo trozo de árbol podemos ir presos o tener que pagar una compensación de unos 100 dólares por árbol, según las autoridades locales”.

El año pasado, el gobierno camboyano le otorgó a una gran cantidad de compañías 7.631 km² de tierras para desarrollar las llamadas “concesiones económicas”, situadas, en su mayoría, dentro de parques nacionales y santuarios de fauna. Entre 2010 y 2011, la superficie de concesiones se multiplicó por seis, debido en parte al aumento de la influencia económica de China en el Sudeste Asiático. El desarrollo en un poblado que the world control less than a quarter of the agricultural land and is still in the háptico.

La apropiación de tierras, la tala ilegal y los desalojos forzados ya son acontecimientos comunes en Camboya pero, al otorgar tierras en concesión, el gobierno ha legalizado estas prácticas dentro de las últimas áreas naturales del país. “Esta tierra ha sido mía desde la generación de mis abuelos”, dice Srey Khmao, de 68 años, habitante de Thmar Sar. “Allí viví en paz hasta que el Union Group amenazó a los pobladores y les ordenó

sacar sus pertenencias”.

La ley de tierras camboyana de 2001 prohíbe las concesiones económicas de más de 10.000 hectáreas. Sin embargo, el Union Group obtuvo un arriendo de 99 años gracias a un decreto real de 2008 que recortó 36.000 hectáreas del parque de Botum Sakor y modificó su definición. El mismo año, el Ministro de Medio Ambiente firmó un contrato con el presidente del consejo directivo del Union Group. El año pasado, la compañía recibió otras 9.100 hectáreas, adyacentes a las anteriores, para construir una represa hidroeléctrica.

Una vocera del Union Group dijo que la red de carreteras había sido bien recibida por la gente de la zona. “Los residentes dijeron que por fin veían calles y autos de verdad”, dijo. “Desde ese punto de vista, creo que hemos ayudado a Camboya”. China es a la vez el mayor inversor extranjero y la mayor fuente de ayuda exterior. Esa ayuda, que suele darse bajo la forma de proyectos de infraestructura no condicionados, ha permitido al Primer Ministro Hun Sen a depender menos de los donantes occidentales.

Los mapas realizados por la organización de derechos humanos camboyana Licadho, muestran enormes concesiones en medio de reservas de fauna, tales como las de Boeng Per y Phnom Aural, y a su vez, 19 concesiones han devorado casi todo el parque nacional de Virachey, en la lejana frontera de Camboya con Laos y Vietnam. Sin embargo, las concesiones y los proyectos de infraestructura se están enfrentando a una fuerte resistencia. “La compañía china está poniendo en peligro nuestras aldeas. Nos negamos a dejar nuestros hogares”, denuncia una mujer que teme ser expulsada.

Vías férreas para la industria minera

Una vía férrea de 400 km y un nuevo puerto están siendo planificados en la provincia camboyana de Preah Vihear. Estos proyectos conllevarán graves impactos ambientales y sociales, así como la pérdida de tierras tradicionales y del acceso a los recursos de las poblaciones locales. Además, la vía y el puerto servirán principalmente a las industrias mineras de la región.

El grupo CISMIG (Cambodia Iron and Steel Mining Industry Group) posee un permiso gubernamental para explorar el hierro de unas 130.000 hectáreas cerca de la ciudad de Rovieng, provincia de Preah Vihear. En enero de 2013, el CISMIG firmó un contrato con dos compañías estatales chinas para construir 400 km de vías férreas y un puerto, con el fin de conectar una planta siderúrgica, ubicada en el norte, en la provincia de Preah Vihear, con un nuevo puerto en el golfo de Tailandia, provincia de Koh Kong, situado en el sur.

Muchas compañías poseen permisos de exploración en Preah Vihear y las provincias vecinas. Aunque aún no hay grandes minas en actividad en la zona, es factible que, en el futuro, se extraiga hierro de allí para proveer de materia prima la planta siderúrgica del CISMIG. Además, otras minas de producción de diferentes minerales podrían intentar utilizar las vías férreas para transportar minerales desde las provincias remotas del norte y noreste. Según el presidente del CISMIG, el puerto podrá atender el manejo de 50 millones de toneladas de mercaderías por año.

Es muy difícil predecir cuántas personas y cuáles zonas se verán directamente afectadas por el proyecto, debido a la escasa información disponible para el público. El trazado exacto de la vía férrea no se conoce aún pero, con más de 400 km de largo, se puede estimar que afectará una cantidad considerable de tierras habitadas o cultivadas por los y las camboyanos.

La ciudad de Rovieng está muy cerca del ya amenazado bosque de Prey Lang. Al aumentar las instalaciones, también podrán expandirse otras industrias en la zona y a lo largo de la vía férrea, sometiendo los bosques y cuencas de vital importancia a una mayor presión. Muchos habitantes de la zona de Rovieng son indígenas, y ya hay casos de conflictos entre comunidades indígenas y compañías mineras que realizan prospecciones en la zona.

Por otro lado, la ciudad costera de Koh Kong está aún muy forestada y, para llegar a la costa, el ferrocarril deberá pasar a través del Parque Nacional de Botum Sakor. Dependiendo del trazado de la vía, también puede llegar a atravesar o impactar la Reserva de Fauna de Beng Per y la de Aural, el Área Protegida de Central Cardamom Mountains, y el Bosque Protegido de Koh Kong. El ferrocarril también deberá atravesar las concesiones del Union Development Group (1). Estaba planeado comenzar la construcción el año pasado, pero las obras están actualmente detenidas debido a problemas de financiamiento (2). No obstante, el proyecto prevé que las obras estén terminadas para 2017, y se convertirá entonces el mayor “desarrollo” de infraestructura de la historia de Camboya.

Información extractada del artículo y video de Andrew Marshall y Prak Chan Thul, Reuters, “Insight: China gambles on Cambodia’s shrinking forests”, www.reuters.com/article/2012/03/07/us-cambodia-forests-idUSTRE82607N20120307, y del documento de información de Equitable Cambodia y Focus on the Global South, “The Chinese North-South Railway Project”, <http://focusweb.org/sites/www.focusweb.org/files/Cambodia-China-Railway-Development-BRIEF-EN.pdf>.

Notas:

(1) Daniel Carteret, 22 de abril de 2014, The Phnom Penh Post, <http://www.phnompenhpost.com/business/lack-funds-delays-railway>.

(2) Ídem.

[inicio](#)

Amazonia: disputa territorial y conflictos



Antes de entrar a debatir los profundos cambios que están ocurriendo en la Amazonia en los últimos años- en especial después de volver a los grandes proyectos públicos y privados de infraestructura logística (carreteras, puertos, aeropuertos, sistemas de comunicación, hidrovías, ferrovías, hidroeléctricas, gasoductos, oleoductos y otros)- nos interesa presentar una cuestión relevante sobre la región, sobre la cual no siempre se reflexiona: la Amazonia es periferia en todos los países donde se encuentra. Si observamos atentamente el mapa veremos que en Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam, Guyana francesa y Brasil, la

Amazonia es la periferia de la periferia. Ahí no está la capital de ninguno de los países citados, ni de la colonia francesa. Es generalmente el área mejor conservada, pero es también la más carente de políticas públicas que beneficien a la población. Se considera un territorio despoblado, atrasado económicamente, sin emprendedores y que, justamente por ello, debe ser ocupado, conquistado, dominado, controlado e integrado a la globalización capitalista para que sus recursos naturales sean explotados y exportados, beneficiando fundamentalmente a grandes grupos políticos y económicos de Brasil y del exterior.

