



Boletín 244 del WRM
Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales
Junio / Julio 2019

Cimentando deforestación, avanza la infraestructura al servicio de las corporaciones y el capital



Nuestra Opinión: Infraestructura y extracción: un cúmulo de deforestación.....	2
Infraestructura cada vez más extrema.....	4
La Hidrovía Amazónica en Perú contra los ríos que caminan.....	9
Indonesia y la triste verdad detrás de la energía geotérmica: un discurso engañoso de “energía limpia”.....	12
Mujeres en pie combatiendo la fábrica de papel de Suzano en Maranhão, Brasil	16
Infraestructura para las industrias extractivas y para ganancia de las empresas: ¿qué pasa con las necesidades de las comunidades?.....	21
Uruguay se endeuda con millonaria infraestructura al servicio de una multinacional celulósica.....	26
Infraestructura desde y para las comunidades del bosque: la micro represa en Long Liam, Sarawak	31
Brasil: La lucha de los Pueblos Xinguará en la Amazonía.....	34

RECOMENDADOS

China: comuneros demandan a empresa maderera y a gobierno local por secar sus fuentes de agua.....	39
Amazonía: carreteras y caminos son ejes de la deforestación.....	39
¿Energía limpia? Represas que destruyen en Guatemala	39
De cómo los ricos y poderosos se apropian de las victorias de la resistencia.....	39
Desplazamientos de represas en Malasia: una perspectiva de género.....	40
Boletín "Voces desde abajo: comunidades en movimiento y estrategias de resistencia" del WRM en swahili.....	40

Este Boletín cuenta con artículos escritos por: Nicholas Hildyard de The Corner House, Reino Unido; Leonardo Tello Imaina de Radio Ucamará, Loreto, Perú; Wendra Rona Putra de LBH Padang (Pandang Asistencia Legal), Indonesia; Rosalva Gomes del Movimiento interestatal de quebradoras de coco babasú (Movimento Interestadual das Quebradeiras de Coco Babaçu), Brasil; Bryan Anderson, activista de Long Liam, Malasia; el Movimiento de Xingú Vivo para Siempre (Movimento Xingu Vivo para Sempre), Brasil; e integrantes del secretariado internacional del WRM.

Cimentando deforestación, avanza la infraestructura al servicio de las corporaciones y el capital

Nuestra Opinión:

Infraestructura y extracción: un cúmulo de deforestación



Parque Nacional Yasuní, Ecuador. Foto: Karla Gachet

Con el creciente dominio de los imperios coloniales y luego post-coloniales sobre tierras y pueblos en el Sur Global para la extracción de ‘recursos’, **uno de los principales obstáculos y desafíos ha sido el transporte**. Es decir, cómo transportar de forma barata los minerales, el caucho, las bananas, el algodón, la madera o el petróleo desde el lugar de extracción hasta los centros industriales, en su mayoría en el Norte Global, donde se procesan estos ‘recursos’, para luego ser transportados nuevamente como productos finales hasta los consumidores.

En la actualidad, esto se resuelve con **obras de infraestructura cada vez más expansivas e intrusivas**. Incluso los proyectos que a veces se consideran de infraestructura en sí mismos, tales como las represas hidroeléctricas, necesitan, a su vez, de una red de infraestructura para poder acceder a la zona de construcción y para transportar la mercancía (energía), en su mayoría hacia otras industrias extractivas o grandes centros urbanos.

La gran expansión en las redes de infraestructura es empujada entonces por la economía imperante de sobre-producción y consumo que se amplía cada vez más, intensificando las desigualdades y discriminaciones históricas. En otras palabras, se destruyen más bosques y territorios comunitarios para facilitar el paso rápido de las mercancías. Se despoja –casi siempre de forma muy violenta- a cada vez más comunidades de sus bosques y medios de vida y, a la vez, aumenta la opresión de personas con trabajos explotadores.

Por tanto, **es imposible pensar en extracción, sin pensar en una vasta red de infraestructura complementaria y, por tanto, en una deforestación y destrucción incluso más amplia** a la que casi siempre se alude en los estudios oficiales de impacto ambiental. Por ejemplo, un estudio confirma que, desde el 2005, la deforestación facilitada por las actividades mineras en la Amazonía brasilera ha sido en total 12 veces más grande a la ocurrida dentro de las concesiones mineras. Esto debido, entre otros, a la construcción de



infraestructura (vías, rieles, puertos, etc.), la expansión urbana para facilitar la creciente fuerza laboral y el desarrollo de cadenas de suministro asociadas, tales como el carbón vegetal para la fabricación de hierro y acero. (1)

La apertura de caminos y otras vías de acceso también facilitan la expansión de la frontera agroindustrial y otras amenazas a los bosques, tales como la tala ilegal o la minería artesanal. Es decir, **la infraestructura no solo es una causa directa de deforestación sino que, además, facilita la entrada de otras industrias a los bosques**. El 'bloqueo de caminos', por ejemplo, una estrategia utilizada con frecuencia por los pueblos que resisten la entrada de alguna industria a sus tierras, evidencia la **interconexión y dependencia directa entre la extracción y la infraestructura**. Estos pueblos, sin embargo, deben afrontar a menudo la criminalización y violencia por un lado y, por el otro, una fuerte propaganda por parte de los estados y corporaciones que los estigmatiza como 'anti-desarrollo.' Sin embargo, ese mal llamado 'desarrollo' se traduce casi siempre en mega-proyectos de extracción e infraestructura que destruyen territorios y bosques en beneficio de las élites y corporaciones globales.

Asimismo, el geógrafo marxista David Harvey explica (2) cómo varios gobiernos, tales como Francia, Gran Bretaña y los Estados Unidos, optaron por **invertir precisamente en infraestructura, cuando enfrentaron las profundas crisis económicas del capitalismo moderno**. Con diversos programas de urbanización e impulso de obras se logró asimilar el desempleo generado por estas crisis y se canalizó el problema de sobre-acumulación (es decir, cuando no hay incentivos para que el capital se reinvierta).

Durante la reciente crisis financiera de 2007-08, el gobierno Chino, que vio su economía profundamente afectada, creó el mayor programa nacional de infraestructura. Harvey afirma que se construyeron nuevas ciudades, carreteras y rieles de tren de alta velocidad, que conectaron directamente los mercados del sur y norte del país, así como la costa y el interior. Los países que proveyeron a China de las materias primas necesarias para ejecutar este plan, entre los que se encontraban muchos de América Latina, lograron sacar sus economías a flote después de esta crisis. Pero esta estrategia de urbanización rápida dejó un alto costo. La deuda china se disparó y, desde 2014, la mayoría de los países de América Latina vienen profundizando sus problemas económicos. Para resolver esta sobre-acumulación de capital y fuerza laboral, China está invirtiendo de forma agresiva desde 2014 en proyectos de infraestructura en África, Asia y América Latina, ofreciendo acero y cemento a costos muy bajos. Por cierto, muchos de los proyectos de capital chino en el Sur Global ya son, además, focos de conflictos, devastación ambiental y resistencia por parte de las comunidades afectadas. (3)

Queda claro que esta expansión continua de extracción e infraestructura, motor de la economía capitalista, debe detenerse. La idea de conectar geografías regionales e internacionales con proyectos de infraestructura a gran escala se traduce en una mayor explotación y devastación de territorios, bosques y pueblos.

En este escenario, es vital **apoyar a las diversas resistencias** que los pueblos llevan a cabo para defender sus territorios y bosques. En este sentido, uno de los desafíos quizá sea lograr **mayor interconexión** entre movimientos, comunidades y grupos que resisten tanto los diversos puntos de extracción y producción, como los de consumo.

Esperamos que este boletín ayude a evidenciar los problemas estructurales de la mega-infraestructura del capitalismo y, al mismo tiempo, contribuya a la reflexión sobre qué infraestructura está siendo requerida y creada desde y para los pueblos del bosque.

(1) Lea el estudio “Mining drives extensive deforestation in Brazilian Amazon”, Nature Communications, 2017, <https://www.nature.com/articles/s41467-017-00557-w>

(2) Harvey D, Realization Crisis and the Transformation of Daily Life, 2019, *Space and Culture*, 22(2), 126–141.

(3) Mire, por ejemplo, China afianza su influencia en África a golpe de infraestructuras, El País, 2018, https://elpais.com/internacional/2018/07/22/actualidad/1532263788_828931.html ; “Greening” the Belt and Road initiative?: What about people’s rights?, GRAIN, 2019, <https://www.grain.org/en/article/6239-greening-the-belt-and-road-initiative-what-about-people-s-rights> ; Hidroeléctricas: una mirada a la inversión china en la Amazonía de Ecuador, Mongabay Latam, 2017, <https://es.mongabay.com/2017/12/hidroelectricas-una-mirada-la-inversion-china-la-amazonia-ecuador/>

Infraestructura cada vez más extrema



Vivimos en una era de “*infraestructura cada vez más extrema*”.

Extrema no solo por la escala de la infraestructura proyectada - carreteras, ferrocarriles, transferencia de agua entre cuencas, puertos, tuberías, zonas industriales y similares.

Extrema porque habilita un tipo de extracción que es incluso más extremo de lo que solía ser, llegando a explotar depósitos de petróleo y minerales en zonas que antes se consideraban inexplotables.

Extrema porque se basa en una *producción aún más extrema*, que permite al capital moverse donde sea que la mano de obra sea más barata y pueda ser más fácilmente explotada.

Extrema porque depende de un tipo de financiamiento que es incluso más extremo que las anteriores formas de financiamiento, y que involucra, por ejemplo, nuevas clases de activos de alto riesgo.

Y *extrema* porque solo puede funcionar a través de una *política extrema*, que implica formas elitistas de planificación que son profundamente antidemocráticas.

Mega-corredores



Una manifestación de esta infraestructura extrema es el fomento de los mega-corredores.

Los corredores de infraestructura no son nuevos. Pero los planes que están ahora sobre la mesa tienen una escala aún inimaginable. Carreteras, líneas ferroviarias y otras redes de transporte conectan los principales centros de producción y extracción de recursos con los principales centros de consumidores.

No se excluye ningún continente (habitado). Algunos de los planes son a escala nacional, otros son regionales y otros, continentales o prácticamente mundiales. Cientos de millones de personas se verían afectadas.

En África se ha iniciado la construcción de más de 30 corredores, principalmente para permitir la extracción de productos agrícolas y minerales. En América Latina se han identificado unos 579 proyectos, con un costo estimado de 163.000 millones de dólares. Pero el plan estrella de los corredores es el programa chino conocido como “La iniciativa de la Franja y la Ruta” (BRI por sus siglas en inglés: *Belt and Road Initiative*), anteriormente conocido como *One Belt One Road* (Una Franja, Una Ruta), que abarca 60 países (por lo tanto, potencialmente, la mitad del mundo) y se extiende desde el Pacífico hasta el Mar Báltico.

¿Qué impulsa estos programas de infraestructura extrema?

Aquellos lugares que son fuente de materias primas y que están ubicados en zonas remotas han logrado ser comercialmente viables porque barcos, camiones, trenes, barcasas y aviones de carga más grandes, más potentes y más eficientes lograron reducir los costos de transporte. Pero los barcos, camiones, aviones y trenes de carga más grandes requieren carreteras más anchas, puentes más grandes, canales más profundos y anchos, ríos más rectos y pistas de aterrizaje más largas. Y el empuje del desarrollo de infraestructura crea presiones para incluso más innovación. Lo que también provoca *incluso más deforestación*. La renovación de la carretera Cuiaba-Santarém en Brasil, por ejemplo, servirá para la expansión de las industrias de soja y ganado, a expensas de las zonas de bosque. Del mismo modo, en Indonesia, a los activistas les preocupa que la construcción de nuevos puertos, como el que se proyecta construir en Kuala Tanjung, Sumatra del Norte, estimule un aumento de la tala de bosques para la producción de aceite de palma. A medida que se construyen vías de transporte más grandes y más rápidas, resulta más fácil para el capital fragmentar la producción y desplazarse por todo el mundo en busca de la mano de obra más barata.

La producción *extrema* crece con fuerza.

Pero la producción *extrema* y la extracción *extrema* también son un problema para el capital.

Esto nos lleva al segundo motor estructural detrás de los corredores: lo que los financistas llaman “la desconexión entre producción y consumo”.

El problema no es nuevo. Hace casi 150 años atrás, el intelectual Karl Marx reveló que cuanto más se expande el capital, más necesita mejorar la infraestructura para “aniquilar el espacio a través del tiempo”.



Las actuales agencias mundiales de desarrollo, como el Banco Mundial, son muy conscientes del problema. Es posible que Marx no obtenga una mención en el Reporte bandera del Banco sobre el Desarrollo Mundial de 2009, pero “el aniquilamiento del espacio a través del tiempo” es el leitmotiv que atraviesa las 380 páginas del informe.

El problema puede ser planteado de manera sencilla. Las distancias entre los puntos de extracción de los recursos, los puntos de producción y los puntos de consumo ahora implican múltiples viajes y múltiples formas de transporte.

Los minerales utilizados en la fabricación de componentes para una computadora o un teléfono móvil, por ejemplo, se extraen de todas partes del mundo. Si bien el oro y el estaño son minerales comunes que se usan para producir “teléfonos inteligentes”, la extracción de estos metales es responsable de la devastación de bosques y tierras comunitarias desde la Amazonía peruana hasta las islas tropicales de Indonesia. Y los “consumidores mundiales” con dinero para comprar la computadora o el “teléfono inteligente” viven lejos de las zonas donde se extraen y procesan los recursos.

Esta distancia importa porque el tiempo importa. Y el tiempo importa porque cuanto más rápido se puedan producir e intercambiar los productos, mayores serán las ganancias para las empresas.

Rediseñando la geografía económica

Sin embargo, la infraestructura *física* extrema - nuevas autopistas y similares - solo proporciona una solución parcial al problema del capital.

Una disciplina logística *extrema* y una desreglamentación *extrema* para liberar el movimiento de mercancías también son necesarios.

Por lo tanto, los corredores se están transformando en zonas de libre comercio, donde los aranceles se reducen progresivamente, se desreglamentan las leyes laborales y de otro tipo, y se reducen los impuestos.

