

---

## Camboya: pavimentando bosques para hoteles y casinos

El mayor parque nacional de Camboya, Botum Sakor, albergará un proyecto de infraestructura de 340 km<sup>2</sup> dirigido por una compañía inmobiliaria del norte de China, el Tianjin Union Development Group. Los bosques biodiversos serán transformados en un complejo turístico del tamaño de una ciudad para ofrecer “fiestas y diversiones a todo lujo”, mientras que los pobladores de la zona están siendo obligados a abandonar sus hogares.

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

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

El año pasado, el gobierno camboyano le otorgó a una gran cantidad de compañías 7.631 km<sup>2</sup> de tierras para desarrollar las llamadas “concesiones económicas”, situadas, en su mayoría, dentro de parques nacionales y santuarios de fauna. Entre 2010 y 2011, la superficie de concesiones se multiplicó por seis, debido en parte al aumento de la influencia económica de China en el Sudeste Asiático. Estas concesiones se desarrollan en un poblado que el mundo controla menos de un cuarto de la tierra agrícola y que sigue en el hábito.

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

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

---

Union Group. El año pasado, la compañía recibió otras 9.100 hectáreas, adyacentes a las anteriores, para construir una represa hidroeléctrica.

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

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

### **Vías férreas para la industria minera**

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

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

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

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

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

---

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

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

Notas:

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

(2) Ídem.