Si Brasil es definido por muchos como la periferia capitalista, ¿qué decir de la Amazonia? De acuerdo a la óptica de los dominadores, la única alternativa que le queda a la Amazonia es la de permanecer como la periferia de la periferia, hacia donde se desplazan las actividades económicas intensivas en el uso de recursos naturales (tierra, agua, bosque, suelo y subsuelo), que promueven la degradación ambiental (minería, agropecuaria, producción de energía y maderero, entre otras), y que se destinan esencialmente a la exportación, altamente subsidiadas por el gobierno brasileño (a través de exoneraciones fiscales y tributarias) y financiadas con intereses bajísimos. Las industrias contaminantes que no le interesan a Japón, Europa y Estados Unidos se están trasladando para allá, así como aquellas que requieren de gran cantidad de energía para la producción de sus mercaderías (las empresas de aluminio, por ejemplo), o de un volumen de agua significativo (como las de producción de palma aceitera, soja y las de extracción mineral), u otras cuyos recursos naturales se están agotando en las áreas donde operan (por ejemplo, las madereras asiáticas).

La disputa por los territorios y sus recursos

Los grandes proyectos de infraestructura en la Amazonia obedecen a diferentes objetivos. En primer lugar, carreteras, hidroeléctricas, puertos y otros emprendimientos, buscan garantizar el acceso, uso y control de vastas extensiones territoriales y de los recursos naturales existentes en la región a poderosos grupos económicos nacionales y extranjeros. La infraestructura que se está construyendo en la región llega para permitir el saqueo generalizado. Y ocurre que esos territorios no son vacíos demográficos. Viven allí diversos pueblos indígenas, ribereños, extractivistas, quilombolas y otros. Son, por lo tanto, territorios ocupados, en algunos casos ancestralmente ocupados, cuyos habitantes mantienen relaciones con la naturaleza cualitativamente diferentes a las nuestras, pues no ven la naturaleza como mera mercadería. De hecho, al abrir esas áreas a la explotación predatoria para atender a demandas externas, los gobiernos, las empresas y sus aliados están esparciendo el conflicto en la Amazonia, ya que las comunidades tradicionales, campesinas y los pueblos indígenas no permitirán que sus áreas sean destruidas sin reaccionar de alguna manera.

En segundo lugar, el interés de Brasil por la integración de la infraestructura en América del Sur es para abaratar los costos de exportación de soja, minerales, madera, carne y otros productos a los mercados de los diferentes continentes. Además, ese proceso le ha permitido a las empresas brasileñas entrar y controlar los mercados de los países vecinos, contando para ello con el total apoyo del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), de otras instituciones financieras públicas y privadas, de los diferentes ministerios, del parlamento, etc. Esto sin mencionar la intención por parte de los segmentos sociales que controlan el Estado de transformar a Brasil en potencia hegemónica en América del Sur.

En tercer lugar, los proyectos de infraestructura son importantes para los tres países que disputan actualmente la hegemonía en América del Sur, en particular en la Pan-Amazonia: Brasil, China y Estados Unidos. A éstos países les interesa que los emprendimientos previstos se ejecuten efectivamente. Para China, por ejemplo, que necesita gran cantidad de minerales y de productos alimenticios, la Amazonia se ha vuelto uno de sus principales abastecedores. Además de la cuestión económica, Estados Unidos quiere consolidar su presencia militar en este pedazo del continente americano. En ese sentido, Colombia permanece como la mayor “cabeza de puente” de los intereses estadounidense en nuestra región. Si por un lado, la conexión territorial a partir de los proyectos de infraestructura le agrada a los estados y empresas transnacionales de Brasil, China y Estados Unidos; por el otro, tiende a agudizar los conflictos entre ellos, pues sus perspectivas geopolíticas y

estratégicas divergen en varios puntos. ¿Cómo se resolverán tales conflictos? ¡Esa es la cuestión!

En cuarto lugar, los movimientos sociales, las ONGs, los pastorales y otros segmentos sociales que se oponen a esa lógica de desarrollo económico basada en la explotación intensiva y extensiva de los recursos naturales amazónicos, no luchan contra una u otra empresa, uno u otro gobierno: la lucha es contra un bloque de poder profundamente articulado desde el plano local hasta el internacional. Dicho bloque de poder une a gobiernos, empresas (ALCOA, VALE, Suez, Odebrecht, Camargo Corrêa), parlamentos, poder judicial, oligopolios de comunicación (TVs, radios, internet, agencias de noticias, periódicos, revistas etc.), bancos (Santander, Itaú, Bradesco, BNDES, Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, Fondo Monetario Internacional - FMI- y otros más), agencias multilaterales (en especial la Organización Mundial del Comercio-OMC), entidades empresariales (1) e inclusive una parte de los movimientos sociales y ONGs.

Estos actores se unen para garantizar el apoyo de la opinión pública a la ejecución de los proyectos de infraestructura- habiéndose ya reconocido sus impactos irreversibles sobre el medio ambiente, pueblos indígenas, comunidades tradicionales y poblaciones urbanas; para realizar reformas legislativas que flexibilicen las legislaciones ambientales y otras, a fin de facilitar el acceso de las grandes empresas a tierras indígenas y reminiscentes de quilombolas, áreas de preservación (bosques nacionales, parques, reservas extractivistas, etc.); y para definir las medidas de mitigación y/o compensación que viabilicen el retiro de miles de personas de las áreas de interés para el gran capital. Además, no podemos olvidarnos de las medidas dirigidas a combatir todos los sectores que se contraponen a las estrategias de las fuerzas hegemónicas, como la criminalización de líderes y de sus organizaciones, persecución política, estrangulamiento financiero de las entidades e inclusive uso de violencia física.

En quinto lugar, los grandes proyectos de infraestructura están asociados a la estrategia del bloque de poder citado anteriormente de transformar todos los elementos de la naturaleza en activos ambientales. O sea, entramos en una fase del capitalismo en la que se le pone precio a la naturaleza. Ahora el debate se da en torno a cuánto vale la tonelada de carbono, el trabajo de polinización de las abejas, el bosque en pie, las potencialidades de los ríos para generar energía, la capacidad de las algas para capturar residuos contaminantes, etc.

En sexto lugar, la construcción de todos los emprendimientos de infraestructura que interesan al grande capital también contribuye a mantener los mecanismos de dominación en manos de aquel bloque de poder. Puertos, aeropuertos, carreteras, hidroeléctricas y otros se usan, por ejemplo, para financiar campañas electorales tanto de miembros de los poderes ejecutivos como de los legislativos. Del mismo modo, al garantizar el acceso, uso y control de vastas extensiones territoriales y de sus recursos naturales a poderosos grupos empresariales, los proyectos de infraestructura contribuyen a que el sistema capitalista encuentre nuevas formas de alimentarse y reproducirse indefinidamente.

En séptimo lugar, los grandes proyectos de infraestructura son justificados a partir de ideas clave que ejercen una profunda influencia en el imaginario popular. Entre estas ideas están las nociones de progreso y de desarrollo. El poder político e ideológico de estas ideas clave es muy fuerte. Debido a ello, se nos dificulta el contraponernos al discurso dominante, ya que de alguna manera nos volvemos presos de los esquemas de pensamiento hegemónicos en la sociedad. Por ello es necesario que nos abramos a otras posibilidades, como el debate sobre el Buen Vivir divulgado a partir de las experiencias de los pueblos indígenas andinos, o incluso la reflexión crítica sobre el neoextractivismo (2). Necesitamos romper las cadenas que nos imponen ideas como las de progreso y desarrollo. Esto es tan importante como realizar manifestaciones para impedir la construcción de una hidroeléctrica o la instalación de una empresa minera.

Notas:

- (1) Associação Brasileira de Alumínio (ABAL), [Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base \(ABDIB\)](#), [Associação Brasileira das Concessionárias de Energia Elétrica \(ABCE\)](#), Confederação Nacional da Indústria (CNI), Conselho Empresarial Brasil-Estados Unidos, para citar apenas algunos ejemplos.
- (2) En resumen, denominamos neoextrativismo o neoextrativista al modelo de desarrollo fundado en la explotación intensiva de recursos naturales (minería, hidrocarburos y otras), controladas por grandes grupos económicos nacionales y transnacionales y con capacidad de provocar profundos daños socio- ambientales.