De hecho, el impulso para la construcción de corredores es nada menos que un intento deliberado de “rediseñar la geografía económica”. El plan es concentrar actividades económicas específicas (minería, agroindustria, turismo, finanzas, tecnología de la información) en corredores específicos, para “agrupar” mano de obra barata, consumidores e inversiones en beneficio del capital. Los corredores para el transporte luego vincularían a estos grupos de producción zonificados con grupos concentrados de consumidores.

En palabras que bien podrían haber salido de un libro de la época estalinista, el Banco Mundial insiste en que “Ningún país ha alcanzado la riqueza sin haber transformado la distribución geográfica de su población”.

La perspectiva a futuro es una migración masiva (forzada), ya que los mercados y las oportunidades de empleo se concentran cada vez más en las ciudades y sus corredores de enlace.



Finanzas extremas

Todo esto requiere de financiamiento: y la infraestructura *extrema* requiere de “financiamiento *extremo*”.

A escala mundial se necesitará recaudar entre 20.000 y 30.000 millones de dólares entre el presente y 2030.

Los gobiernos de manera individual no tienen el dinero suficiente para eso. Los bancos multilaterales de desarrollo no tienen el dinero. China no tiene el dinero. Estados Unidos no tiene el dinero. La Unión Europea no tiene el dinero.

Al igual que en el pasado, al capital no le quedan muchas más opciones que tratar de ampliar el fondo financiero al que puede recurrir, en particular diseñando “una clase de activo” que lo haga más atractivo para los inversores privados.

Pero a los inversores privados no les interesa una infraestructura que no produzca ganancias. De hecho, un administrador de fondos ha dicho de manera contundente que, desde el punto de vista de un inversor, un oleoducto no es ni siquiera “infraestructura” a menos que garantice brindar un flujo de ingresos.

De ahí el impulso dado a las Asociaciones Público-Privadas (APP), que son fundamentales para cada uno de los corredores propuestos.

La característica que define a las asociaciones público-privadas es que establecen garantías contractuales vinculantes sobre los ingresos y/o la tasa de rendimiento. Así, proporcionan lo que un administrador de fondos ha caracterizado como el rasgo que define a la infraestructura para las finanzas: “flujo de caja estable y con contrato a largo plazo”.

Entre las garantías que las asociaciones público-privadas ofrecen a los participantes del sector privado figuran:

- Beneficios garantizados - típicamente 15-20% -, que son asumidos por la población en general
- Reembolsos de deuda garantizados: cualquier préstamo que haya adquirido una compañía de asociación público-privada, será reembolsado por el gobierno si la empresa no puede pagarlo.
- Garantías de ingresos mínimos: si los niveles de tránsito en una carretera de peaje son más bajos de lo anticipado, el gobierno compensará cualquier pérdida de ingresos.
- Pagos de disponibilidad: la empresa recibe el pago del gobierno aún en el caso de que una instalación no sea utilizada, en la medida que esta esté “disponible para su uso”.
- Cláusulas de equilibrio financiero y económico: estas le dan derecho a una compañía de asociación público-privada a recibir una compensación por cambios en las leyes o reglamentaciones que afecten negativamente las ganancias de un proyecto o su valor de mercado.

Es así que los inversionistas privados se llevan la mayor parte de las ganancias, mientras que el sector público asume todo el riesgo. Y las ganancias son potencialmente enormes. La cifra generalmente más citada con relación a las inversiones en infraestructura en el Sur global es del 25%.



Además, los “derechos” o garantías que establecen las asociaciones público-privadas son derechos contractuales. Esto significa que no pueden ser eliminados a discreción del gobierno. Una vez implementados, son aplicables durante todo el tiempo que dure el contrato.

Antidemocrático, elitista e inestable

Todo el proceso es profundamente antidemocrático, elitista e inestable.

Antidemocrático porque un puñado de administradores de fondos determina cada vez más lo que se financia y lo que no.

Elitista porque las instalaciones que realmente necesitan y demandan las comunidades más pobres (saneamiento del agua, caminos que conecten a las comunidades, electricidad solar fuera de la red), no se construyen, simplemente porque no producen las altas ganancias que buscan los inversores del sector privado.

Y es *inestable* porque la infraestructura como una clase de activo es una “burbuja” financiera que está fijada a explotar.

Es así que la infraestructura extrema refuerza la división entre aquellos que se benefician de la extracción extrema, la producción extrema y las finanzas extremas y aquellos cuyos intereses de clase se oponen a los envíos rápidos, al agrupamiento de reservas de mano de obra barata y a los estragos que causan en la tierra para obtener ganancias.

Es una división que refleja diferentes relaciones con el capital. Y es esta división la que necesita ser explorada, explicada y resistida.

Nicholas Hildyard, nick@fifehead.demon.co.uk
The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/>

Bibliografía:

- Licensed Larceny. Infrastructure, Financial Extraction and the global South, The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/licensed-larceny>
- How Infrastructure is Shaping the World. A Critical Introduction to Infrastructure Mega-Corridors, The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/how-infrastructure-shaping-world>
- Highway destruction as a way to force in destruction of the Amazon forest, Fernside Phillip, https://www.researchgate.net/publication/283136197_Highway_construction_as_a_force_in_destruction_of_the_Amazon_forest

La Hidrovía Amazónica en Perú contra los ríos que caminan



Foto: Leonardo Tello Imaina

“Y cuando el gran árbol de Lupuna cayó, dio origen a los grandes y pequeños ríos, y de sus hojas nacieron los peces.”
- Historia del pueblo Kukama – Loreto, Perú

El mega proyecto de la Hidrovía Amazónica busca crear un mega-corredor que conecte los mercados de Brasil con el puerto fluvial de Yurimaguas, en la Amazonía de Loreto y este, a su vez, con la carretera interoceánica y el Puerto de Paita, en la costa norte de Perú, con destino hacia los mercados de Asia y Australia.

La Hidrovía pretende excavar el fondo de los ríos en 13 tramos de poca profundidad, denominados "malos pasos", para **garantizar la navegabilidad durante todo el año en los ríos más importantes de la Amazonía**: Amazonas, Ucayali, Marañón y Huallaga. La remoción de rocas y sedimentos del fondo de los ríos permitiría que **embarcaciones de grandes dimensiones y tonelaje** puedan navegar por ellos. (1)

El objetivo manifestado es el de conectar a la Amazonía con el mundo. Pero este argumento se basa en la idea de que en la Amazonía estamos desconectados. Eso no es cierto. **Existen incontables rutas de intercambios y redes de comercio temprano en la Amazonía**. Los grandes intercambios interculturales entre las comunidades indígenas de la selva central del Perú que se producían en el cerro de la sal, el Ampiyacu, entre otros, demuestran que no solo estuvimos y estamos conectados, sino que había un intercambio comercial e intercultural de primer orden. (2) **La idea de una Amazonía desconectada solo tiene el fin económico de poner a la Amazonía al servicio del capital, una idea que ni siquiera toma en cuenta a los pueblos que conviven con ella.**

El río es la vida misma y el mundo donde habitamos las personas del pueblo Kukama, en los bosques tropicales de lo que hoy se conoce como Loreto, al noreste de Perú. Como pueblo, **nuestro territorio abarca espacios incluso más allá de lo físico**. El río es un ser, con vida y voluntad propia.



El río y el pueblo Kukama

El pueblo Kukama depende de la pesca para su supervivencia física y de los ríos para su supervivencia espiritual y cultural.

El fondo del río es muy importante para los espíritus que viven dentro del agua, como la purawa (la serpiente) o los karuara, que son las personas que viven en las profundidades del río, al ser llevados por los espíritus del agua. Los que se han ido a vivir al mundo del agua se comunican con sus familias que viven en el mundo de la tierra a través de los sueños. Las pozas formadas a las orillas de los ríos, que permiten que el agua permanezca dando vueltas, es el lugar de vida de nuestros ancestros. En este sentido, **los Kukama tienen una relación personal y profunda con los ríos.**

Así también, el fondo del río es muy complejo para otros sistemas de vida. Muchos peces viven, se reproducen y se alimentan en el lecho del río. En el fondo hay relieves altos y bajos, como las dunas de un desierto. Estas dunas influyen sobre la corriente de los ríos, formando a veces remansos y otros remolinos. Esto hace que **diferentes especies de flora y fauna estén asociadas a las dinámicas del río.**

El río o la “gran serpiente” no se puede ver como un camino fijo, este está en constante cambio e intercambio con la selva y sus muchos sistemas de vida. El río tiene una época de inundación y otra de sequía. En época de inundación, el agua, con sus sedimentos, entra al bosque dando forma a los humedales, donde el agua es el principal factor controlador de la vida. Las inundaciones dejan sedimentos que producen hábitats específicos y trae nutrientes que fertilizan las tierras. Estas inundaciones además ayudan a conectar las diversas quebradas que alimentan al bosque. Esto ayuda a que se desarrollen las plantas, arbustos y frutales necesarios para sostener la vida en el bosque a lo largo de los ríos. Muchos peces además de alimentarse, se desparasitan con los frutos de algunos árboles para estar en condiciones saludables durante el verano. Las tierras fertilizadas también son utilizadas en diferentes épocas del año para los cultivos del pueblo Kukama.

Incluso los troncos de los árboles que caen al río, sea por erosión o derrumbe, son un elemento importante para los ríos. La quiruma de los árboles, por ejemplo, al ubicar su tronco en el centro del río cuando cae, donde hay más corriente, retiene la velocidad del agua y deja un remanso donde descansan los grandes peces, cumpliendo una función muy importante. De igual forma, las palizadas que quedan a las orillas del río, sirven de lugar de reproducción de muchos peces.

Los ríos y la selva son uno, todo está unido, nada está separado. Pensar en los ríos y protegerlos es pensar en nuestras vidas y defenderlas. Los ríos hablan, sienten y se expresan. **Los Kukamas sin embargo deben enfrentarse con el escepticismo de los ingenieros y concesionarios del proyecto de la Hidrovía, incluido el Estado.**

Rusbel Casternoque, *apu* o jefe de la comunidad Kukama de Tarapacá, en el río Amazonas, dijo (3): *“Cuando los occidentales hablan de los malos pasos, nosotros solo seguimos viendo lo que ya conocemos: ahí puede estar la cola o la cabeza de la purawa; cuando en medio del río sale una playa, ahí esta la Raya Mama. Como es de costumbre, ellos se echan en un lugar y ahí se amontona la arena o el barro y sale la playa. Por eso, para nosotros, los pueblos indígenas, el dragado del río es una amenaza que lleva el riesgo que, con el tiempo, estos seres se retiren de los ríos.”*



Convertir ríos en rutas del mercado global

El proyecto establece una concesión por 20 años para obras de dragado al consorcio COHIDRO, que es la alianza entre la empresa china Sinohydro Corporation y la empresa peruana Construcción y Administración S.A (CASA). Cabe resaltar que Sinohydro Corporation tiene en su haber un historial de obras mal ejecutadas y nexos de corrupción en la región.

Durante el cuestionado proceso de consulta que se realizó con los más de diez pueblos indígenas que se verán afectados por este proyecto, **los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones prometieron al pueblo Kukama "ofrendas" como compensación por afectar la "espiritualidad de los ríos"**. Teniendo en cuenta la fuerte relación de los Kukama con los ríos, lo hecho por el Ministerio representa una profunda falta de respeto a la coexistencia y modo de vida de este pueblo con su entorno.

Actualmente, el Servicio Nacional de Certificación Ambiental (Senace) está en proceso de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental del mega-proyecto.

El proyecto Hidrovía sin embrago, amenaza con afectar profundamente al pueblo Kukama, rompiendo creencias ancestrales así como medios de vida y sustento.

Dónde está mamá ahora que han llegado los *maisangara* [espíritu malo]
 Dónde está papá ahora que han llegado esos extraños seres
 Dónde están los abuelos, me hacen falta sus historias en esta soledad
 Mamá ha sido llevada de esclava a la casa del patrón
 Papá ha sido condenado a las estradas a sangrar con los arboles hasta morir
 La abuela y el abuelo lloraron y en árbol se convirtieron
 Yo fui llevado al fondo del río
 Tengo una lanza en mis manos
 Tengo un arco y unas flechas
 Pasa el patrón delante de mí y no puede verme
 Mis pies se vuelven raíces
 Mi cuerpo un árbol
 No puede verme
 Me vuelvo un tigre
 Me vuelvo izango
 No puede verme
 Grita el patrón enojado
 No puede verme
 Una rama del árbol se alza lentamente
 Otra rama del árbol sostiene el arco
 La flecha atraviesa como un rayo el alma del patrón

*Leonardo Tello Imaina,
 Radio Ucamará, <http://radioucamara.net/>
 Nauta, Loreto*

Radio Ucamará fue fundada en 1992 y llega a oyentes de más de 40 comunidades indígenas y ribereñas, además de la ciudad de Nauta. Su misión es rescatar la cultura y el idioma Kukama y socializar información para reforzar la identidad indígena y fortalecer a las comunidades que enfrentan cambios y procesos fuertes y bruscos.

Vean la serie de videos “Río que camina” en: <http://radio-ucamara.blogspot.com/>

(1) AIDSESEP, ¡El dragado No Va! <https://youtu.be/AlpnlwJUxWA> y SERVINDI, ¿A qué juega el Senace?, <https://www.servindi.org/actualidad-noticias/21/05/2019/senace-aprueba-evaluacion-de-eia-del-proyecto-hidrovia-amazonica>

(2) Vea una nota sobre “El célebre Cerro de la Sal”, <http://trazohumanistico.blogspot.com/2016/05/el-celebre-cerro-de-la-sal.html>

(3) Alianza Biodiversidad, Perú Hidrovía Amazónica: Preocupaciones y expectativas del pueblo Kukama, 2018, <http://www.biodiversidadla.org/Documentos/Peru-Hidrovia-amazonica-Preocupaciones-y-expectativas-del-pueblo-Kukama>

Indonesia y la triste verdad detrás de la energía geotérmica: un discurso engañoso de “energía limpia”



Protesta contra la energía geotérmica en el Monte Talang, Indonesia

La energía geotérmica es considerada una de las fuentes de energía potenciales que supuestamente podría proporcionar “energía limpia”. **En mayo de 2015, el presidente de Indonesia, Joko Widodo, inició un proyecto de desarrollo para generar 35.000 megavatios, que incluía centrales de energía geotérmica.** El proyecto debía finalizar durante su primer período presidencial (2014 - 2019). Muchos partidos lo consideraron demasiado ambicioso e inadmisible, ya que el régimen anterior solo había logrado generar 10.000 megavatios de centrales eléctricas a lo largo de sus dos períodos de presidencia. Pero el presidente argumentó que para lograr el objetivo de crecimiento económico de Indonesia de 6 a 7% por año, es necesario desarrollar infraestructura, especialmente para electricidad.

