

---

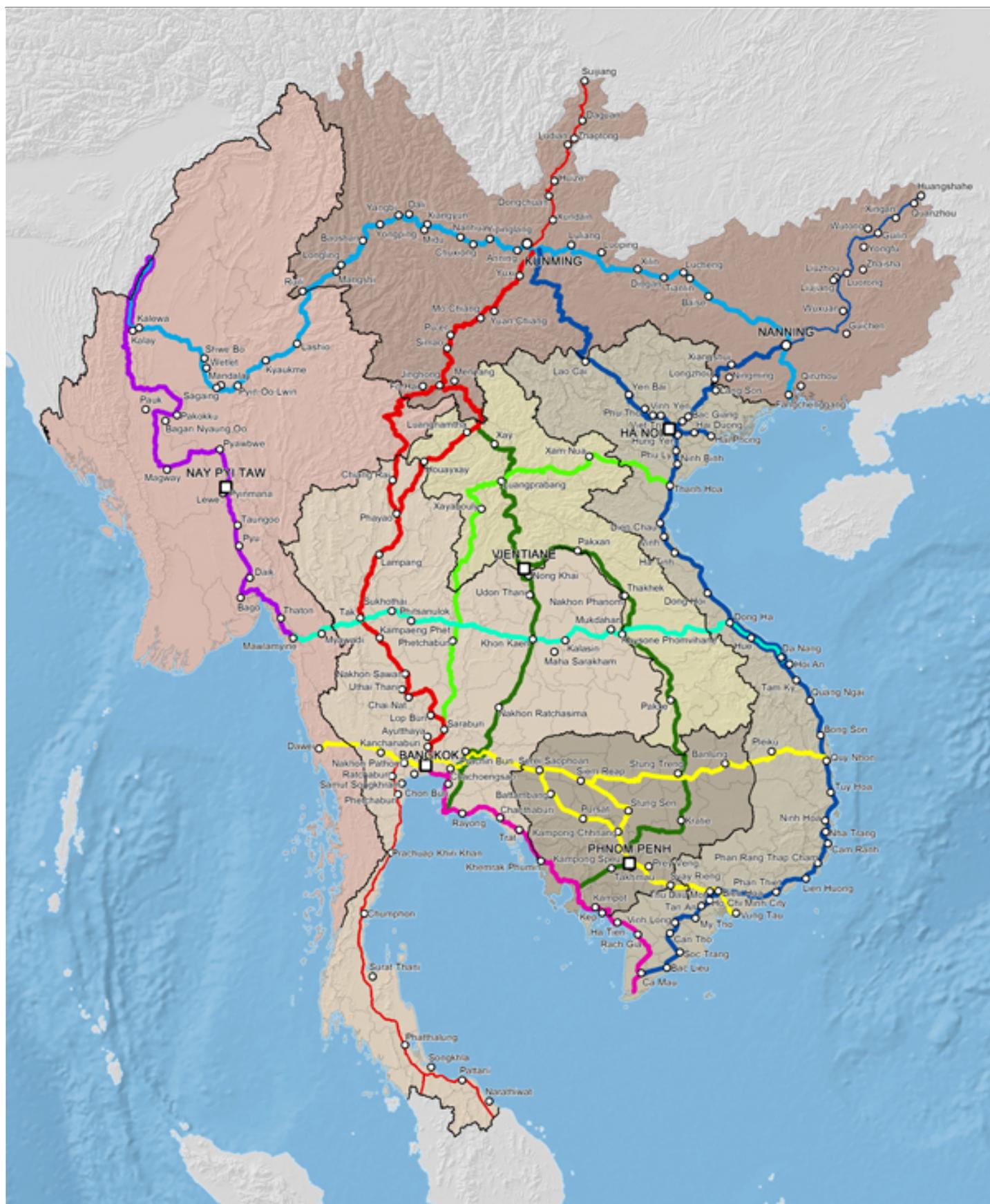
## [El Banco Asiático de Desarrollo y el “crecimiento” en base a proyectos de infraestructura en la India y la región del Mekong \(1\)](#)

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

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

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

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



### Transport Corridors of the Greater Mekong Subregion

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <b>Economic Corridor Roads</b>                                     | <span style="color: red;">—</span> North-South Corridor Extension | <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;"> </span> National capital                          |
| <span style="color: green;">—</span> Central Corridor              | <span style="color: lightgreen;">—</span> Northeastern Corridor   | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 0 2px;"> </span> Administrative center |
| <span style="color: cyan;">—</span> East-West Corridor             | <span style="color: lightblue;">—</span> Northern Corridor        | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 0 2px;"> </span> Corridor town         |
| <span style="color: blue;">—</span> Eastern Corridor               | <span style="color: magenta;">—</span> Southern Coastal Corridor  |   |
| <span style="color: darkblue;">—</span> Eastern Corridor Extension | <span style="color: yellow;">—</span> Southern Corridor           |   |
| <span style="color: orange;">—</span> North-South Corridor         | <span style="color: purple;">—</span> Western Corridor            |   |

0 100 200 400 Kilometers

Boundaries are not necessarily authoritative  
Data source: ADB, GMS EOC, UN FAO GAUL, NASA SRTM

[www.gms-eoc.org/uploads/map/archives/map/GMS-TransportCorridor\\_30.jpg](http://www.gms-eoc.org/uploads/map/archives/map/GMS-TransportCorridor_30.jpg)

La estrategia de los corredores económicos también está siendo financiada en la India. En el Estado de Chhattisgarh, el ADB proveerá US\$ 430.500.000 para financiar seis corredores de transporte y redes de caminos que atravesarán bosques y zonas indígenas, cerca de ricos yacimientos de hulla y minerales. Uno de los proyectos más destructores en los que participa el ADB es el Corredor Industrial Delhi-Mumbai (DMIC), un mega-proyecto de infraestructura que se extiende de Delhi a Mumbai atravesando seis Estados y recorriendo en total 1.483 km. El DMIC incluye la construcción de súper-autopistas, centrales eléctricas, puertos, vías férreas, aeropuertos, ciudades satélites, ciudades imanes, nodos industriales, parques tecnológicos, etc. Se estima actualmente que la inversión requerida para que el DMIC sea operativo es de 90.000 millones de dólares; la mayor parte provendrá del gobierno japonés, y el ADB tendrá también una participación considerable. Si bien el gobierno de la India es el “propietario” del DMIC, el 75% de los proyectos que incluye pertenecerán al sector privado, gracias a contratos PPP.

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

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

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

Como dice un artículo sobre “El Desarrollo y las Tierras Comunes del Mekong”: “¿Cuánto influyen los pobladores de la región sobre la elección en materia de desarrollo? ¿Cuánta participación tienen en las decisiones que afectan su bienestar y el de sus hijos? ¿Cómo pueden manejar los cambios que se producen y que, a menudo, no están al alcance de su control inmediato? ¿Cómo pueden

---

imaginar y convertir en realidad un futuro mejor que ese modelo de desarrollo, centrado en la economía, que se les pone constantemente ante los ojos, pidiéndoles que lo consideren como una cuestión de confianza ciega, con la esperanza de que sus necesidades y aspiraciones sean contempladas?” (4)

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

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

Notas:

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

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

(3) Ficha técnica del Banco Asiático de Desarrollo y la India:  
<http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2013/IND.pdf>.

(4) Mekong Commons, Development and the Mekong Commons, <http://www.mekongcommons.org/development-and-the-mekong-commons/>.