Por Guilherme Carvalho (FASE/PA – Brasil)

Email: gcarvalho@fase-pa.org.br

[inicio](#)

El Banco Asiático de Desarrollo y el “crecimiento” en base a proyectos de infraestructura en la India y la región del Mekong (1)



El Banco Asiático de Desarrollo (ADB) es fundamental para crear la demanda y las condiciones necesarias para la privatización generalizada en casi todos los sectores de la región Asia-Pacífico, desde el transporte, la energía y la urbanización hasta la agricultura, el agua y las finanzas. A partir de un “crecimiento” basado en proyectos de infraestructura, el sector empresarial es agresivamente promovido en los proyectos financiados por el ADB, a través de planes de colaboración público-privada (PPP), préstamos, cofinanciamiento y otros varios instrumentos financieros.

Con discursos sobre crecimiento inclusivo y ambientalmente sostenible, y sobre integración regional, el ADB respalda proyectos que aceleren el comercio y la inversión, especialmente en países bien dotados de recursos naturales, a pesar del reconocido daño ambiental y la enajenación de las poblaciones locales. Los más importantes de esos proyectos de infraestructura son los referentes al transporte, la energía y la tecnología de información y comunicación, a lo que se añaden políticas y sistemas normativos y financieros para atraer capitales privados que inviertan en dichos proyectos.

En su Estrategia para 2020, el ADB promueve se muestra favorable a que el sector privado tenga un papel más importante en la financiación de infraestructura, ya sea como patrocinador o como promotor de formas de inversión comúnmente usadas en los mercados financieros, como los bonos y los fondos de capital privado (por información sobre estas diferentes formas de inversión, ver también el Boletín 181 del WRM). El ADB también promueve los “corredores económicos” como zonas donde se concentra un fuerte desarrollo de infraestructura, con el fin de atraer a inversores privados y facilitar el libre comercio y la inversión.

La Gran Subregión del Mekong (GMS) es el principal programa de integración regional del ADB. Iniciado en 1992, el GMS apunta a transformar toda la región del Mekong en una vasta zona de comercio e inversión, dirigida y alimentada por las operaciones del sector empresarial. La inversión de capitales se dedicó en su mayor parte al transporte, (rutas, vías férreas, aéreas y fluviales), la energía, las telecomunicaciones, el turismo, el comercio, la agricultura y el fortalecimiento del sector empresarial. Desde 1992, han sido ejecutados, o lo están siendo, proyectos de infraestructura por un total cercano a los 10.000 millones de dólares. Entre ellos figuran la ampliación de la autopista entre Phnom Penh (Camboya) y Ho Chi Minh City (Vietnam), y el Corredor Económico Este-Oeste que terminará extendiéndose desde el mar de Andamán hasta la ciudad vietnamita de Da Nang (1)



Corredores de transporte de la Gran Subregión del Mekong

www.gms-eoc.org/uploads/map/archives/map/GMS-TransportCorridor_30.jpg

La estrategia de los corredores económicos también está siendo financiada en la India. En el Estado de Chhattisgarh, el ADB proveerá US\$ 430.500.000 para financiar seis corredores de transporte y redes de caminos que atravesarán bosques y zonas indígenas, cerca de ricos yacimientos de hulla y minerales. Uno de

los proyectos más destructores en los que participa el ADB es el Corredor Industrial Delhi-Mumbai (DMIC), un mega-proyecto de infraestructura que se extiende de Delhi a Mumbai atravesando seis Estados y recorriendo en total 1.483 km. El DMIC incluye la construcción de súper-autopistas, centrales eléctricas, puertos, vías férreas, aeropuertos, ciudades satélites, ciudades imanes, nodos industriales, parques tecnológicos, etc. Se estima actualmente que la inversión requerida para que el DMIC sea operativo es de 90.000 millones de dólares; la mayor parte provendrá del gobierno japonés, y el ADB tendrá también una participación considerable. Si bien el gobierno de la India es el “propietario” del DMIC, el 75% de los proyectos que incluye pertenecerán al sector privado, gracias a contratos PPP.

Por más que el ADB hable de reducir la pobreza, en la India, por ejemplo, el DMIC se incautará de tierras hasta una distancia de 200 km a ambos lados del Corredor Delhi-Mumbai dedicado al traslado de mercaderías, mientras que las 11 regiones de inversión y las 13 zonas industriales propuestas requerirán cada una entre 100 y 250 km² de tierras. Unos 180 millones de personas se verán afectadas y cientos de miles de hectáreas de tierras agrícolas y ganaderas pasarán a manos de empresas en franco crecimiento, con pocos beneficios para la población local. El DMIC captará el agua que necesitan los campesinos para cultivar alimentos y las comunidades rurales para su vida cotidiana. Hay estudios que muestran que los ríos de la región del DMIC ya están siendo demasiado exigidos y no pueden soportar una mayor explotación (2). La adquisición de tierras y agua para el DMIC desplazará a millones de personas, destruirá paisajes y recursos naturales de gran valor, y desencadenará violentos conflictos entre las comunidades locales y las fuerzas de seguridad del Estado.

Además, el programa de préstamos del ADB a la India para 2013-2015 abarcará cuatro sectores de infraestructura medulares: transporte, energía, urbanismo, y agricultura y recursos naturales, y dos sectores transversales: finanzas y desarrollo de conocimientos. La Alianza Estratégica con el país para el período 2013-2017, que está siendo formulada, incluirá el desarrollo de corredores económicos de alta prioridad, creará mercados para la inversión en infraestructura y promoverá la “integración” regional por intermedio de la SASEC, Cooperación Económica Subregional del Sur de Asia (3).

Los gobiernos deberán adquirir tierras, asegurar el acceso al agua y a los yacimientos minerales, facilitar el financiamiento, la protección y las garantías ante los riesgos, y dotarse de las políticas y reglamentaciones necesarias para facilitar las actividades de las compañías privadas. Pero la participación en la toma de decisiones referentes a dichos proyectos no se extiende a las comunidades locales cuyas vidas y medios de subsistencia sufrirán daños irreparables. El Segundo Proyecto de Desarrollo Rural de Chittagong Hill, Bangladesh, requerirá la adquisición de tierras de las comunidades locales, que representan más del 40% de la población indígena del país.

Como dice un artículo sobre “El Desarrollo y las Tierras Comunes del Mekong”: “¿Cuánto influyen los pobladores de la región sobre la elección en materia de desarrollo? ¿Cuánta participación tienen en las decisiones que afectan su bienestar y el de sus hijos? ¿Cómo pueden manejar los cambios que se producen y que, a menudo, no están al alcance de su control inmediato? ¿Cómo pueden imaginar y convertir en realidad un futuro mejor que ese modelo de desarrollo, centrado en la economía, que se les pone constantemente ante los ojos, pidiéndoles que lo consideren como una cuestión de confianza ciega, con la esperanza de que sus necesidades y aspiraciones sean contempladas?” (4)

El modelo de desarrollo del ADB es depredador, antidemocrático, discriminatorio y destructivo. Logra beneficios para las corporaciones y las clases altas, pero empobrecerá a los trabajadores, los agricultores artesanales, los pescadores, las comunidades indígenas y las poblaciones pobres rurales y urbanas. Quienes resisten o hacen notar las injusticias que conlleva son etiquetados como enemigos del desarrollo y del Estado, perseguidos y encarcelados. El ADB no puede ser reformado, debe ser detenido. Es imperativo que unamos nuestras fuerzas para oponernos al modelo de desarrollo extractivo y destructivo del ADB, y a su programa de

privatización.

Información extractada y adaptada del artículo de Shalmali Guttal, “Pursuing Privatization: the ADB Unchanging Vision of Development”, Focus on the Global South, <http://focusweb.org/content/pursuing-privatization-adbs-unchanging-vision-development>.

Notas:

(1) <http://www.adb.org/countries/gms/overview>.

(2) Delhi-Mumbai Corridor, A Water Disaster in the Making? Romi Khosla y Vikram Soni, Economic and Political Weekly, 10 de marzo de 2012. Vol. XLVII N° 10.