El Banco Mundial introdujo en el país el uso de las Asociaciones Público Privadas (APP) hace varios años, lo que abrió el acceso al sector privado para la construcción de infraestructura energética a través de concesiones y subastas. **Las APP también garantizan que el sector privado (tanto empresas nacionales como multinacionales) obtenga una gran parte de la energía generada** - en comparación con el sector público -, y facilitan la participación de las empresas. Hasta la fecha, la Compañía Nacional de Electricidad suscribió acuerdos de compra de energía por 25 años con 53 productores de energía independientes, para la generación de alrededor de 22.000 megavatios o el 74% del proyecto total.



Para garantizar que esto funcione sin dificultades, el gobierno lo incluyó como parte del Proyecto Estratégico Nacional 2017 Basado en el Reglamento Presidencial No. 58, sobre la enmienda al Reglamento Presidencial N° 3 de 2016 relativo a la Aceleración de la Implementación de Proyectos Estratégicos Nacionales. Los inversores se benefician de esta decisión de diversas maneras: se facilita el proceso de **obtención de permisos**, se brinda **garantías de seguridad** y de **salvaguardas** por parte del aparato civil y militar del Estado, se otorga **acceso a la exploración y explotación en zonas de Bosques Protegidos**, incluyendo la zona de moratoria, entre otros.

Actualmente, una de las zonas afectadas por este “servicio a los inversores” es Nagari Batu Bajanjang, ubicada en el subdistrito de Lembang Jaya, Regencia de Solok, provincia de Sumatra Occidental.

Choque geotérmico

Por debajo de la corteza terrestre hay una capa de roca caliente y fundida, llamada magma. Esta capa produce calor de manera continua, principalmente a partir de la descomposición de materiales naturalmente radiactivos como el uranio y el potasio. Las zonas con las temperaturas subterráneas más altas se encuentran en regiones con volcanes activos o geológicamente jóvenes.

La presencia de fuentes de calor, precipitación abundante y la aparición de rocas volcánicas como rocas de cobertura y depósitos en Sumatra, convierten a la región en un blanco para el desarrollo de la energía geotérmica.

El Subdistrito Lembang Jaya, en la Regencia de Solok, se compone de seis *nagari* (aldeas): Batu Bajanjang, Koto Anau, Batu Many, Bukik Sileh Salayo Tanang, Koto Laweh y Limau Lunggo. **Estas nagari o aldeas se encuentran en la ladera del Monte Talang, uno de los volcanes activos de Sumatra Occidental**, a unos 70 km. al este de Padang, la capital de la provincia de Sumatra Occidental. El 87% de los habitantes de Batu Bajanjang subsisten como agricultores, con una superficie de tierra cultivada de 11.793 hectáreas. Los principales productos agrícolas que se cultivan son arroz, cebolla, papa, repollo, tomate, camote y zanahoria. En 2018, su producción de arroz llegó a 32.001,9 toneladas, a partir de lo cual el gobernador de Sumatra occidental definió a **esta región como uno de los graneros de arroz cruciales para satisfacer las necesidades alimentarias regionales**.

La zona del Monte Talang ha sido designada como área protegida debido a su importante función para la captación de agua. Esto significa que allí no se puede extender ningún permiso, pero la ley geotérmica ofrece **una excepción para la exploración y explotación geotérmica**.

A mediados de 2017, el Ministerio de Energía y Recursos Minerales, a través de la Junta Coordinadora de Inversiones, emitió un permiso para la exploración y explotación geotérmica en el subdistrito de Lembang Jaya a un consorcio de empresas extranjeras y nacionales. La concesión es para un área de **27.000 hectáreas, que incluye tierras comunitarias, campos de arroz y predios agrícolas**. El período de exploración y explotación durará 37 años y podría extenderse en la medida que se pueda extraer energía geotérmica. El permiso fue emitido al consorcio turco PT Hitay Power Energy y PT Dyfco Energi, que derrotó a la empresa estatal PT Pertamina Geothermal Energy.



Sin embargo, el permiso se emitió **sin un proceso adecuado de consulta** a las comunidades afectadas. **Esto provocó protestas de las comunidades**. Como se sabe, antes de obtener una concesión se requiere que la empresa obtenga permisos ambientales y presente información detallada al público sobre los posibles impactos y daños ambientales. La empresa debe brindar la oportunidad de que las comunidades afectadas expresen su decisión colectiva, sin ejercer presión o coacción, algo que se conoce como el principio del Consentimiento Libre, Previo e Informado. No obstante, los hechos indican que **el proceso de consulta en realidad obligaba a las comunidades a aprobar este proyecto geotérmico argumentando que este formaba parte de un “Proyecto Estratégico Nacional”**.

Recientemente se reveló algo que quizás causó sorpresa: antes de que se emitiera el permiso geotérmico, **el gobierno central**, a través del Ministerio de Energía y Recursos Minerales, **designó unilateralmente las zonas del Monte Talang** (o *Gunung Talang*) y Bukit Kili **como concesiones geotérmicas**, que se ofrecerían a los inversores a través de un proceso de subasta. La revelación de esta información fue crucial para las comunidades, que se sintieron traicionadas por el gobierno: ¿cómo podía el gobierno regalar un área de 27.000 hectáreas que directamente se superpone sobre su espacio vital, sin siquiera escuchar sus opiniones y obtener su consentimiento? Las comunidades se sintieron tratadas como un mero objeto del desarrollo y no como un sujeto, cuyas preocupaciones se supone deben ser registradas y tomadas en cuenta. **Esta situación provocó una mayor resistencia de las comunidades**, las cuales exigieron al gobierno que les restituyera sus derechos a un ambiente sano y limpio.

Contra un discurso engañoso de energía “limpia”

El residente Y, un productor de cebollas que vive y cultiva la tierra alrededor de la ladera del Monte Talang, nunca imaginó tener que lidiar con la policía ni enfrentarse a juicios ante los tribunales. El residente Y es uno de los 13 residentes **criminalizados por oponerse a la construcción de la central de energía geotérmica etiquetada como “Proyecto Estratégico Nacional”**. Pero, en realidad, lo que él hace no es cometer actos delictivos sino que, por el contrario, libera a las personas de la limitada información que reciben. Él es un actor clave en la **Asociación Comunitaria de Amantes del Monte Talang, una organización creada para resistir la represión de las personas y los territorios en nombre del desarrollo**.

Proclamada como “energía verde” y “energía limpia”, la energía geotérmica es considerada como una opción inevitable en la lucha contra las fuentes de energía destructivas. **El discurso que presenta a la energía geotérmica como “limpia” y “necesaria” facilita la estigmatización de las comunidades que resisten este proyecto**. Se les acusa de oponerse a un movimiento mundial que intenta explorar fuentes de energía “más limpias” y “más verdes”. Sin embargo, las comunidades del Monte Talang básicamente exigen y cuestionan cosas simples: “Si nuestro ambiente (tierra, fuentes de agua, aire y medios de vida) se destruye y se contamina con la exploración y explotación geotérmica, **¿cómo puede esta energía ser considerada ‘limpia’? ¿Limpia para quién? ¿Y por qué no somos escuchados en absoluto en este proceso?**”

Las preguntas que plantean se basan en argumentos sólidos. **A lo largo de todo el proceso de desarrollo de energía geotérmica en Indonesia, numerosas comunidades han sufrido un impacto ambiental directo**. En Mataloko, en el este de Nusa Tenggara, el



agua caliente mezclada con lodo inundó sus campos. Inicialmente el problema se limitaba a pequeños orificios, pero, después de seis meses, éstos se habían agrandado múltiples veces. Esta situación provocó una disminución en los rendimientos de los cultivos, terremotos menores e incluso explosiones de azufre. También se han notificado condiciones similares en Slamet, Java Central, Lebong Bengkulu, Sarula North Sumatra, Lahedong y Kerta Sari.

Todo esto refuerza aún más la voluntad de la comunidad de luchar contra la opresión y la imposición de este proyecto que amenaza con causar un daño significativo a sus medios de vida y sustento. Han hecho todo lo posible por conservar su espacio vital: **desde la construcción de puestos de vigilancia y cocinas populares alrededor del área de concesión de la compañía hasta el rechazo sistemático al ingreso de las empresas a construir fábricas, ya que una vez establecida la empresa, sería muy difícil lograr que le revocaran el permiso.** El gobierno local y las empresas respondieron con presión. La compañía recurrió a las fuerzas policiales y militares para destruir las barricadas de la comunidad. **Se ordenó que el ejército llevara a cabo entrenamiento de guerra en la zona, a pesar de que las protestas de la comunidad eran pacíficas.** En al menos tres ocasiones en 2018, hubo personas que resultaron gravemente heridas en enfrentamientos entre las comunidades y la policía. Una mujer trajo a su hijo de 12 años para que participara del bloqueo de los caminos por una simple razón, ella quería que él fuera testigo y aprendiera sobre la lucha por sus derechos, para que la tierra, el agua, el aire y el medio ambiente no se contaminen ni privaticen con este proyecto.

Posteriormente, **tres personas fueron encarceladas con cargos de provocación contra el proyecto geotérmico.** Fueron sentenciadas a tres años y seis meses de prisión. Pero esto no ha hecho que la comunidad retroceda; por el contrario, está aún más decidida. Ahora, **la comunidad prepara una demanda legal** contra el Ministerio de Energía y Recursos Minerales, el cual designó unilateralmente a sus aldeas y tierras como áreas de trabajo geotérmicas. **Su lucha ahora está creciendo y adquiriendo cada vez más fuerza.**

*Wendra Rona Putra, lbhpadang@gmail.com
Director de LBH Padang (Asistencia Legal Pandang)*

Mujeres en pie combatiendo la fábrica de papel de Suzano en Maranhão, Brasil



Foto: Carolina Motoki / Reporter Brasil

La fábrica de Suzano Papel y Celulosa, en Imperatriz, estado de Maranhão, Brasil, inaugurada en 2014 y con una capacidad de producción anual de **1,65 millones de toneladas de celulosa y 60 mil toneladas de papeles sanitarios**, ocasionó mucha devastación para las poblaciones de la zona.

El WRM entrevistó a Rosa (Rosalva Gomes), de familia quebradora de coco babasú (mujeres que conviven con y dependen de la recolección de cocos de palmera babasú para subsistir). Ella es dirigente y asesora del *Movimento Interestadual das Quebradeiras de Coco Babaçu*, MIQCB (Movimiento interestatal de quebradoras de coco babasú) en la región de Imperatriz, estado de Maranhão.

Creado en 1991 por mujeres, el MIQCB surgió de la necesidad de las mujeres de tener un espacio donde pudieran actuar y discutir sus demandas. Los espacios sociales de la época eran los Sindicatos de Trabajadores Rurales, donde las mujeres no tenían siquiera derecho al voto en las asambleas sindicales, no podían discutir sus demandas específicas, no eran vistas como parte importante de la organización ni de la lucha por la tierra.

Todo empezó con los círculos de diálogo. En Maranhão se estableció contacto con otras mujeres, también de los estados vecinos: Pará, Tocantins y Piauí. Las mujeres se fueron encontrando en círculos más grandes, discutiendo sobre sus realidades en las regiones y, en 1991, fundaron su propio movimiento para **organizar a las quebradoras de coco de estos cuatro estados y, juntas, luchar por sus derechos, siendo el principal de éstos el acceso al coco.**

Hoy las principales banderas de lucha siguen siendo mantener la organización y el empoderamiento de las mujeres quebradoras, el acceso al coco, la defensa de los bosques de babasú, la organización y comercialización de la producción de babasú, el acceso a las políticas institucionales y la lucha férrea por la regularización de los territorios tradicionales. También, el fortalecimiento de las comunidades y los territorios con la mirada del "buen vivir" y de la agroecología.

Este es su testimonio.



1. ¿Cómo fue el proceso de implantación de la fábrica de Suzano en Imperatriz? ¿Qué discursos utilizaron la empresa y el gobierno para intentar obtener la aceptación de la población?

Antes, en la década de 1990, la empresa, que entonces se llamaba Celmar, intentó establecer aquí el polo de producción de celulosa, pero no lo logró. Eso se dio en parte también por la resistencia de los movimientos sociales de la época contra la instalación. Más tarde, y ya con otro nombre -Suzano- se instaló **bajo el discurso de empleos, crecimiento de la ciudad y beneficios para las comunidades tradicionales, principalmente las de los alrededores del lugar donde se pretendía construir la fábrica.**

Los gobiernos (del estado y el municipio), con los ojos puestos en el "crecimiento" de la región, facilitaron todos los procesos para el establecimiento del polo productivo, incluyendo las consultas públicas, que no se hicieron de forma regular. Las que se hicieron no tuvieron mucha divulgación y siempre pintaban a la empresa como un mar de rosas para las personas. **Usaron y usan mucho la prensa local para crear una buena imagen de la empresa, y los pocos movimientos que no fueron cooptados son tratados como los "anti-desarrollo"**, como ocurre con el MIQCB, que fue uno de los pocos movimientos que no aceptó alianzas con la empresa, que no se vendió, que no permitió que lo cooptaran y que siempre mantuvo su posición contra ese modelo de "desarrollo".

Prácticamente toda la plataforma de las organizaciones sociales de la región fue corrompida por la empresa. También en los organismos federales para la protección del medio ambiente hubieron agentes cooptados por Suzano. A modo de ejemplo, el caso de los gestores del Instituto Chico Mendes de Conservación de la Biodiversidad (ICMBio) de la región.