(3) Ficha técnica del Banco Asiático de Desarrollo y la India:

<http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2013/IND.pdf>.

(4) Mekong Commons, Development and the Mekong Commons,

<http://www.mekongcommons.org/development-and-the-mekong-commons/>.

[inicio](#)

Infraestructura, desarrollo y recursos naturales en África: Algunos ejemplos de Camerún



En un mundo caracterizado por un crecimiento a media marcha, África suele presentarse como el continente del porvenir, con un crecimiento medio que ronda el 5% y que ha permanecido constante, incluso durante la crisis financiera mundial. En efecto, el continente tiene un alto potencial, con recursos naturales diversificados y escasamente explotados: recursos extractivos, madera de construcción, tierras cultivables, etc. Sin embargo, es necesario desarrollar infraestructuras para atraer inversores al continente. Inspirándose en el ejemplo del dinamismo económico de los nuevos países industrializados de Asia, América del Sur e incluso África, numerosos países del continente aspiran a convertirse en economías emergentes en el plazo de una generación. Con la asistencia de fondos de donación o de inversionistas privados, esos países se han embarcado en vastos programas de construcción de infraestructura, en los sectores de las telecomunicaciones, la energía y el transporte. Por ejemplo, en el informe titulado *Africa Infrastructure: A Time for Transformation* (2010), el Banco Mundial realizó un diagnóstico de la situación en el continente. Entre otras cosas, el informe constataba que más de la mitad del aumento del crecimiento de África podía ser atribuida a las infraestructuras, y que ese porcentaje aumentaría en los años siguientes. También calculaba que, para dotarse de las infraestructuras necesarias, el continente debería invertir US\$ 93.000 millones por año, un tercio de los cuales se dedicarían a mantenimiento.

Los impactos de dicha estrategia sobre el medio ambiente y los derechos de las poblaciones más pobres del continente, las cuales dependen en su mayoría de los recursos naturales para subsistir, no siempre son considerados de manera adecuada, y es posible que las comunidades rurales terminen pagando un precio muy alto por el desarrollo de infraestructuras. El objetivo de este artículo es el de ilustrar a partir de dos proyectos de infraestructura en Camerún, algunas de sus implicaciones y los riesgos asociados a ellas.

El oleoducto Chad-Camerún (1)

A partir del año 2000 se empezó la construcción de más de 1.000 Km de oleoductos para transportar el petróleo producido en el sur de Chad (cuenca del Doba) hacia Kribi, en la costa atlántica de Camerún, siendo hasta entonces el proyecto de infraestructura más importante en el África subsahariana. Los países que

recibían esa inversión, Camerún y Chad, no tenían ninguna experiencia en la realización y el seguimiento de estudios de impacto ambiental y social de proyectos de tal envergadura. Debido a la participación del Banco Mundial y de la Corporación Financiera Internacional como socios financieros del proyecto, los criterios aplicados para el estudio de impacto, el régimen de indemnización de la población autóctona, los mecanismos de recursos, etc., habían sido los del Grupo Banco Mundial. Y a pesar de que la opinión pública internacional le prestó especial atención al proyecto debido a las controversias que rodearon las etapas de preparación y aprobación, se pudo constatar que las medidas de mitigación social y ambiental no habían funcionado como previsto, y que esas fallas habían ocasionado impactos negativos, a veces no previstos pero desde entonces irreversibles. Como ejemplo, podemos mencionar lo sucedido a la pequeña comunidad de pescadores de Ebomé, distrito de Kribi, donde se encuentra el punto de salida del oleoducto hacia el Océano Atlántico. Esta comunidad, próspera en otros tiempos, vio su economía totalmente arruinada cuando se dinamitó un arrecife rico en peces situado a dos kilómetros de la costa. Aparentemente, dicho arrecife no había sido identificado cuando se realizó el estudio de impacto del proyecto, y a pesar de las protestas de los pescadores, su destrucción no dio lugar a ninguna indemnización inmediata. Cinco años más tarde, se creó un arrecife artificial en ese lugar, pero los peces no volvieron. Hay que agregar que para la comunidad de Ebomé, el arrecife era también un lugar sagrado, residencia de los “mami wata” o espíritus del agua, encargados, entre otras cosas, de atraer a los peces y ponerlos a la disposición de la comunidad. La destrucción del arrecife habría provocado la cólera y la partida de los espíritus... No se trata de un caso aislado y, después de más de diez años de festejar el primer barril de petróleo, la construcción del oleoducto sigue acarreado numerosos problemas no resueltos. Además de dos reclamaciones presentadas al Panel de Inspección del Banco Mundial (2), otras dos están actualmente pendientes ante el Consejero-mediador de la Corporación Financiera Internacional, lo cual demuestra que persisten los problemas ambientales y sociales (3).

A pesar de ya ser un enorme proyecto de infraestructura en sí mismo, el oleoducto Chad-Camerún es apenas la columna vertebral de una vasta red de oleoductos que se construirán progresivamente en torno al lago Chad para transportar el petróleo del interior del país hasta el Océano Atlántico. Ninguno de los yacimientos sería económicamente viable si requiriera un oleoducto individual para transportar el crudo desde la zona petrolera hacia el océano. Así, la viabilidad económica sólo se logra al compartir el costo de construcción de la infraestructura de transporte. Esa es la razón por la cual el oleoducto entre Chad y Camerún es de gran interés estratégico: permite fomentar la búsqueda y la explotación de petróleo en todas las regiones situadas a una distancia razonable de su recorrido. Y es también, sin duda, por lo que el Banco Mundial aportó una asistencia financiera decisiva para la construcción del oleoducto, así como el indispensable seguro contra el riesgo político, sin el cual el proyecto difícilmente habría podido tener lugar dada la inestabilidad política que reinaba entonces en Chad. Casi todas las nuevas concesiones petroleras están ubicadas en zonas vulnerables: en el interior del lago Chad, dentro del Parque Nacional de Waza, en la llanura inundable de Waza-Logone, a ambos lados de la frontera entre Chad y la República Centroafricana, etc. Estos proyectos, así como otro que está mucho más adelantado, ubicado al sudeste de Níger (ver mapa), no fueron objeto de Estudios de Impacto Ambiental y Social en conformidad con los criterios del Banco Mundial. No obstante, ya se llegó a un acuerdo entre el gobierno de Níger y COTCO, un consorcio dirigido por EXXON, el cual se encarga de la gestión del oleoducto. La ejecución de estos proyectos multiplicará los impactos ambientales y sociales más allá del proyecto inicial. Sin embargo, algunos de los acontecimientos previstos hoy en día ya estaban considerados al momento de la construcción del oleoducto, pero no se tuvieron en cuenta para los estudios de impacto. En efecto, las ONG que realizaban el seguimiento del proyecto habían observado que el oleoducto estaba sobredimensionado con relación al volumen de las reservas existentes en la cuenca de Doba. Por ello, parece evidente que ya estaba previsto desde el inicio que el oleoducto serviría para transportar crudo proveniente de otros yacimientos, además del de Doba. Conscientes de esto, y para evitar que el oleoducto facilitara la realización de actividades petroleras cerca de la costa, donde serían especialmente contaminantes, algunas ONG habían exigido incluir una cláusula en el contrato entre el Grupo Banco Mundial y los demás socios (los Estados de Camerún y Chad y el consorcio dirigido por EXXON) que les exigiera aceptar

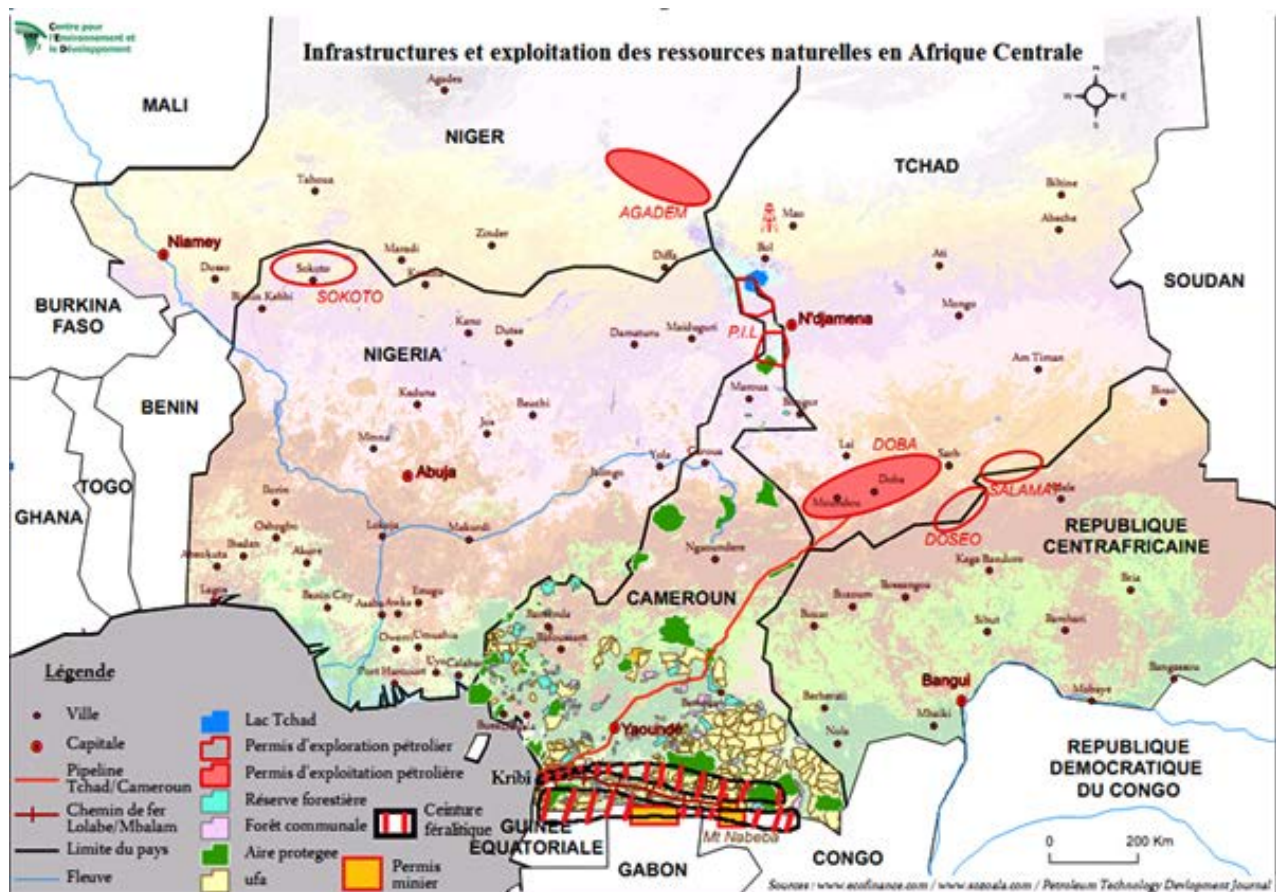
únicamente petróleo cuya producción respondiese a las mismas exigencias sociales y ambientales que el proyecto petrolero inicial. El artículo 4.05 del acuerdo de préstamo del 29 de marzo de 2001 entre la República de Camerún y el Banco Mundial está redactado como sigue: “The borrower shall ensure that any oil developed outside the Doba Basin Oil Fields, which is proposed to be transported through any part of the Transportation System in Cameroon, is developed in accordance with the principles set forth in the EMP with respect to environmental analysis and protection, consultation, information disclosure resettlement and compensation, and with the equivalent legal and administrative processes specified therein and applied with respect to the oil developed in the Doba Basin Oil Fields”.

El 30 de octubre de 2013, los gobiernos de Níger y Camerún firmaron un acuerdo para transportar los 324 millones de crudo del yacimiento de Agadem, Níger, por el oleoducto entre Chad y Camerún. El gobierno nigerino construirá un oleoducto de 600 km desde el yacimiento petrolero hasta el punto de empalme con el oleoducto existente (4). Esto da la desafortunada impresión de que los promotores del oleoducto, para lograr que se construyera la infraestructura principal a partir de la cual se podrían realizar otras, sin necesidad de obtener nuevos financiamientos restrictivos de agencias públicas internacionales, hicieron promesas que no tenían intención de cumplir.

La vía férrea Congo Norte – Kribi y el puerto de aguas profundas de Kribi

Si bien se trata de dos infraestructuras distintas, es posible considerarlas como parte de un complejo integrado, construido por entidades diferentes pero que apuntan a un mismo fin: conectar las profundidades del bosque ecuatorial y sus ricos yacimientos con el Océano Atlántico.

La vía férrea para un tren de alta velocidad forma parte del proyecto de explotación de los yacimientos de hierro de Mbalam (Camerún) y Nabeba (Congo) (5), en el corazón de la selva ecuatorial, y del TRIDOM, macizo boscoso ubicado entre Camerún, Gabón y la República del Congo. Esas concesiones mineras afectarán espacios de bosques, algunos de los cuales albergan una biodiversidad excepcional y proveen hábitat y sustento a numerosas comunidades, mientras que otros están destinados a la explotación forestal a gran escala. Más de 500 km de vía férrea servirán para trasladar el mineral de hierro de las dos concesiones de explotación hasta el puerto de Kribi. Como se ve en el mapa, la parte meridional de Camerún y el Norte del Congo y de Gabón rebosan de yacimientos de hierro y otros minerales, cuya explotación se facilitaría con la presencia de la vía férrea. También aquí, como en el caso del oleoducto, se desarrollará una red de vías secundarias a partir de una infraestructura base, uniendo varias concesiones dispersas a la vía principal que va del Congo al océano, y así facilitar la explotación de recursos mineros de la zona boscosa alrededor de la línea del ecuador. Y también aquí, los estudios de impacto se limitaron a analizar la zona minera y la vía férrea principal, sin tomar en cuenta todas las otras infraestructuras que se sumarán inevitablemente.



¿Qué nos enseñan estos dos ejemplos?

Las enseñanzas pueden ser numerosas; nos limitaremos a mencionar sólo algunas.

1. Las infraestructuras planificadas son muchas, pero no todas tienen la misma importancia: algunas acarrearán más destrucción del medio ambiente y violaciones de derechos que otras; del mismo modo, algunas son más estratégicas, es decir, servirán de base para la construcción de muchas otras.
2. Si bien la reglamentación sobre estudios de impacto ambiental y social ha mejorado desde la construcción del oleoducto, sigue sin adaptarse a la complejidad creciente de los proyectos, sobre todo los relacionados con la construcción de grandes instalaciones y la explotación de recursos naturales, que implican una coexistencia de muy larga duración con las comunidades y ponen en peligro las bases de su existencia y sus derechos culturales.
3. Se produce una fragmentación del estudio de los impactos ambientales y sociales que no permite medir verdaderamente los impactos acumulativos de esas infraestructuras. Dicha fragmentación relativiza las repercusiones de estas inversiones sobre las comunidades y el medio ambiente, volviéndolas así más aceptables.
4. El Estado participa en el funcionamiento de estas infraestructuras en aras de buscar competitividad, activo indispensable para atraer inversiones. Para lograrlo, se endeuda, y quienes ganan son las multinacionales porque ven facilitadas sus actividades de explotación de recursos naturales. El pago de la deuda lo hará la ciudadanía. Las compañías por el contrario, se llevan la mayor parte de los ingresos generados por la explotación de recursos. La parte correspondiente al Estado se reparte de manera desigual, en contra de los más pobres, quienes sufren más las consecuencias de la construcción de infraestructuras. En el caso de Camerún, por ejemplo, vemos un re-endeudamiento masivo para ese fin, sobre todo con China. Es más que probable que se tomarán los recursos naturales para reembolsar esa deuda.