La gestión que cuida el área de reserva decretada en Ciriaco, municipio de Cidelândia, Maranhão - una lucha que es también del MIQCB, de las quebradoras de coco en la década de 1990 para la creación de esta reserva, que es una de las mayores reservas de babasú del país -, es una gestión que participa de acciones "sociales" con la empresa, tiene el rol de puente para que la empresa tenga más espacio en las bases. Hay relatos de violaciones de la zona protegida, como la cría de ganado dentro de la reserva o palmeras tumbadas. La gestión lo sabe y se hace connivente. En 2012, el MIQCB hizo una encuesta en la región sobre los impactos que la empresa causa y causaría con la implantación de la fábrica en Imperatriz; las investigadoras de la época necesitaban hablar con la gestión del polo pero no fueron recibidas, ni se nos autorizó entrar en la reserva. El Instituto desempeña un papel totalmente diferente al encomendado. Eso es también muy impactante porque el ICMBio vino a través e incluso lleva el nombre de Chico Mendes, que tanto luchó por la vida de los bosques y su diversidad, luchó tanto y le quitaron la vida a causa de su lucha. Ahora, la gestión que hacen en los polos y la política adoptada por el Instituto está matando a Chico Mendes de nuevo, es así que yo lo siento.

Organizaciones históricas en la región como el Sindicato de Trabajadores Rurales (STTR) de Imperatriz hoy cuentan sólo con la oposición mantenida por su Secretaría de Políticas para Mujeres, departamento del sindicato presidido por Maria Querobina da Silva Neta, pero la dirección en sí hace un trabajo de contención de las comunidades que están en disputa con la empresa por tierras. También han sido cooptados dirigentes de asociaciones de base, **militantes que antes trabajaban con las comunidades y que por tratarse de personas formadas políticamente dentro de los territorios fueron contratados por la empresa**



para trabajar principalmente en sectores sociales y ser usados como puentes para garantizarle espacio en esas localidades.

Frente a la primera tentativa en 1990 hubo una reacción organizada. La segunda vez lo hicieron de tal manera que la reacción no fuera fuerte ni suficiente, porque se cuidaron de corromper diversos sectores, gestores de organismos como ICMBio y el Instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA), direcciones de organizaciones de base como asociaciones comunitarias y la CARITAS local (organización ligada a la Iglesia católica creada para apoyar a las poblaciones rurales en sus enfrentamientos y amenazas), dirigentes sindicales de la región y así. Fue una acumulación de personas representativas que podrían, a través de sus organizaciones o institución, suscitar grandes problemas para la empresa. Entonces empezaron por ahí, **ése fue el primer gran impacto. Una desestructuración de las fuerzas sociales de la región**, que ya estaban coyunturalmente en proceso de debilitamiento.

2. La fábrica es una gran obra de infraestructura que requirió de una gran cantidad de trabajadores para su construcción. ¿Cómo afectó esto a la población de Imperatriz; en especial a las mujeres?

La fábrica es uno de los mayores polos de producción de celulosa del país y **afecta en todos los sentidos**. En la época de la construcción de la fábrica fueron contratadas muchas personas, hombres y mujeres que, engañados por el discurso del "desarrollo," dejaron de lado su identidad como trabajador o trabajadora rural, lo que afectó su jubilación rural al tener su carné de trabajo firmado por algunos meses.

En la ciudad y la región hubo **mucho movimiento de hombres que vinieron de otros lugares, y muchas mujeres sufrieron abusos sexuales**. Muchas que fueron a trabajar a los sitios de producción de plántulas de eucaliptos están sufriendo **problemas de salud**, incluyendo cáncer. Muchas fueron acosadas en los espacios de servicios generales y en los sitios de las obras. Hubo varios accidentes en la construcción, incluso con **muerteras de trabajadores que fueron encubiertas** por la prensa local; a las familias se las asistió poco o nada según lo que les corresponde por derecho. **Aumentó el tránsito de vehículos** en la Ruta del Arroz (carretera Padre Josimo Tavares MA 386), lo que implicó más perturbaciones en las comunidades que bordean la carretera, **más riesgos para las personas, principalmente los niños, y el asedio a las adolescentes** de las comunidades. Muchos jóvenes de las comunidades se fueron a Imperatriz en busca del tan soñado empleo en Suzano, interfiriendo con la continuidad de las comunidades y provocando una aglomeración en el municipio, que no estaba preparado para recibir el éxodo.

3. Hoy, cerca de cinco años después de la instalación de la fábrica, ¿qué podrías decir que dejó este proyecto en términos de "desarrollo local"?

Nada bueno.

Los empleos que hay actualmente son mano de obra en las afueras de la ciudad, del estado. El municipio con su gobierno recauda millones en impuestos de la empresa anualmente, pero no invierte en nada en la región. La ciudad está arruinada y recientemente, a duras penas, tuvimos la aprobación en la Cámara de Concejales de una Comisión Parlamentaria de Investigación (CPI) de la salud para investigar desvíos de recursos impresionantes. Se da una peligrosa transferencia de responsabilidades del



municipio a la empresa, con las famosas obras y acciones de responsabilidad social. **Los espacios de comunicación de la región han sido apropiados en beneficio de la empresa. La empresa interviene en espacios sociales creados por movimientos sociales**, como las CFRs (Casas Familiares Rurales), que fueron pensadas en base a la pedagogía de la alternancia de Paulo Freire como modelo de educación contextualizada. Existe ahora una división político-social fortísima en comunidades de quebradoras de coco babasú que antes tenían en el movimiento la fuerza de su autonomía.

Hay **mortandad de peces** en el río Tocantins debido a la devolución del agua usada en la fábrica. Según la empresa, esta agua pasa por una central de tratamiento, pero no se le retiran los agentes químicos por completo, lo que incluso puede llegar a alterar la reproducción de las especies nativas del río. **Hay una desconfiguración de la presentación de la ciudad que tiene en su raíz el río Tocantins**, la pesca artesanal, el aprovechamiento y la colecta de recursos. Una ciudad símbolo de la frontera entre los biomas *Cerrado* (sabana tropical) y Amazónico, llamada Portal de la Amazonía, convertida en decoraciones hechas con troncos de eucalipto, árboles de eucalipto, el logo de la empresa en los uniformes festivos y deportivos de la ciudad, las personas inducidas a olvidar su ancestralidad. Algunos días, la ciudad apesta, el viento trae el **mal olor** de la fábrica que se siente en varios de los barrios más cercanos al polo productivo. Las **secas de arroyos y riachuelos** se están dando con más fuerza cada año debido al consumo de agua de los eucaliptos. **Hay envenenamiento del suelo, aire y agua** y tenemos varias personas con **problemas de salud** que antes no eran frecuentes en las comunidades, como picazón en el cuerpo y ceguera. Se dan **accidentes graves y mortales** relacionados principalmente a los camiones tritrenes que transportan los troncos, y los incendios en las plantaciones durante el verano, que no son denunciados ni indemnizados. La mayoría de camiones tritrenes son de 30 metros de longitud y transportan la madera de las plantaciones a la fábrica. Son camiones muy pesados que llevan cientos de troncos, los cuales, con el movimiento de los caminos y las altas velocidades acaban por desprenderse, provocando accidentes y muertes. Hay riesgos más altos en las carreteras de Maranhão, ya que son más estrechas y no tienen áreas de descanso. Causan daño a las vías por causa del peso y ocasionan quiebres en las paredes de las casas por la constante vibración de la tierra.

El Movimiento Interestatal de Mujeres Quebradoras de Coco Babasú (MIQCB) sentó una denuncia ante el Ministerio Público Federal (MPF) sobre las muertes de por lo menos ocho personas en 2015, entre ellas, tres carbonizadas en las plantaciones de la zona. Pero nos respondieron que no era posible seguir adelante con el proceso alegando insuficiencia de información sobre las víctimas y sus familiares. Algo como: nombre completo, nombre del padre, nombre de la madre... totalmente absurdo. Hasta salió un reportaje espantoso hecho por la TV Mirante, un canal local, con el hijo de una víctima que murió a causa de la caída de un tronco del camión durante el transporte de la madera hacia la fábrica. Se evidenció que no hubo ninguna visita de representantes de la empresa a la familia, ni tampoco una indemnización (la familia reside en el municipio de Vila Nova dos Martírios, ciudad cercana a Imperatriz, que también sufre impactos causados por la empresa).

Comunidades en conflicto entre sí, divididas en sus propios territorios. Organizaciones sociales sin autonomía. En fin, **lo que está trayendo de bueno es sólo para una pequeña minoría de empresarios y políticos que se están embolsando millones en detrimento de muchas personas perjudicadas.**



4. ¿Existen otras obras de infraestructura en la región relacionadas con la empresa Suzano?

Un trecho de diez kilómetros de ruta que une Imperatriz con la fábrica de la empresa es parte de la carretera MA 386 Rodovia Padre Josimo. La carretera se construyó primero **para permitir el transporte de la madera, el trecho está en pésimas condiciones y es extremadamente peligroso**. Es muy estrecho y en partes no tiene asfalto, que se rompe con el peso de los camiones. Muchas comunidades sufren en los bordes de ese trecho con la polvareda, los **riesgos de accidentes y la perturbación de la convivencia en las comunidades tradicionales**. En el perímetro urbano los camiones también transitan causando accidentes, uno de los últimos ocasionó la muerte instantánea a una pareja en el cruce de la avenida JK con la ruta BR 010.

5. ¿Algún otro comentario que quisieras compartir?

La actuación de la empresa Suzano en la región no está fiscalizada, no se la responsabiliza de modo alguno por los daños físicos, culturales, ambientales y sociales que ocasiona a las poblaciones de la región. **La transferencia de responsabilidad del poder público a la empresa es peligrosa** y amenaza la soberanía del municipio y de las personas.

Revertir la fragmentación social que trajo la instalación de la fábrica principalmente en las comunidades puede llevarle muchos años a las organizaciones sociales que trabajan con la colectividad en la región. Es un emprendimiento típico que usa a las personas para presentarse como una empresa de buena fe, mientras que es una de las multinacionales que promueve más violaciones de los derechos humanos en Brasil.

En cuanto al movimiento, como mujer, mujer negra, militante de un movimiento de mujeres, me siento amenazada frecuentemente por la empresa, somos seguidas en los alrededores de las comunidades, somos vigiladas cuando estamos reunidas en las comunidades, somos fácilmente identificadas por el trabajo que hacemos y tenemos la determinación de no parar el trabajo incluso frente a estos riesgos.

Infraestructura para las industrias extractivas y para ganancia de las empresas: ¿qué pasa con las necesidades de las comunidades?



Vía férrea Standard-Gauge Railway de 472 kms. entre Mombasa y Nairobi. Foto: globalsecurity.org

El discurso sobre infraestructura a lo largo de todo el continente africano está plagado, quizás más que en cualquier otro lugar, por una contradicción agobiadora: la retórica de los gobiernos, los bancos de desarrollo y los analistas de inversiones se centra en la necesidad de infraestructura que tiene la gente común para acceder a saneamiento, agua potable limpia, asequible y confiable, electricidad, conectividad a internet y caminos para que los pequeños agricultores lleven sus productos al mercado y que las pequeñas empresas prosperen. Al usar estas innegables necesidades básicas de infraestructura, enfatizan que el suministro de agua potable a los hogares de las ciudades en crecimiento del África subsahariana es “el sonido de la prosperidad y la promesa de oportunidades”. Pero luego, su prioridad es un tipo de infraestructura totalmente diferente.

El tipo de infraestructura cuyo financiamiento priorizan los ambiciosos programas de inversión que abarcan todo el continente apunta decididamente a facilitar la exportación de minerales y mercancías agrícolas y la importación de alimentos procesados y productos manufacturados. “La mayor parte del interés internacional en los grandes proyectos de infraestructura depende de si estos proyectos constituyen o no una fuente de ingresos por exportación”, señala un analista de inversiones. (1) Una mirada a los mapas que reúnen los grandes proyectos de infraestructura planificados y financiados internacionalmente revela este **énfasis en la exportación, con poca o ninguna consideración por las necesidades de infraestructura de la mayoría de la población.** (2) Como señala Rudo Sanyanga, de la ONG International Rivers en su artículo de 2018 para el Boletín del WRM (3), es necesario plantearse varias preguntas antes de planificar más obras de infraestructura en todo el continente: “**¿Qué tipo de infraestructura necesitamos?** ¿Cumple ésta con nuestros objetivos de desarrollo? Los responsables de la toma de decisiones deben enfocarse deliberadamente en una infraestructura que respete las preocupaciones sociales y ambientales, para llegar a la mayoría de quienes necesitan la energía y definir hitos para evaluar los avances”.

En 2012, los 55 miembros de la Unión Africana, en asociación con la Comisión Económica para África de las Naciones Unidas y el Banco Africano de Desarrollo, adoptaron el



Programa de Desarrollo de Infraestructura para África (PIDA) (4), una iniciativa de miles de millones de dólares para promover obras de infraestructura intrarregional y transfronterizas en cuatro sectores prioritarios clave: energía, transporte, agua y TIC (tecnologías de la información y la comunicación). Si bien la infraestructura en estos sectores es esencial para satisfacer las necesidades básicas, se está priorizando otro tipo de infraestructura en estos mismos sectores que construye **la columna vertebral del “desarrollo” industrial, orientado a la exportación y no orientado hacia las personas.**

Quiénes se beneficiarían de la infraestructura por tanto depende fundamentalmente del tipo de infraestructura que se esté construyendo y planificando: caminos que atienden las necesidades de la mayoría de la población o autopistas y carreteras que cobran peaje para camiones gigantes y el transporte de mercancías pesadas; ferrocarriles que contribuyen a mejorar la movilidad de las personas o que rodean las ciudades para que los minerales puedan acarrear lo más rápido posible de las minas a los puertos; tendido eléctrico e infraestructura de generación de energía que suministre a las comunidades y a la mayoría de la población de los centros urbanos con energía accesible, o mega represas plagadas de conflictos porque desalojan comunidades enteras cuyas tierras quedan inundadas y, lo que es peor, destinan la electricidad generada a centros industriales en torno a minas y puertos.