5. Esos emprendimientos tienen un costo especialmente alto para el clima: además de las emisiones de gases de efecto invernadero directamente asociadas a la construcción de infraestructuras, hay que considerar las que provienen de la explotación de recursos y, en el caso del petróleo, de su utilización.

6. Sin una planificación adecuada, estos emprendimientos de infraestructura impondrán limitaciones a los futuros esfuerzos de ordenación territorial. Terminan no siendo provechosos para todos, y aún menos para los más pobres. Además, son particularmente nefastos para el medio ambiente y, si bien se los realiza en aras del “desarrollo”, cabe pensar que a la larga traerán más problemas que soluciones.

Notas:

(1) Para mayor información referente al proyecto, ver el sitio

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/AllPanelCases.aspx>.

(2) El Panel de Inspección es un mecanismo de recurso independiente, abierto a comunidades e individuos negativamente afectados (o que pueden llegar a estarlo) por proyectos financiados por el Banco Mundial.

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/Home.aspx>. Para mayor información referente a los dos casos presentados al Panel de Inspección sobre el proyecto petrolero y el oleoducto Chad-Camerún ver los sitios:

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/ViewCase.aspx?CaseId=52> y

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/ViewCase.aspx?CaseId=59>.

(3) Para mayor información referente a los casos en instancia ante el consejero mediador de la Corporación Financiera Internacional, ver los sitios:

http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=168,

<http://www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/links-168.aspx>,

http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=179,

<http://www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/links-179.aspx>.

(4) <http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique-subsaharienne/20378-le-brut-nigerien-transitera-par-le-pipeline-tchad-cameroun.html>.

(5) Sobre este proyecto, ver <https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/PresentationCameroonTradeandInvestmentForum>.

Por Samuel Nguiffo (CED-AT Cameroun)

Email: snguiffo@cedcameroun.org; snguiffo@yahoo.fr

[inicio](#)

Desarrollo o destrucción: ¿Qué significan los proyectos de infraestructura para los bosques y la población de África?



Antecedentes

Mucho ha sido escrito sobre el saqueo de la biodiversidad y demás recursos naturales de África, sobre todo cuando han tenido efectos negativos para la sociedad, la economía y el medio ambiente, como sucedió con la tala rasa indiscriminada de bosques, la extracción implacable de minerales y la transformación de territorios comunitarios en plantaciones industriales. Sin embargo, a pesar de los substanciales cambios políticos que se han producido en los últimos 100 años, la relación económica de África con los países del Norte sigue siendo desigual.

Si bien los métodos actuales utilizados para apoderarse de la riqueza de África pueden parecer diferentes a los del pasado, los efectos negativos de la extracción de recursos siguen siendo los mismos. Aunque los países africanos lograron libertad política al volverse “independientes”, muchos siguen controlados por potencias extranjeras, pero no sólo por Gran Bretaña y otros países europeos. La demanda de riquezas africanas también proviene ahora de Norteamérica y Asia.

En los comienzos de la época colonial, la cruda extracción de piedras preciosas, marfil, pieles y plumas de avestruz era celebrada. Se explotaba a los pobladores para obtener conocimientos, alimentos y mano de obra, incluso esclavizándolos; los misioneros, comerciantes y exploradores les pagaban el mínimo imprescindible, principalmente con baratijas como espejos, cuentas y pulseras, pero también con armas de fuego y alcohol. Cuando los gobiernos europeos se dieron cuenta de que las tierras y los yacimientos de minerales de África eran muy valiosos, las incursiones militares se convirtieron en el método de apropiación preferido. Las primeras infraestructuras que se construyeron, caminos y vías férreas para transportar soldados y equipamiento, fueron luego usadas para exportar el botín. Con el tiempo se construyó una extensa red de rutas, vías férreas y puertos para facilitar la extracción y el transporte, principalmente hacia los mercados europeos.

Esto inició una nueva etapa de la explotación de África. Los países extranjeros comenzaron a acumular capital en forma de recursos naturales, y construyeron infraestructuras en los territorios colonizados, pero los beneficios iban a bancos de ultramar, para contribuir a financiar una subyugación aún mayor. Este sistema de extracción de recursos auto-sostenido ha seguido empobreciendo a los africanos hasta hoy, a pesar de que las naciones coloniales han sido reemplazadas por bancos comerciales protegidos por los gobiernos de sus países, una fuerza insidiosa pero más poderosa. Esto también funciona como una conveniente barrera compuesta por el “sector privado” para quienes trabajan entre bambalinas orquestando la apropiación de tierras y la extracción de madera y minerales, o el procesamiento primario del botín, que también depende del acceso a la mano de obra barata de África; del mismo modo, favorece una aplicación laxa de la legislación ambiental y

laboral.

Así, a pesar de que el panorama político habría cambiado, las riquezas naturales de África o aquellas que han sido creadas por las comunidades locales del continente, siguen acumulándose, en forma de capital financiero, en países ubicados en otros lugares del mundo.

Situación actual

Actualmente, el señuelo de la denominada “inversión extranjera directa” lleva a muchos líderes y élites políticas de África a fomentar la extracción de una variedad de recursos aún mayor, en forma de “materias primas” necesarias para alimentar las economías industriales del Norte. También una compleja serie de instituciones financieras internacionales (IFI) colaboran entre sí para exprimir al continente hasta la última gota. En los últimos tiempos, los inversores “privados” se han visto opacados por instituciones financieras multilaterales como el Banco Europeo de Inversión (BEI), el Banco Mundial (BM) y su filial, la Corporación Financiera Internacional (CFI), los cuales siguen respondiendo a los gobiernos que las financian.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) ejerce desde los bastidores, una influencia desmedida sobre las decisiones económicas de muchos países africanos, alentando una explotación creciente de sus recursos naturales en pos del simple crecimiento económico. El FMI también influye en los países con Producto Bruto Interno (PBI) bajo, otorgándoles préstamos para el sector del transporte y otras obras de infraestructura que favorezcan al movimiento y la exportación de productos básicos, principalmente madera y minerales sin procesar, pero hace poca cosa en favor de proyectos emprendidos por comunidades locales. El FMI también intenta influir sobre el destino de su ayuda financiera y la forma de gastarla, como sucede en Kenia (1).

El FMI promovió el concepto de “crecimiento económico” continuo, basado en el aumento del PBI, el cual no sirve para lograr un desarrollo local sostenible que beneficie a los ciudadanos y no a las multinacionales. Se basa en la explotación y el consumo a corto plazo de recursos limitados o finitos, como el agua, para impulsar actividades económicas. Esto lleva a que los recursos naturales se agoten rápidamente, y reduce las posibilidades de procesamiento y creación de empleo a nivel local. Un ejemplo es lo que sucedió en Kenia, donde el FMI influyó para que se tomaran medidas para “rehabilitar” las torres de agua, lo cual llevó a que se expulsara a las comunidades y los pueblos indígenas de algunas zonas del Complejo del Bosque Mau y, más recientemente, a expulsar a los Sengwer de las montañas Cherangany. Al mismo tiempo, el Servicio Forestal keniano planea realizar, en esas mismas zonas, plantaciones industriales de árboles para madera, las cuales consumirán más agua que la agricultura de subsistencia que vienen a reemplazar (2).

Otra amenaza para la independencia económica de los países africanos es el programa de las Naciones Unidas para “salvar el clima”, llamado REDD+ o “Reducción de las Emisiones debidas a la Deforestación y la Degradación de los Bosques”. Todo parece indicar que REDD+ contribuyó a la expulsión de los Sengwer, debido a la posibilidad de obtener pagos en efectivo por los créditos de compensación de emisiones generados gracias al “manejo sostenible de los bosques”. Esto se relaciona con los proyectos ya mencionados, consistentes en transformar reservas de bosque en plantaciones industriales de pinos exóticos que no sólo son mucho más perjudiciales para la biodiversidad, los suelos y el agua sino que terminarán liberando en la atmósfera mucho más dióxido de carbono que la agricultura de subsistencia (3).

En muchos casos, los Estados africanos aún mantienen fuertes lazos culturales y económicos con los países coloniales que los gobernaron anteriormente. Ejemplos de esto son las relaciones entre Francia y sus antiguas colonias del África occidental, y las de Portugal con sus ex provincias africanas, Angola y Mozambique. Pero sean cuales fueren los lazos históricos, el principal interés de las antiguas metrópolis sigue siendo el mismo: mantener su influencia sobre los gobiernos y pueblos africanos para lograr la propiedad o el control de sus recursos. La ayuda al desarrollo (incluida la ayuda alimentaria) es una herramienta poderosa para tal fin,

porque puede ser utilizada para acrecentar el endeudamiento y la dependencia económica. También sirve para que los propietarios legítimos (comunidades locales y pueblos indígenas), que han preservado los bosques y demás ecosistemas de donde se extraen los recursos, reciban una parte bastante menor de los beneficios.

Con el fin de desbaratar la resistencia popular contra el robo de los recursos africanos, los agentes de los poderes neocoloniales suelen emplear tácticas militares con costosos equipos y armas para desestabilizar los países. Es probable que el uso de grupos locales para ayudar a las corporaciones mineras y extractivas a afirmar y mantener el control de los bosques o recursos minerales sea más la regla que la excepción. Esto se ve ilustrado por los conflictos armados relacionados con el acceso a los recursos que ha habido recientemente en varios países: Sudán del Sur, República Centroafricana, Uganda, Somalia, Kenia y la República Democrática del Congo. En casi todos los casos, el armamento y la tecnología militar vinieron del exterior del país en cuestión, lo cual significa que fueron provistos o al menos pagados por una entidad extranjera interesada en obtener acceso a la tierra o las riquezas minerales de los países africanos. El financiamiento de la “infraestructura militar” ha reemplazado en gran medida el uso de mercenarios extranjeros, pero la política básica es la misma: dividir para reinar, aprovechando los conflictos locales.

Una nueva forma de extracción

África está siendo considerada como un mercado consumidor crédulo para productos importados con alto costo pero de baja calidad. ¡El mundo de los negocios ve oportunidades en África, ya se trate de agua azucarada enlatada, semillas genéticamente modificadas, comida chatarra o prendas de vestir baratas! Para las multinacionales que buscan acrecentar las ventas y ganancias o prevenir iniciativas de negocios locales que puedan amenazar su dominación en los mercados mundiales, África está en la mira para el saqueo.

Países como Sudáfrica han pagado enormes cantidades de dinero por armamento militar excesivamente caro, supuestamente para protegerse contra enemigos potenciales. Sin embargo, suelen no tener los medios para mantener adecuadamente los nuevos juguetes de “disuasión masiva”. Aparte de Sudáfrica, pocos países africanos tienen la capacidad de fabricar sus propias armas, por lo cual África es un blanco fácil para los países extranjeros que quieren vender material militar excedente u obsoleto. Es probable que muchas compras de armas no se paguen en efectivo pues el dinero suele escasear, de modo que los gobiernos africanos pueden terminar ofreciendo como forma de pago concesiones mineras o derechos comerciales a bajo precio. Cuando se ponen armas cargadas en manos de soldados poco disciplinados, las cosas terminan mal (4).

La filosofía falsa que motiva este tipo de codicia y ambición se basa en la idea disparatada de que la producción y el consumo pueden crecer sin límites, gracias a un aumento también infinito del número de habitantes del mundo. Se prevé que la población mundial sobrepasará los nueve mil millones de aquí a la segunda mitad del siglo, aparentemente en respuesta a las plegarias de las grandes empresas. Pero basta aplicar la simple lógica, y estar al tanto de que ocupamos un planeta cuya superficie habitable se achica rápidamente, los recursos naturales disminuyen, los ecosistemas corren peligro de colapsar y el cambio climático se acelera, para entender que se requiere un cambio radical de las posturas humanas. Sin embargo, para que esto sea posible también debe cambiar el sistema económico mundial, pasando del capitalismo desenfrenado a un sistema que respete los derechos de la Naturaleza y de la gente.

Los efectos perversos de la infraestructura

La construcción de infraestructuras “sólidas” aparece en respuesta a una necesidad específica, como las vías férreas para transportar minerales desde el interior hasta los puertos costeros, o bien como una iniciativa basada en el riesgo, en la que se asume que la demanda de determinados servicios va a crecer a un ritmo previsto y terminará justificando los costos de construcción, como el caso de una nueva autopista para la cual no hay aún suficiente demanda pero que puede llegar a ser utilizada al máximo en un futuro no determinado. En

Sudáfrica hay excelentes ejemplos de “elefantes blancos” construidos para impresionar, como los carísimos estadios que se edificaron para la Copa Mundial de Fútbol de 2010.

En Durban, el aeropuerto internacional King Shaka fue construido principalmente para recibir una breve afluencia extra de pasajeros que venían a ver la Copa Mundial, pero ahora está funcionando muy por debajo de su capacidad, mientras que el antiguo aeropuerto, recientemente actualizado y en perfecto estado de funcionamiento, no está siendo utilizado. Aparte del proyecto extravagante del gobierno, de convertir el aeropuerto en un puerto de contenedores en algún momento del futuro, es probable que sólo siga sirviendo para malgastar fondos públicos. En vista de que es urgente combatir el cambio climático reduciendo las emisiones de los combustibles fósiles, tanto el nuevo aeropuerto internacional como el nuevo puerto de contenedores propuesto parecen ser malas ideas; sin embargo, la compañía aérea South African Airways, subsidiada por el gobierno, ¿está planeando aumentar su flota de aviones!

Un aspecto importante de cualquier proyecto de infraestructura es que debería responder desde el inicio a una necesidad local ya existente, en lugar de ser construido para lograr algún otro propósito imaginado o deseado; además, debería ser capaz de generar desde el arranque ingresos suficientes para reembolsar los préstamos con los que se pagó su construcción. Los ejemplos de gastos superfluos antes mencionados, no son los únicos de África que han dilapidado recursos financieros escasos. No hay que olvidar que cuando un país toma la decisión irracional de pedir prestados grandes montos de dinero para construir infraestructuras innecesarias, el peso de la deuda interna de ese país ciertamente aumentará y, por consiguiente, su capacidad de crédito.

En toda África se están construyendo o planeando ambiciosos proyectos de infraestructura a gran escala: enormes represas en los ríos Congo y Nilo, autopistas, vías férreas, puertos, centrales eléctricas. ¿Mejorará esto el nivel de vida de las comunidades africanas, o servirá más bien para aumentar la extracción de recursos, el daño ambiental y el sufrimiento humano?

Notas:

- (1) www.businessdailyafrica.com/IMF-and-World-Bank-raise-the-red-flag-over-Kenya-debt/-/539546/2252232/-/68mp65/-/index.html.
- (2) www.imfbookstore.org/ProdDetails.asp?ID=9781455207589&PG=1&Type=BL
- (3) www.no-redd-africa.org/images/pdf/sengwernranletter12march2014.pdf
- (4) www.amnesty.org/en/news/dr-congo-arms-supplies-fuelling-unlawful-killings-and-rape-2012-06-12- Chasing bullets in the DRC, <http://reliefweb.int/report/democratic-republic-congo/chasing-bullets-drc>

Por Wally Menne, The Timberwatch Coalition (www.timberwatch.org)

Email: plantnet@iafrica.com

[inicio](#)

PUEBLOS EN MOVIMIENTO

Carta a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos



Carta a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos urgiéndole que exhorte al Estado Ecuatoriano el cumplimiento cabal de las medidas cautelares otorgadas para la protección de la vida e integridad personal de los miembros de los Pueblos Indígenas Aislados en Ecuador, en especial los grupos indígenas Tagaeri y Taromenane, pertenecientes a los Waoroni, así como de los territorios en los que habitan. Los firmantes expresan suma preocupación por la decisión del gobierno ecuatoriano de intensificar las actividades de extracción hidrocarburífera al interior del Parque Nacional Yasuní en la zona prístina de los bloques 31 e ITT. Por lo tanto, se urge que se detengan las actividades que ya se vienen realizando en este bloque.