Según el Informe de Avances de PIDA 2018, su Plan de Acción Prioritario apunta a implementar proyectos clave de infraestructura transfronteriza “con el potencial de interconectar, integrar y contribuir a la transformación estructural de las regiones geográficas y económicas de África para 2020”. (5) De sus más de 400 proyectos y sus 51 proyectos prioritarios, hay 20 que ya se han completado o están en construcción, incluida la carretera transahariana Argel-Lagos, el corredor de transporte Lagos-Abidjan, la línea de transmisión eléctrica Zambia-Tanzania-Kenia y el puente Brazzaville-Kinshasa. Las prioridades del PIDA ponen énfasis en un tipo de infraestructura que alimenta la codicia empresarial y no las necesidades de la gente. **Estos corredores de mega-infraestructura ignoran o avasallan a las comunidades, en su afán de conectar los sitios de generación de energía y minería con los centros de exportación y puertos.**

El informe de 2018 también destaca que, al momento de redacción, 44 de los 55 estados miembros de la Unión Africana habían firmado el texto consolidado de la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA, por su sigla en inglés). A pesar de que algunos países no lo han ratificado, ya ha entrado en vigor. El PIDA contribuye directamente a los planes de la AfCFTA en materia de **corredores de infraestructura intra-continetales como requisito previo para el comercio (empresarial e industrial) entre continentes.** Todos estos planes sin embargo carecen de argumentos convincentes sobre cómo estos gigantescos corredores de infraestructura podrían satisfacer las necesidades de saneamiento básico, agua, electricidad y conectividad a internet para la mayoría de las poblaciones.

El plan de mega infraestructura de China - la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI: *Belt and Road Initiative*) - también se está expandiendo hacia territorios africanos. Lanzada en 2013, la iniciativa BRI visualiza una “franja” terrestre que conecta a China con Europa, y una “ruta” marítima que cruza el Océano Índico hasta África Oriental a través del Mediterráneo y llegando hasta el Pacífico a tan lejos como Oceanía y América Latina. La carretera transahariana Argel-Lagos, por ejemplo, uno de los proyectos prioritarios del PIDA, ya está vinculada al despliegue del BRI en África. (6)



El BRI planea completar algunos de los principales corredores de transporte mientras que acelerará la implementación de los proyectos prioritarios de PIDA y los proyectos emblemáticos en la Agenda de la Unión Africana, tal como la red ferroviaria integrada africana de alta velocidad.

Las empresas chinas están construyendo puertos e infraestructura marítima financiados por inversionistas chinos para mejorar la ruta desde el sur de Asia a Kenia y Tanzania y hasta el Mediterráneo a través de Djibouti. También se están construyendo vías ferroviarias interiores. Además, las inversiones chinas han financiado parques agroindustriales en Mozambique, Uganda, Zambia y otros países. Así, China ha comenzado a expandir sus inversiones en agroindustria bajo la bandera del BRI. (7)

El BRI y los programas de infraestructura regional y continental como el PIDA, están concebidos para **reconfigurar grandes territorios**, convirtiéndolos en zonas de producción y distribución, con almacenes, ferrocarriles, terminales, vías navegables, puertos y zonas de exportación e importación. Como señala la ONG GRAIN, debido a su vasta escala geográfica e inversión masiva, el BRI también **aumentará la concentración de la producción y distribución de alimentos a escala mundial, lo que posiblemente marginará a los pequeños agricultores y pescadores, a los pueblos de los bosques y a las comunidades rurales, y restringirá su acceso a la tierra**. Cada vez preocupa más que el BRI pueda provocar un mayor acaparamiento de tierra y violaciones a los derechos humanos; que empuje a los gobiernos estatales a un endeudamiento aún más profundo y cause una gran destrucción ecológica e impactos en la salud en los países que tiene en la mira. (8)

Préstamos y asociaciones público-privadas

Tanto las inversiones BRI de China como la implementación de proyectos PIDA utilizan en su gran mayoría los modelos de asociación público-privada. Defendidos como una forma inteligente para que los gobiernos usen el dinero público para atraer inversiones privadas sustanciales, la realidad de las asociaciones público-privadas ha hecho que **las empresas se embolsen ganancias exorbitantes mientras las instituciones públicas asumen todos los riesgos**. (9)

Un artículo reciente del portal de noticias africano Pambazuka (10) reveló que un préstamo concesionario de más de 2.300 millones de dólares se ha destinado a la construcción de 273 kilómetros de vías férreas entre la capital de Uganda, Kampala, y Mombasa, la ciudad portuaria de Kenia que da al Océano Índico. Las previsiones son que en un futuro las vías se extenderán a Yuba, en Sudán del Sur, y a Kigali, en Ruanda. El primer tramo de la línea entre Mombasa y Nairobi se inauguró a mediados de 2017 y fue celebrado por gobiernos estatales e instituciones financieras como otro hito de la cooperación chino-africana para el desarrollo. El proyecto recibió fondos del Banco Europeo de Inversiones, el Banco Alemán de Desarrollo (KfW) y el Banco Africano de Desarrollo.

Sin embargo, **la corrupción, la malversación de fondos, las violaciones de los derechos humanos y el incumplimiento de los plazos son algunos de los serios problemas que rodean a estos proyectos**. (11) Recientemente se filtraron los datos del contrato de préstamo firmado en 2014 por la empresa estatal Kenya Railways y el Exim Bank de China, donde quedan expuestos los importantes riesgos jurídicos para Kenia en



caso de que este país incumpla con el préstamo, un escenario probable considerando el grado de endeudamiento que el gobierno ha acumulado en los últimos años. Además de estos serios riesgos contractuales, la construcción de la carretera Mombasa - Nairobi para el acceso al puerto está vinculada a graves violaciones de derechos humanos y derechos colectivos, entre las que figuran desalojos forzados, amenazas y estrategias de intimidación utilizadas contra las comunidades afectadas. (12)

Y esto no es una excepción. La fácil disponibilidad de créditos para obras de infraestructura vinculados a la llegada del BRI al continente africano conlleva riesgos considerables para las comunidades cuyos territorios se encuentran a lo largo de los corredores de infraestructura que los intereses comerciales definieron como prioritarios. Ha habido una carrera por generar proyectos, particularmente para la generación y transmisión de electricidad y transporte. Estos proyectos cuentan con el respaldo político de los niveles más altos de los gobiernos, y parece que los gobiernos encargados de proporcionar infraestructura para las necesidades básicas de la población de sus países preguntan muy poco acerca de si estos megaproyectos resolverán las genuinas necesidades de infraestructura de la mayoría de la población. Hay muchos casos en los que, **si un proyecto que es parte de una asociación público-privada falla (o no logra mantener los niveles de beneficios esperados por el inversionista privado), los gobiernos y los ciudadanos son quienes, durante décadas, deberán absorber exorbitantes costos.**

En Tanzania, el proyecto de 10.000 millones de dólares de la Zona Económica Especial y el Puerto de Aguas Profundas de Bagamoyo, asociado al BRI, - una empresa conjunta del gobierno de Tanzania y la empresa *China Merchants Holdings International* -, inicialmente se suspendió en 2016 por falta de fondos. Las dificultades del gobierno de Tanzania en materia de financiamiento implicaron que tuvo que renunciar a su participación en el proyecto. Como resultado, el gobierno ahora corre el riesgo de perder la propiedad y el acceso a los ingresos a largo plazo del proyecto. (13)

Represas: ¿electricidad para las necesidades de la comunidad o para la codicia empresarial?

Señalando el bajo nivel de acceso a la electricidad y los costos comparativamente altos para los hogares, el PIDA propone una serie de nuevas centrales eléctricas y líneas de transmisión que abarcan todo el continente. Dentro del Plan de Acción Prioritario del PIDA **hay 13 represas a gran escala, que incluyen proyectos muy polémicos:** la represa Inga 3 en el río Congo, la represa Grand Renaissance en el Nilo Azul de Etiopía y las represas Mphanda Nkuwa y Batoka Gorge en Zambesi.

Pero, ¿quién se beneficiará de la energía generada por estas represas? Lo más probable es que no sean las personas que más necesitan la electrificación. Los aproximadamente 4.800 MW que producirá la represa Inga 3 en la República Democrática del Congo, por ejemplo, están destinados a **abastecer a las empresas mineras** en el este del país y **para exportar** a Sudáfrica. Lo mismo ocurre con la represa Mphanda Nkuwa en Mozambique. El gobierno espera que la represa atraiga **industrias de uso intensivo de energía** al país. Pero en el futuro previsible, gran parte de su electricidad se exportará a Sudáfrica. (14)

Al prestar atención sobre quién recibe acceso a la electricidad y quién está siendo ignorado da ciertos indicios para comprender quién se beneficia y quién paga por el auge de la infraestructura en el continente africano. La cuestión de la tierra da otros indicios. Según un



informe reciente de la ONG International Rivers, **“habría que desplazar a más de 100.000 personas para hacer lugar a los embalses que se llenarían con las represas del PIDA.** La alteración social que ha generado el reasentamiento inducido por las represas es duradera y multigeneracional”. (15)

¿“Si quieres prosperar, primero construye caminos”?

Si a la ecuación se agregan los desalojos y la destrucción de tierras agrícolas fértiles en el camino de estos corredores de mega-infraestructura, se vuelve aún más claro que el proverbio chino “Si quieres prosperar, primero construye caminos” no se va a cumplir para la abrumadora mayoría de personas en todo el continente africano. Lo que se necesita es un tipo diferente de carreteras, ferrocarriles, generación de electricidad e infraestructura, y no los mega-corredores que están en el corazón del PIDA, el BRI y otros. Existe un alto riesgo de que el tipo de infraestructura promovida por esos planes signifique sufrimiento, pérdida de tierras y enfrentamientos violentos para las comunidades campesinas y los pueblos de los bosques, y no prosperidad y soberanía alimentaria.

- (1) Africa seeks new solutions to its infrastructure needs. Euromoney. 03 October 2018. <https://www.euromoney.com/article/b1b6hvm1pljh0/africa-seeks-new-solutions-to-its-infrastructure-needs?copyrightInfo=true>
- (2) Deloitte (2019): If you want to prosper, consider building roads. <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html> Ver también la página web de *Africa Infrastructure Knowledge Programme*: <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/apps/gallery>
- (3) Boletín del WRM, Las mega-represas hidroeléctricas no son la respuesta: es hora de repensar la infraestructura energética de África, Rudo Sanyanga, enero de 2018, <https://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/las-mega-represas-hidroelectricas-no-son-la-respuesta-es-hora-de-repensar-la-infraestructura-energetica-de-africa/>
- (4) Ver la página web del PIDA en <http://www.au-pida.org/>
- (5) 2018 PIDA Progress Report: <https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html>
- (6) OBOReuropa, Algeria on the new silk roads, <https://www.oboreurope.com/en/algeria-new-silk-roads/>
- (7) GRAIN, La Iniciativa de La Franja y la Ruta: las empresas chinas de agronegocios se globalizan, <https://www.grain.org/es/article/6159-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-las-empresas-chinas-de-agronegocios-se-globalizan>
- (8) idem
- (9) Nicholas Hildyard (2016): Licensed larceny. Infrastructure, financial extraction and the global South. <http://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Licensed%20Larceny%20summary.pdf>
- (10) Pambazuka News, “Fixing” Africa’s infrastructure: But at what price?, Tim Zajontz, February 2019, <https://www.pambazuka.org/economics/%E2%80%9Cfixing%E2%80%9D-africa%E2%80%99s-infrastructure-what-price>
- (11) Finance Uncovered, Two years after we exposed Rift Valley Railways, World Bank corruption probe sanctions companies, 2018, <https://www.financeuncovered.org/investigations/two-years-exposed-rift-valley-railways-world-bank-sanctions-companies-corruption-probe/>
- (12) Counter Balance, Development in Reverse, the Mombasa Road, February 2019, <https://www.counter-balance.org/development-in-reverse-episode-2-the-mombasa-road/>
- (13) Dixon I. and Kishore S., The infrastructure footrace: Why China fits into Africa’s plans for development? February 2019, <https://medium.com/fitch-blog/the-infrastructure-footrace-why-china-fits-into-africas-plans-for-development-9d4d8cf35cc7>
- (14) International Rivers, Mphanda Nkuwa Dam, Mozambique, <https://www.internationalrivers.org/campaigns/mphanda-nkuwa-dam-mozambique>
- (15) International Rivers, Right priorities for Africa’s Power Sector. An evaluation of dams under the PIDA, Rudo Sanyanga, https://www.internationalrivers.org/sites/default/files/attached-files/pida_report_for_web.pdf

Uruguay se endeuda con millonaria infraestructura al servicio de una multinacional celulósica



Puente 25 de Agosto, Uruguay

La infraestructura de un país o región es clave para el neocolonialismo extractivista en países del Sur global. Las empresas estudian y seleccionan en forma estratégica los lugares donde les es más rentable instalarse, considerando además el desempleo local, la escasa oposición local organizada y una legislación nacional/regional favorable a sus intereses, entre otros. Todo esto en desmedro de la calidad de vida de los habitantes y del ambiente.

En el caso de las empresas de celulosa, cuando ya cuentan con grandes extensiones de monocultivos de pinos o eucaliptos -como en Uruguay-, **la infraestructura es lo que hace viable o no la instalación de una fábrica.** Las empresas necesitan de una red vial que asegure el traslado de la madera desde las plantaciones hasta la fábrica y el posterior traslado de la celulosa producida hasta los puntos de exportación a los mercados internacionales.

En un acuerdo secreto **la empresa finlandesa UPM exigió al gobierno uruguayo una serie de requisitos como condición indispensable para decidir si instalará o no su segunda fábrica en el país** - la tercera celulósica en Uruguay. (1) Entre los requisitos está la construcción de una nueva vía férrea que va desde el sitio donde UPM planea ubicar la nueva fábrica, en el centro del país, hasta el Puerto de Montevideo, cubriendo casi 300 km.

Cuando el acuerdo entre UPM y el gobierno se hizo público, se conocieron los detalles de las obras de infraestructura que el Estado uruguayo se había comprometido a realizar a su cargo y costo. Además de las millonarias obras del ferrocarril, asumirá el diseño, construcción y mantenimiento de: un “Proyecto Portuario”, terminal exclusiva para la celulosa y derivados de UPM (productos químicos, productos forestales, etc.); el dragado necesario del canal de conexión entre el Río de la Plata y la dársena adyacente a la terminal portuaria de UPM; un “Proyecto de Viaducto” para facilitar el cruce de la vía férrea con la rambla portuaria y brindar acceso ininterrumpido a los trenes transportando carga de UPM hacia el puerto; y “Proyectos Viales” que comprenden la renovación de rutas aptas para la circulación de camiones semirremolques de 48 toneladas y camiones tritrenes y el refuerzo de puentes en la zona de influencia de UPM en el centro del país. (2)



Estas obras **costarán más del doble de lo anunciado** en un principio por el Gobierno. La inversión del pueblo uruguayo prácticamente duplicará a la de la empresa. De esta manera, se repite el histórico patrón colonial: mientras que la empresa transnacional consigue las condiciones más beneficiosas para su negocio, **el pueblo se endeuda para realizar obras que no responden a sus intereses sino que, por el contrario, habilitan la expansión y ganancias de una industria extractiva** que incrementa la superficie de monocultivos de árboles, expulsa a la población rural, consume y contamina suelos y cursos de agua y no genera los empleos prometidos.

Por más que el gobierno uruguayo intenta justificar su decisión al afirmar que la segunda fábrica de UPM generará miles de puestos de trabajo, considerando los empleos indirectos, **la empresa en su proyecto menciona tan sólo los 300 empleos directos en las instalaciones de la fábrica** (incluyendo los trabajadores de la fábrica de UPM2, los trabajadores de la planta de químicos y los encargados de mantenimiento) y 100 empleos en empresas de servicios como alimentación, limpieza, seguridad, etc. (3)

La política de apertura del gobierno uruguayo a la inversión extranjera, su desesperada carrera para cumplir en tiempo y forma las exigencias de UPM, y las declaraciones de los representantes de gobierno que trascienden en la prensa dan a entender un total apoyo ciudadano a estos megaproyectos. Sin embargo, la opinión de la sociedad uruguaya está dividida y a medida que se conocen los detalles del acuerdo y de estos emprendimientos, aumenta la población que cuestiona tanto la legalidad y contenido del acuerdo como los proyectos de infraestructura y de instalación de la fábrica de celulosa.

La esperanza está puesta en el trabajo de hormiga y en el fortalecimiento de las distintas organizaciones e iniciativas ciudadanas que intentan visibilizar lo que está ocurriendo, denunciando los impactos; informando a la población; defendiendo los derechos de ciudadanos y ciudadanas, pero, por sobre todas las cosas, negándose a esta nueva forma de colonialismo.

(Des)información, la estrategia del gobierno

En 2016, cuando se hizo pública la intención de UPM de instalar su segunda fábrica en nuestro país, el Presidente de Uruguay declaró: "La empresa va a destinar 4.000 millones de dólares y el Uruguay va a tener que invertir 1.000 millones de dólares", para cumplir con las exigencias de infraestructura de UPM. (4)

Sin embargo, a medida que el gobierno fue realizando sus "deberes" (armado de pliegos de condiciones, recepción de presupuestos, etc), se ha concretado lo que organizaciones y movimientos sociales denunciaron desde un comienzo: la inversión real que estaría asumiendo Uruguay sería mucho mayor -y la de la empresa mucho menor- a lo declarado originalmente. Tal es así que los costos de infraestructura están estimados actualmente en más de 4.000 millones de dólares americanos para Uruguay, mientras que UPM no invertirá más de 2.400 millones de dólares y contará con la exención de la gran mayoría de los impuestos nacionales al instalarse y operar en una zona franca. (5)

En sus declaraciones a la prensa, el Ministro de Transporte insiste en que el nuevo tren será "un tren por y para los uruguayos" refiriéndose al transporte de pasajeros y de otras cargas que podrán llegar a la capital del país por esta nueva vía férrea. (6)



Sin embargo **este proyecto de infraestructura responde de inicio a fin a las exigencias de UPM**. Los más de 270 km de vía férrea inician en la terminal portuaria de UPM, pasan por la zona franca en Pueblo Centenario donde se instalará la fábrica de celulosa de UPM y termina en Paso de los Toros, lugar donde se ubicará la planta de desechos de UPM. Según el acuerdo, **Uruguay está obligado “como mínimo” a habilitar a UPM acceso sin restricciones las 24 horas del día, los 365 días del año a la nueva vía férrea** a partir de la fecha de finalización de la Planta de Celulosa y a garantizar un mínimo de 6 viajes diarios en ambos sentidos para el transporte de celulosa fábrica-puerto y 1 viaje diario ida y vuelta para cargamento de productos químicos hacia la fábrica. (2)

En principio, nada indica que la vía esté pensada para otras prestaciones. El proyecto no cuenta, por ahora, con otras terminales de carga ni prevé la logística necesaria para cargar otro tipo de mercadería en su trayecto. Por otra parte, **los trenes de pasajeros existentes en Uruguay no son compatibles con esta nueva infraestructura**. La obra está tan al servicio de la empresa que tanto la población como los medios de prensa lo llaman: “El tren de UPM”.

Según representantes del Sindicato de Trabajadores Ferroviarios y de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), las máquinas que ha utilizado AFE hasta ahora para el transporte de carga y pasajeros seguramente no van a ser aptas para circular en la nueva vía construida para UPM. (7) AFE brindaba un servicio de pasajeros en pequeños tramos que cesó el 14 de junio de este año debido al inicio de obras para UPM.

Impactos de “El tren de UPM”

La nueva vía de tren se construirá sobre el trazado existente que data de la segunda mitad del siglo XIX, época en la que no existían la mayoría de los centros poblados que encontramos hoy en torno a este eje vial, muchos de los cuales surgieron a partir de las estaciones de tren. Según los datos oficiales, hay cerca de 38.000 personas viviendo dentro del área de influencia de este proyecto. (8)

La obra afectará a poblaciones en varios departamentos, con consecuencias directas como la **expropiación** de sus terrenos o los impactos producidos por los **ruidos, vibraciones**, etc. Si bien la obra propuesta mantiene el actual terraplén, implica el desmantelamiento de las vías existentes para instalar una infraestructura adecuada que garantice el **tránsito las 24 horas del día los 365 días del año de trenes de carga de unos 800 metros de largo** con locomotoras que pueden llegar a una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora. (9)

Un proyecto de esta magnitud y destinado al **traslado industrial de celulosa y productos químicos peligrosos**, como soda cáustica y ácido sulfúrico, no debería atravesar centros urbanos. Se calcula que anualmente se transportarán 350.000 toneladas de ácido sulfúrico, soda cáustica, combustible, piedra caliza y sal entre la terminal portuaria y la planta. (10)

La suspensión del servicio de pasajeros de AFE **para iniciar las obras de UPM afectó a unas 1.300 personas**, principalmente trabajadores que lo utilizaban para trasladarse diariamente entre Montevideo y poblados relativamente cercanos. La principal ventaja para estos usuarios era el costo bastante menor del boleto y la rapidez respecto al ómnibus en la zona metropolitana, además de una mayor comodidad. (11)



Para los trabajadores ferroviarios, el tren de UPM marca el comienzo del fin del monopolio de los ferrocarriles estatales, abriendo la puerta a las empresas privadas que utilizarán una vía construida con dinero del pueblo uruguayo.

¿Infraestructura para qué y para quién? Las obras de infraestructura de un país deben responder a las necesidades de la población y no a las exigencias de un capital extranjero. En este caso, este proyecto para UPM no considera estudios ni normativas territoriales existentes en el marco de la Ley de Ordenamiento Territorial de Uruguay.

Oposición ciudadana e iniciativas constitucionales

UPM no tiene el aval social, la población está dividida entre quienes piden nuevos puestos de trabajo y sueñan con mejorar su calidad de vida, apostando para eso a las promesas de UPM y el gobierno, y entre quienes expresan su descontento aludiendo no solo a los impactos socio-ambientales sino en primer lugar a la inversión millonaria que el país debe hacer para asegurarle a la empresa cuantiosos beneficios.

“Por el costado de la vía” es un grupo de vecinos y vecinas de Montevideo que se verán afectados por el tren de UPM. Denuncian los impactos del proyecto ferroviario y defienden los derechos de la gente que vive en las cercanías de la vía a lo largo de su recorrido por Montevideo. Realizaron gestiones ante organismos de Derechos Humanos, Parlamento, autoridades de Gobierno Municipal, Ministerio de Medio Ambiente, etc. denunciando todo tipo de irregularidades en el proceso de aprobación del tren. (12) Destacan que los **trenes van a transitar a alta velocidad**, lo que implica vibraciones, ruidos, contaminación del aire, “son trenes de 8 cuerdas de largo y van a pasar entre 60 y 80 kilómetros por hora y tienen que pasar a esa velocidad porque tienen 6 horas para ir del Puerto de Montevideo a Paso de los Toros, si superan las 6 horas no pagan el canon, por eso va vallado y por eso hay barreras, las barreras no son para protección de la gente, las barreras son para protección y circulación del tren”. (13)

El Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS) también ha dado seguimiento a los proyectos de infraestructura analizando y denunciando las distintas irregularidades del proceso y promoviendo el debate público sobre el tema. Esto a pesar de que la información facilitada a la población ha sido siempre fraccionada, compartida a partir de gestiones ciudadanas de solicitudes de acceso a la información pública, o proporcionada una vez consumados los hechos. (14)

El grupo “NO al tren de UPM”, integrado por personas que viven en el Municipio C de Montevideo, lleva adelante una Iniciativa Constitucional para prohibir el paso del tren de UPM por esa zona urbana, para eso debe conseguir la firma del 15% de los habilitados para votar en dicho municipio.

Iniciativas similares se llevan a cabo en diversas localidades a lo largo del trayecto de la vía férrea: Santa Bernardina, Durazno, Florida, Sarandí Grande, 25 de Mayo, Progreso, Canelones, La Paz y otras localidades se están sumando.

Un sinnúmero de charlas informativas, promovidas por la sociedad civil organizada, se vienen dando en distintos barrios del país. El 14 de junio se hizo una manifestación en la estación de trenes de Montevideo, despidiendo al último tren de pasajeros que transitará por ahora y hasta dentro de al menos los tres años que dure la obra de UPM.



En junio de este año se conformó la “Coordinación Nacional de Organizaciones Sociales Contra UPM” para congregarse a las distintas organizaciones sociales que se oponen a la nueva fábrica

La primera acción de esta Coordinación consistió en la entrega de una carta al Cónsul Honorario de Finlandia en Uruguay con el objetivo de **hacerle saber al gobierno y a los ciudadanos finlandeses que en Uruguay existe una creciente oposición social al proyecto de UPM**. “Entendemos que este proyecto pactado entre UPM y el Poder Ejecutivo uruguayo –de forma arbitraria e inconstitucional-, constituye un grave ataque a la soberanía, al ambiente y a los derechos humanos de este país”, denunciaron las organizaciones. “Como habitantes de este territorio nos consideramos seriamente afectados en nuestros legítimos derechos e intereses y apelaremos a todas las instancias posibles para que UPM2 no se lleve a cabo. Por esta razón, hacemos este llamado a la responsabilidad del gobierno finlandés y de la empresa UPM para que desistan de este megaproyecto”, finaliza la carta. (15)

Lizzie Díaz

Integrante del secretariado del WRM

- 1.- <https://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/uruguay-la-amenaza-de-una-tercer-mega-fabrica-de-celulosa>
- 2.- https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2017/noticias/NO_Y823/contrato_final.pdf
- 3.- http://www.mvotma.gub.uy/participacion-ciudadana-ambiente/manifiestos-de-ambiente/item/download/10967_3e7971165bdf5e1e15f0f688ad7bbf98
- 4.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/upm-invertira-us-millones-uruguay-us-millones-planta.html>
- 5.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__940b82f5-5c08-4563-b9c5-4e3fe0640d43/10893/Detalle-de-Noticia
- 6.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/colocaron-piedra-fundamental-obra-tren-uruguayos-dijo-rossi.html>
- 7.- <https://www.búsqueda.com.uy/nota/los-trenes-y-vagones-de-las-ferroviarias-estatales-no-cumplen-las-condiciones-para-usar-las>
- 8.- <http://www.radio36.com.uy/entrevistas/2019/06/14/gomez.html>
- 9.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__55380029-a4e3-4444-9a2f-f63e66759158/10893/Detalle-de-Noticia
- 10.- <https://www.búsqueda.com.uy/nota/terminal-de-upm-en-el-puerto-tiene-potencial-impacto-negativo>
- 11.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__1f7e2a20-f723-47e5-8fad-4bd63cc15a22/10893/Detalle-de-Noticia
- 12.- <https://www.facebook.com/groups/2132029693714420/>
- 13.- <http://zur.org.uy/content/por-el-costado-de-la-v%C3%ADa>
- 14.- <https://www.facebook.com/movus.uruguay/>
- 15.- <http://www.guayubira.org.uy/2019/06/organizaciones-uruguayas-dicen-no-a-upm2/>

Infraestructura desde y para las comunidades del bosque: la micro represa en Long Liam, Sarawak



Proyecto de represa a pequeña escala, comunidad de Long Liam, Malasia. Foto: Bruno Munster Funds

En el año 2016, los pueblos indígenas de Sarawak obtuvieron una gran victoria: se canceló la construcción de la represa de Baram, que con sus 162 metros de altura habría inundado 41.200 hectáreas de bosques, desplazando al menos a 26 aldeas indígenas y afectando a unas 20.000 personas. Esta decisión se produjo después de reiteradas protestas, bloqueos y oposición de los pueblos indígenas y redes aliadas. En 2013 se montaron dos bloqueos estratégicos de carreteras que se mantuvieron durante más de dos años: uno para evitar que los trabajadores ingresaran al sitio de la represa y otro para impedir que los camiones hormigoneros y los trabajadores construyeran la carretera de acceso a la represa de Baram.