Firmantes: Survival International, WRM - Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales, CIMI-Consejo Indigenista Misionario, el consultor independiente para pueblos indígenas aislados Sr. Antenor Vaz y el periodista Sr. David Hill.

Leer la carta en español: <http://wrmorg.uy/es/todas-las-campanas/carta-a-la-comision-interamericana-de-ddhh-por-la-explotacion-petrolera-en-el-yasuni-y-los-indigenas-en-aislamiento/>

[inicio](#)

HidroAysén se hunde en Comité de Ministros por fuerte presión social



Mapuexpress,

Tras más de cinco años de lucha contra el megaproyecto energético HidroAysén, que contemplaba la construcción de cinco represas hidroeléctricas en la Patagonia, el Comité de Ministros de Chile resolvió rechazar este nefasto proyecto, salvando a la Patagonia de la hidroelectricidad impuesta desde las transnacionales y apoyadas por los gobiernos.

<http://mapuexpress.org/hidroyasen-se-hunde-en-comite-de-ministros-por-fuerte-presion-social/>

[inicio](#)

Los movimientos sociales celebran una votación histórica en el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas



El CDH deja atrás los estándares voluntarios y avanza hacia un nuevo tratado vinculante para prevenir violaciones de derechos humanos cometidas por las empresas transnacionales. Después de semanas de negociación de los países del norte para evitar la creación de un tratado vinculante con obligaciones de derechos humanos dirigido a las empresas transnacionales, el CDH aprobó la Resolución que permitirá iniciar dicho proceso, con 20 votos en favor, 14 en contra, y 13 abstenciones.

<http://www.stopcorporateimpunity.org/?p=5858&lang=es>

[inicio](#)

El Tribunal Permanente de los Pueblos (TPP) se llevó a cabo con movimientos sociales de todo el mundo y el Tratado Internacional de los Pueblos sobre empresas transnacionales (ETN) fue lanzado



El Tribunal Permanente de los Pueblos (TPP) se llevó a cabo con movimientos sociales de todo el mundo y el Tratado Internacional de los Pueblos sobre empresas transnacionales (ETN) fue lanzado, mientras los países miembros del Consejo de Derechos Humanos de Naciones Unidas debatían en Ginebra sobre normas vinculantes para controlar a las ETNs. El 23 de Junio se realizó el TPP con 12 casos de los sectores de minería, petróleo y agua, proporcionando evidencia sobre los daños irreparables a las comunidades, violando los derechos humanos de las personas y generando impactos en la naturaleza y el medio ambiente, que las ETNs realizan.

<http://www.stopcorporateimpunity.org/?p=5774&lang=es>

El tratado puede ser leído en: http://www.stopcorporateimpunity.org/?page_id=5577&lang=es

[inicio](#)

“No habrá forma de revertir el cambio climático si no detenemos a las corporaciones contaminadoras y cambiamos el sistema”



Las negociaciones sobre clima de la ONU realizadas en Bonn, Alemania, del 4 al 15 de junio, demostraron, una vez más, que están dominadas por estados, agentes contaminadores y corporaciones irresponsables que sólo se interesan en proseguir sus actuales operaciones y en acrecentar sus beneficios explotando más combustibles fósiles y aprovechando los nuevos mercados de carbono que están destruyendo los bosques, el suelo, los humedales, los ríos, los manglares y los océanos, financierizando y privatizando los ecosistemas y la naturaleza misma de los que dependen nuestras vidas. La declaración está disponible

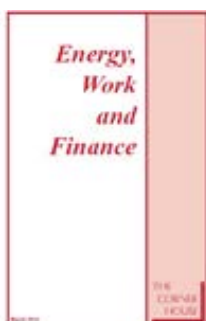
en inglés en: <http://climatespace2013.wordpress.com/2014/06/09/there-will-be-no-going-back-from-the-climate-chaos-if-we-dont-halt-polluting-corporations-and-change-the-system/>,

y en francés en:

<http://climatespace2013.wordpress.com/2014/06/09/pas-dalternative-au-chaos-climatique-si-nous-ne-stoppons-pas-les-entreprises-polluantes-et-ne-changeons-pas-le-systeme/>

[inicio](#)

RECOMENDADOS



“Energía, Trabajo y Finanzas”, The Corner House (en inglés). Este informe argumenta que aquellos en busca de un futuro energético más ecológico y democrático, deberían considerar a la energía y las finanzas no como “cosas” sino como procesos políticos en movimiento. ¿Cómo pueden los movimientos concretar alianzas más fuertes para realizar los cambios necesarios? ¿Cuáles son los puntos más vulnerables de los sistemas energéticos y financieros hoy dominantes? Para responder a ambas preguntas conviene comprender cómo esos sistemas fueron construidos e impugnados durante dos siglos de transformaciones turbulentas en la industria, el modo de vida y la explotación.

<http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/energy-work-and-finance>

[inicio](#)



La Colaboración Público-Privada y la captura institucional. El Estado, las instituciones internacionales y los pueblos indígenas en Chad y Camerún, Korinna Horta, en UNRISD, *The Politics of Resource Extraction* (en inglés). El oleoducto Chad-Camerún, financiado por el Banco Mundial, favorecerá una inversión mucho mayor del sector privado realizada por el consorcio dirigido por ExxonMobil. Este artículo muestra que las Colaboraciones Público-Privadas (PPP), en su mayoría, dejan a las poblaciones que viven a lo largo del oleoducto, entre las que figuran las comunidades de pigmeos de Camerún, en una situación de mayor pobreza, como consecuencia de la destrucción de los bosques de donde obtienen el grueso de sus medios de vida.

https://urgewald.org/sites/default/files/the_politics_of_resource_extraction.pdf

[inicio](#)



La Consulta Inconsulta del Ecuador, Acción Ecológica. Ni libre, ni previa, ni informada. Un video independiente expone a la consulta previa a los pueblos indígenas durante la XI Ronda Petrolera de Ecuador, revelando sus irregularidades y su silenciamiento a las voces de las nacionalidades amazónicas. Un claro ejemplo de cómo la aberración y el abuso de los derechos de los pueblos indígenas son utilizados como justificación para implementar megaproyectos de infraestructura.

<http://www.accionecologica.org/petroleo/politicas-petroleras/1740-la-consulta-inconsulta-english-subtitles>

[inicio](#)



¿Se separará el FSC de Suzano?, FSC Watch (en inglés)

En julio de 2010, Suzano Pulp & Paper compró la compañía biotecnológica FuturaGene que, durante los 8 últimos años, ha estado realizando pruebas de campo con eucaliptos genéticamente modificados. En enero de 2014, FuturaGene solicitó a la Comisión Técnica Nacional sobre Bioseguridad de Brasil (CTNBio) autorización para plantar árboles GM a escala comercial. Suzano está certificada por el FSC, y sin embargo planea plantar árboles GM a escala comercial.

<http://fsc-watch.com/2014/06/06/suzano-plans-commercial-planting-of-ge-trees-will-fsc-dissociate-from-suzano/>

[inicio](#)



Hambrientos de tierra: los pueblos indígenas y campesinos alimentan al mundo con menos de un cuarto de la tierra agrícola mundial, GRAIN. Las organizaciones campesinas e indígenas alrededor del mundo vienen afrontando una profunda escasez de tierra y los procesos de expulsión desde el campo. A pesar que una cantidad importante de expertos no dejan de asegurar que la mayor parte de la tierra sigue en manos campesinas e indígenas, este estudio demuestra que más del 90% de las y los agricultores del mundo controlan menos de un cuarto de la tierra agrícola mundial.

www.grain.org/article/entries/4956-hambrientos-de-tierra-los-pueblos-indigenas-y-campesinos-alimentan-al-mundo-con-menos-de-un-cuarto-de-la-tierra-agricola-mundial

[inicio](#)