La cancelación de la represa también significó que toda la tierra que les pertenecía a los indígenas por derecho consuetudinario y que se había incautado para instalar la represa y el embalse, se devolvió a sus dueños indígenas originales.

La mega represa formaba parte del Corredor de Energía Renovable Sarawak (SCORE, por su sigla en inglés), uno de los cinco corredores regionales del país que tienen como objetivo el fomento de la inversión en industrias de uso intensivo de energía, para lo cual pretenden proporcionarles acceso a infraestructura para energía, transporte y comunicaciones. Entre las diez industrias prioritarias identificadas por SCORE, a las cuales la represa de Baram habría suministrado energía, están las de petróleo, aluminio, aceite de palma, madera y acero. (1)

Después de la cancelación de la mega represa, los habitantes de Long Liam, una comunidad del interior profundo de Baram, que se opusieron junto a miles más a la construcción de la mega represa, unieron fuerzas para crear e instalar la tan ansiada fuente de energía para su comunidad, algo que la mega represa no les hubiera proporcionado. En 2019 comenzaron a trabajar en una represa a escala muy pequeña o micro represa. (2)

La historia de la resistencia contra la represa de Baram es hoy en día no solo una fuente de inspiración para muchas comunidades amenazadas por las mega represas, sino también para aquellas que intentan que las obras de infraestructura se adecuen a sus propias



necesidades e inicien un proceso inclusivo, desde abajo, para la obtención su propia energía.

Bryan Anderson, quien es de Long Liam, realizó dos entrevistas a personas de su aldea. Ambos entrevistados participaron activamente de la protesta contra la mega represa y lideraron el trabajo comunitario (*gotong-royong*) durante la construcción de la micro represa.

Sam, la primera persona entrevistada, es uno de los principales voceros del proyecto de la micro represa, y Nina es una mujer que desempeña un papel importante en el grupo de mujeres (*kaum ibu*) y conoce los derechos de los pueblos con respecto a las Tierras Ancestrales Indígenas, sobre las cuales tienen derechos consuetudinarios. (3)

Sus testimonios nos ayudan a comprender cómo puede resultar la infraestructura cuando son las necesidades de las comunidades lo que se tiene como punto de partida. Al mismo tiempo llama a la reflexión sobre los numerosos desafíos y obstáculos que aún deben enfrentar.

¿Por qué se oponían a la represa de Baram y cómo organizaron la resistencia contra este proyecto?

SAM: Tengo varias respuestas a tu pregunta. Mi primera respuesta es que decidimos rechazar la represa de Baram porque un mega proyecto como ése hubiera destruido los ecosistemas en torno a la zona de construcción. En segundo lugar, nos habría costado nuestros hogares, ya que todas las personas de Baram afectadas habrían perdido sus hogares. En tercer lugar, la inundación, resultado de la construcción de la represa, también hubiera inundado nuestras tierras heredadas, donde plantamos varios tipos de cultivos. Habría destruido los cultivos que fueron plantados por nuestros antepasados y que hemos seguido cosechando por años. Mi cuarta respuesta a su pregunta es que la represa de Baram habría perjudicado a los pueblos de Baram en la medida que hubiéramos tenido que reconstruir nuevos asentamientos para nuestras familias.

NINA: Para mi, rechazamos la represa porque necesitamos la tierra para vivir. Nuestra tierra es la fuente de nuestros alimentos y de otros recursos. La represa habría causado un grave daño a todo lo que tenemos ahora. No es un asunto de poca importancia. La represa también nos hubiera forzado a abandonar nuestras casas e instalarnos en otro lugar.

Lo primero que hicimos para mostrar nuestro rechazo a la represa fue realizar una manifestación en Nahah Uve' [una zona de la ribera del río Baram cerca de donde se propuso la ubicación del mega proyecto] durante una visita al sitio de los proponentes del proyecto. Realmente no queríamos la represa. Lo siguiente que hicimos fue mantener un bloqueo en el Campamento del Kilómetro 15 en la carretera Long Kesseh, porque durante ese tiempo escuchamos que el equipo y las maquinarias para la represa se transportarían por esa carretera. Montamos el bloqueo para evitar que trajeran los equipos al sitio de la represa propuesta.

¿Cuál es la infraestructura que realmente necesitan ustedes como comunidad?

SAM: Como comunidad, lo que verdaderamente necesitamos es electricidad, pero no de una manera que pudiera destruir nuestra naturaleza o nuestro río, como lo hubiera hecho la



construcción de la mega represa. Lo segundo que necesitamos es un camino que nos dé una conexión adecuada. Un camino adecuado facilitará el transporte de nuestros productos agrícolas a la ciudad. Este camino adecuado también proporcionaría mejores conexiones para la comunidad dentro de la zona de Baram.

NINA: Anhelamos tener proyectos de infraestructura, tales como un servicio de telecomunicaciones, un hospital, una escuela y una carretera. Pero lo que más necesitamos es un servicio de telecomunicaciones porque nos facilitará mucho las cosas en estos días. También necesitamos un hospital, pero ya tenemos uno en Long San. Sin embargo, durante la temporada de lluvias, cuando el río sube, es difícil y peligroso para nosotros ir en caso de que haya una emergencia, y por eso lo que necesitamos es un camino adecuado.

Ahora la comunidad tiene un proyecto de micro represa para satisfacer sus necesidades energéticas. ¿Cómo surgió el proyecto?

SAM: Una ONG sugirió que construyéramos una micro represa en Long Liam. Entonces, la gente de la comunidad de Long Liam acordó una cooperación mutua y trabajó unida para completar el proyecto de micro represa desde el principio hasta el final.

NINA: Este proyecto se convirtió en una realidad porque los miembros de la comunidad acordaron tener este proyecto de micro represa, más amigable con nuestro entorno, en lugar de la mega represa, que hubiera sido muy dañina. Sentimos que con este proyecto nos beneficiaremos.

¿Están satisfechos con el proyecto? ¿Cuáles fueron y son los desafíos?

SAM: Para ser honesto, me siento un poco insatisfecho porque la energía generada por la micro represa aún no alcanza para proporcionar la electricidad que necesita toda la aldea. A pesar de eso, estamos contentos porque aunque la energía generada no es suficiente para dar energía a todos los aparatos eléctricos de nuestras casas, nos ayudó al menos a iluminar nuestros hogares. El principal desafío que debemos enfrentar con esta micro represa es mantener un suministro continuo de agua. No podemos ejecutar el proyecto de micro represa hidroeléctrica si no hay suficiente agua y ése es un problema al que nos enfrentamos en este momento. No usaremos la micro represa durante la temporada de sequía debido al menor suministro de agua, pero podemos usarla durante la temporada de lluvias.

NINA: Estamos muy satisfechos con la micro represa en esta primera etapa. Sin embargo, los problemas han aumentado después de usarla durante algún tiempo y, debido a esto, empezamos a sentirnos un poco insatisfechos. La micro represa no puede proporcionarnos 24 horas de suministro. Además de eso, la energía generada por la micro represa no alcanza para abastecer el consumo que necesitaría toda la aldea. Otro desafío es que el tanque de la micro represa que recibe y guarda el agua no es lo suficientemente fuerte como para resistir la fuerza de la corriente de agua, lo que causa que el depósito se filtre. Es por eso que damos la bienvenida a cualquier mejora que se pueda hacer en este proyecto y que nos brinde el suficiente suministro de energía, ya que ésta es definitivamente una tecnología que deseáramos para nuestra aldea.

En su opinión, ¿creen que los proyectos locales de energía a pequeña escala podrían replicarse en otros pueblos de Baram, u otros lugares?

SAM: Me encantaría recomendar esta micro represa a otros pueblos. Es una forma de energía muy limpia porque no necesita combustible para funcionar. Para una comunidad rural como la nuestra, esto es una ventaja porque no tenemos que ir al vendedor de combustible más cercano para alimentarla. Por lo tanto, también es muy económica. Me gustaría sugerir, además, que en el futuro, si este proyecto se implementa en otras aldeas, habría que invitar a ingenieros o personal profesional a unirse al equipo local para estudiar las fuentes y los flujos de agua. De esta manera, la micro represa podría construirse de la mejor manera posible, permitiendo así a la comunidad disfrutar de la electricidad independientemente de las condiciones climáticas. Esto es para evitar la frustración por una fuente de alimentación insuficiente.

NINA: No veo ninguna razón por la que no pueda ser replicada en otros lugares. La única consideración es asegurarse de que la corriente del río cercano tenga el flujo suficiente para hacer funcionar la micro represa y generar electricidad para toda la aldea. Sin embargo, dado que enfrentamos desafíos como el que tenemos ahora, tal vez se necesiten algunas mejoras antes de implementar el proyecto en otros lugares. También es mejor tener otra fuente de energía alternativa a pequeña escala junto a la micro represa hidráulica, como energía solar, de modo que durante la estación seca, cuando el flujo de agua no sea lo suficientemente fuerte, se pueda cambiar a energía solar para el suministro de energía.

(1) <http://smasarak.com.my/cgi/subissues.cgi?file=56is.txt>

(2) El proyecto de micro represa hidráulica fue apoyado por SAVE Rivers y el Fondo Bruno Munster.

(3) Los nombres reales fueron cambiados por razones de seguridad.

Brasil: La lucha de los Pueblos Xinguara en la Amazonía



Sitio de Construcción de Norte Energía en la región de Altamira, Pará, Brasil

La lucha sigue viva, creativa y con carácter femenino en la región del río Xingu, estado de Pará, contra la represa Hidroeléctrica de Belo Monte, no sólo para reconocer finalmente que tal mega-emprendimiento es social, económica y ambientalmente inviable sino **también para garantizar que otros proyectos depredadores no se instalen en la región**. Ejemplo de lo anterior es la empresa minera canadiense Belo Sun, que amenaza al municipio de Volta Grande y a todos los que viven alrededor de un río ya mutilado. Además de esto, los pueblos del territorio aún necesitan lidiar con la negación de sus derechos básicos, el



aumento de la violencia en el campo y la ciudad y los enormes desafíos de seguir produciendo tras los impactos del “Belo Monstruo”.

En la coyuntura actual, la necesidad de oponerse al proyecto de gobierno de extrema derecha de Jair Bolsonaro y su visión depredadora para la Amazonía parece obvia. Sin embargo, vale recordar que la emblemática lucha vigente contra la represa hidroeléctrica de Belo Monte tiene por lo menos dos etapas. En un primer momento, a fines de la dictadura militar, en la década de 1980, la instalación de la represa se paralizó momentáneamente gracias a la movilización de los pueblos indígenas del Xingu, movimientos sociales, familias de ribereños, la Prelacia del Xingu y las Comunidades Eclesiásticas de Base, que reconocían como enemigos al gobierno federal y a este proyecto. En el segundo momento, ya en la época en que por primera vez gobernaba en Brasil un grupo auto-declarado de izquierda, la disputa por mentes y corazones no fue sólo entre la clase dominante y la clase trabajadora sino que en gran medida fue entre los propios grupos del entorno popular.

Es decir que la lucha que se establece en esa región desde la llegada de los primeros colonizadores blancos, pasando por los desafíos del ciclo de la extracción del caucho y de la carretera transamazónica, tiene en la lucha reciente un capítulo peculiar. La región demuestra que **el enfrentamiento se da contra cualquier partido u organización que no se ponga del lado del pueblo, independientemente del espectro ideológico declarado, bandera partidaria o institución**. Es de esa forma radical (en el sentido de estar enraizado en los anhelos populares que no son negociables) que los grupos liderados o formados sobre todo por mujeres siguen atreviéndose a levantar la voz contra cualquier proyecto de muerte en la región, denunciando el modelo de mal-desarrollo establecido y proponiendo un camino de paz como fruto de la justicia.

La vida amenazada en el municipio de Volta Grande do Xingu

La complejidad del río Xingu, la biodiversidad que de él depende, las actividades productivas que históricamente se desarrollan en él, a partir de él y con su contribución están amenazadas tras la instalación de la represa, que obligó a 30.000 personas a abandonar sus tierras. La situación más emblemática, sin embargo, es la de Volta Grande do Xingu, una región de cerca de 100 km² donde viven centenares de familias ribereñas de los pueblos indígenas Juruna y Arara que aprendieron a convivir con los ciclos estacionales del río, cuyo flujo aumenta o disminuye conforme a la época del año. **Con la represa definitivamente instalada en 2015, ese caudal es controlado por el consorcio Norte Energia y desde entonces la producción agrícola, agropecuaria y la pesca están siendo sensiblemente impactados**, lo que demuestra que el llamado “Hidrograma de Consenso”, propuesto por la empresa para simular el flujo de agua en la región y que entraría en vigor tras instalarse las últimas turbinas a fines de 2019, está llamado al fracaso.

“La idea es que el IBAMA [Instituto Brasileño de Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables], los investigadores, Norte Energia y las comunidades controlen si el caudal liberado por Norte Energia perjudica la fauna, la flora y la vida como un todo en Volta Grande durante seis años a partir del fin de la construcción de la represa. Sin embargo, por lo que hemos observado ya sabemos que **los impactos son gravísimos y tienden a empeorar**, lo que pone en jaque al consorcio. Si este libera el agua necesaria no producirá la energía que pretende, y si produce dicha energía, la vida del Xingu se muere”, analiza Cristiane Carneiro, investigadora de la fauna acuática y poblaciones tradicionales de la región del Xingu. Según Carneiro, todo eso ya había sido ampliamente denunciado por



varios investigadores antes del proceso aplastante con el que los gobiernos de Lula y Dilma impusieron la obra.

“Los peces suben, pero no logran bajar. Cada día que pasa nos resulta más difícil lograr pescar, porque el pescado está disminuyendo en cantidad y de peso”, observa el pescador, agricultor y garimpeiro artesanal José Pereira, conocido como Pirulito. Según él, no se trata sólo de que la actividad productiva fue perjudicada sino que hasta el momento la comunidad de Ressaca, municipio de Senador José Porfírio, donde él vive, no ha recibido medidas compensatorias satisfactorias por parte de Norte Energia y las respectivas prefecturas. **“Ellos dicen que aplican el dinero aquí, que gastaron miles de millones, pero acá yo no veo nada, sólo veo el pueblo empobreciéndose cada vez más”**, denuncia.

Y si en Ressaca, que es una de las poblaciones mejor estructuradas de la región, la sensación de abandono es grande, la situación de la familia de Eduvirgis Ribeiro, residente de Travessão do Miro, en Senador José Porfírio, es bastante más desafiante. Entre otros cultivos, su familia invierte principalmente en la producción de cacao, pero buena parte de la producción se pierde porque el impacto del estiaje alcanza la napa freática, seca los *igarapés* [pequeños cursos de agua navegables], dificultando tanto la crianza de pequeños animales como la supervivencia de las plantaciones. “Nuestra producción y nuestro modo de vida aquí están comprometidos, y tenemos la sensación de que ante Norte Energia y los gobernantes somos invisibles. Si queremos alguna mejora tenemos que sacarla de nuestro propio bolsillo”, comenta Eduvirgis.

Impactos invisibles

María de Fátima, más conocida como “Baiana”, representa a centenares de habitantes de la zona comprendida entre la desembocadura del río Iriri y el pueblo indígena Arara, en Altamira. El grupo que ella lidera, todavía sin reconocimiento oficial de ser víctimas de los impactos de Belo Monte, comenzó a luchar no sólo por obtener ese reconocimiento sino también a favor de políticas públicas básicas desde 2018. Desde entonces, su comunidad vive la casi desaparición de peces, las enfermedades causadas por el agua contaminada luego de la inundación de la selva y las dificultades para acceder a los servicios de salud y educación y, por eso, decidió denunciar esta cruel realidad ante los organismos competentes.

“La situación que vivimos aquí es indignante. Lo que hacíamos era básicamente pescar y esperar a que pasara el intermediario y se llevara nuestra producción, y hoy, con la desaparición del pescado, muchos de nosotros pasamos hambre, sin detallar que un vecino nuestro murió porque se enfermó y nadie tenía combustible para llevar a ese hombre a la ciudad. Por eso, llegué la hora de decir basta”, relata Baiana.

Jóvenes y adolescentes

Belo Monte expulsó habitantes de diversas islas en Altamira y otros municipios del territorio. Además, atrajo gran cantidad de mano de obra para los municipios de la región, lo que provocó un aumento significativo de violencia, que impacta principalmente a los jóvenes y adolescentes negros, especialmente en Altamira. “Cuando vino la obra expulsó a los ribereños, que tenían una fuerte relación con el río. Eso provocó no solamente enormes problemas de salud mental a las personas que tuvieron que irse a donde no querían, sino que les hizo prácticamente perder su principal actividad productiva, que era la pesca, y



provocó también el aumento significativo de la violencia, **un aumento absurdo del exterminio de la juventud negra**", analiza Antônia Melo, coordinadora del Movimiento Xingu Vivo para Siempre

"No tenemos seguridad para andar por la calle. Sabemos que ellos [los diversos tipos de pistoleros que actúan en el medio urbano] no matan sólo a quien deben, matan a quien quieren. Yo ya no tengo hijos pequeños, pero tengo un nieto y me muero de miedo de que lo confundan con alguien y lo ejecuten, por eso me quedo preocupada cada vez que tiene que salir a la calle", profetiza Raimunda Gomes, integrante de Xingu Vivo y del Consejo Ribereño, organización creada luego de que los pueblos de la región conquistaran el derecho de regresar a los terrenos de las márgenes del río, como instrumento de monitoreo y garantía de que esta conquista sea llevada a cabo por quien corresponde.

El proceso, inédito en las experiencias de represas en Brasil, es acompañado mayormente por líderes femeninas, quienes lidian con la falta de compromiso de Norte Energia en cuanto a cumplir plazos, y al mismo tiempo con el proceso prácticamente irreversible para la juventud: "Tenemos entre nosotros una generación de jóvenes y adolescentes que hace años que están fuera del territorio ribereño, ya construyeron una relación con la ciudad y no quieren volver a vivir junto al río, por eso no sé qué va a ser de la pesca artesanal de la región cuando los padres se vayan", analiza Josefa Oliveira, también del Consejo Ribereño. Según ella, además de que buena parte de los adolescentes que fueron a la ciudad tras las expulsiones de los padres miran con desinterés la vida en las islas, está la problemática de la falta de perspectiva de estudios a partir de la enseñanza media en el territorio. "Yo misma sólo pude estudiar porque me vine a la ciudad, porque donde vivía mi abuelo, que era ribereño, no había escuela más allá de la Enseñanza Fundamental", lamenta.

El impacto sobre las mujeres xinguaras

En las ciudades cercanas a Belo Monte los niveles de **violencia, explotación sexual infantil y tráfico de personas saltaron en forma exponencial** debido a que la región no había sido preparada para recibir el gran flujo de trabajadores convocados por la construcción de la represa.

"Los emprendimientos destructivos como Belo Monte perjudican en especial la vida de las mujeres, como el **aumento de la violencia doméstica y el feminicidio**. Somos nosotras las que más sentimos el impacto de varias enfermedades adquiridas por la **pérdida y expulsión de nuestros territorios** y viviendas, nuestros lazos familiares y vecinales, con la **muerte de hijos e hijas** por la violencia del **tráfico de drogas, abuso sexual, prostitución, la pobreza, el desempleo, y otras pérdidas**. Con tanta violencia contra los derechos humanos por parte de empresas y gobiernos, las mujeres recaen con depresión, aumento de la presión arterial, profunda tristeza y casos que ya llevaron a la muerte", alerta Antônia Melo, coordinadora del Movimiento Xingu Vivo para Siempre. Según ella, tal reflexión se basa en un diagnóstico realizado por un grupo de psicólogos y psiquiatras de la Universidad de São Paulo (USP) con varias familias en Altamira.

Otro asunto es que una obra de la magnitud de Belo Monte, que llegó a tener 33 mil trabajadores en junio de 2014, en el punto más alto de la obra, cuando la previsión era de 19 mil trabajadores como máximo, tiene un efecto enorme en la cotidianidad y las condiciones de vida de la población local.



“En los lugares donde se implantan grandes obras, la explotación sexual y la prostitución se convierten en requerimientos para su existencia y realización, pues históricamente una está ligada a la otra”, afirma el investigador Assis Oliveira, coordinador de la investigación *Trabalhadores e Trabalhadoras de Belo Monte: percepções sobre exploração sexual e prostituição* [Trabajadores y trabajadoras de Belo Monte: percepciones sobre explotación sexual y prostitución]. El estudio identificó, entre 2013 y 2014, “un total de seis modalidades distintas de explotación sexual, que involucraban, con mayor o menor intensidad, también la presencia de niños, niñas y adolescentes”. Las casas de prostitución y los lugares donde se instalan grandes obras como Belo Monte están históricamente ligados, considerando el modelo de desarrollo. (1)

“Las mujeres xinguaras son las más impactadas, pero también son las que más lucharon, luchan y continuarán luchando, y es de esa forma que vamos a resistir a Belo Sun”, anuncia Antônia Melo.

En mayo de 2019 se realizó el segundo seminario Xingu Tierra de Resistencias con el lema “Defensoras y Defensores de los Derechos Humanos y la Naturaleza”, realizado por el Movimiento Xingu Vivo para Siempre, el Centro de Formación del Negro y la Negra de la Transamazónica y Xingu, la Red Eclesiástica Panamazónica, la Prelacia del Xingu, la Sociedad Paraense en Defensa de los Derechos Humanos, la Universidad Federal de Pará y la Prelacia del Xingu, que contó con la participación de centenares de líderes y donde se recogieron **incontables denuncias de amenazas y conflictos generados directa e indirectamente por Belo Monte**. El documento se usará como instrumento político para presionar a las autoridades a tomar urgentes provisiones en relación con cada uno de los casos, pero el encuentro sirvió también para mostrar que la resistencia sigue fuerte en el territorio.

Del mismo modo, a fines de agosto de 2019 se realizará un seminario regional para **debatir específicamente el exterminio de jóvenes y adolescentes en el campo y la ciudad de Altamira y en toda la región del Xingu**, promovido por Xingu Vivo, el Colectivo de Mujeres del Xingu y el Movimiento de Mujeres del Campo y de la Ciudad de Altamira, junto al CEDECA Emaús y las organizaciones de jóvenes y adolescentes de la región, con el fin de fortalecer la lucha para que todos los casos de violencia se resuelvan y se castigue a los responsables, y de proponer políticas públicas para la prevención de la violencia.

Movimiento Xingu Vivo para Siempre

(1) <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/552175-grandes-obras-como-belo-monte-incentivam-e-fomentam-o-mercado-do-sexo-no-brasil-entrevista-especial-com-assis-oliveira>



RECOMENDADOS

China: comuneros demandan a empresa maderera y a gobierno local por secar sus fuentes de agua

En el contexto de una expansiva industria de plantaciones de eucalipto en China, alrededor de 150 residentes de Yong'an están demandando a Guangxi Lee & Man Forestry Technology Ltd., la empresa maderera que dirige la plantación de eucaliptos de casi 300.000 metros cuadrados, y al organismo del gobierno local con el que se asoció, por violar una cláusula de la ley de contratos china que prohíbe a las empresas perjudicar el interés público. Los comuneros afirman que los eucaliptos absorben el agua de tres manantiales de la montaña, con lo cual poco les queda de agua para su uso doméstico y para el cultivo de arroz. Se trata del primer caso de este tipo en China. Lea más (en inglés) en:

<http://www.sixthtone.com/news/1004021/as-a-timber-plantation-flourishes%2C-village-dissent-takes-root>

Amazonía: carreteras y caminos son ejes de la deforestación

El estudio "Amazonía en la encrucijada" de la Red Amazónica de Información Socioambiental Georreferenciada (RAISG) presenta un panorama de la presión que causan las vías en Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Según el informe, de los 136 mil kilómetros de longitud mapeados en la región, por lo menos 26 mil kilómetros se encuentran superpuestos con áreas naturales protegidas y territorios indígenas. Por ejemplo, en la Amazonía brasileña, el informe afirma que la mayor parte de la deforestación ocurre en las inmediaciones de las carreteras. El informe sugiere además que la tendencia va en aumento. Puede leerlo (en español) en este link:

<https://encrucijada.amazoniasocioambiental.org/story/caminos-selva-adentro>

¿Energía limpia? Represas que destruyen en Guatemala

En la región de Yich K'isis, Guatemala, se ha planificado la construcción de 3 represas hidroeléctricas: Pojom I, Pojom II y San Andrés. Estas serán alimentadas con el desvío de los ríos Negro, Pojom, Yalwitz Primavera, Varsovia y Palmira. Las comunidades están en lucha resistiendo la imposición de estas represas, lo que ocasionó la muerte de un comunero en 2017. Un corto video del portal de noticias Avispa Midia expone las voces de las y los comuneros en pie de lucha por defender sus territorios y vidas. Puede ver el video (en español) en este link: <https://www.youtube.com/watch?v=iWossKhLuFA>

De cómo los ricos y poderosos se apropian de las victorias de la resistencia

Bajo el sistema de justicia paralelo de ISDS (solución de controversias entre inversionistas y Estados), establecido para las empresas y los ricos, las compañías pueden demandar a los países cada vez que consideren que las decisiones de un gobierno o los fallos judiciales - incluso aquellos cuyo objetivo explícito es proteger a las personas o al medio ambiente - afectan sus ganancias. Estas demandas no tienen en cuenta a los tribunales nacionales y se llevan a cabo ante un tribunal internacional de árbitros: esencialmente tres abogados de inversiones que deciden qué son más importantes, las ganancias privadas o los intereses públicos. Un informe de Corporate Europe Observatory (CEO), Amigos de la Tierra y el Instituto Transnacional (TNI) describe 10 juicios del ISDS que las empresas han utilizado como arma contra las comunidades y las victorias de la resistencia. Pueden leer el informe (en inglés) en: https://corporateurope.org/sites/default/files/2019-06/Red%20Carpet%20Courts_1.pdf



Desplazamientos de represas en Malasia: una perspectiva de género

Un artículo de la investigadora Carol Yong analiza críticamente los problemas de desplazamientos inducidos por las represas y el reasentamiento de comunidades indígenas en Malasia desde una perspectiva de género. Para comprender por qué la absorción forzada de tierras es traumática para los pueblos indígenas rurales en el contexto más amplio del desplazamiento de represas en Malasia, es importante comprender los sistemas de derechos consuetudinarios sobre la tierra y de tenencia, el papel del *adat* (el derecho consuetudinario) en la reglamentación de esos derechos, y el significado que tiene la tierra tanto para mujeres como para hombres.

Pueden leer el informe (en inglés) en:

<https://epub.oeaw.ac.at/0xc1aa5576%200x003aaf92.pdf>

Boletín "Voces desde abajo: comunidades en movimiento y estrategias de resistencia" del WRM en swahili

Además de los muchísimos daños profundos que las industrias ocasionan en los bosques del mundo, éstas conllevan algo más: las fuertes y diversas resistencias que las comunidades que se ven afectadas articulan para defender sus territorios, medios de vida y sustento, culturas y hasta sus existencias. ¡La lucha continúa!

Ahora pueden leer este boletín en swahili en: <https://wrm.org.uy/241-swahili/>

Todos los artículos del Boletín pueden ser reproducidos y difundidos utilizando la siguiente fuente: **Boletín 244 del Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (WRM): "Cimentando deforestación, avanza la infraestructura al servicio de las corporaciones y el capital"** (<https://wrm.org.uy/es/>)

Suscríbete al Boletín del WRM: <http://eepurl.com/8mVnL>

El Boletín busca apoyar y contribuir con las luchas de los pueblos en la defensa de sus territorios y bosques. La suscripción es gratuita.

Boletín del Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (WRM)

Este boletín está disponible también en inglés, francés y portugués

Editor en jefe: Winfridus Overbeek

Redactora responsable: Joanna Cabello

Apoyo editorial: Elizabeth Díaz, Lucía Guadagno, Jutta Kill, Carolina Motoki y Teresa Pérez

Secretariado internacional del WRM

Avenida General María Paz 1615 oficina 3.

CP 11400, Montevideo, Uruguay

Teléfono y fax: 598 2605 6943

wrm@wrm.org.uy - www.wrm.org.uy/es/