

**megainfraestructuras**

- EN PROFUNDIDAD
- ESPAÑA
- EUROPA
- AMÉRICA DEL NORTE
- ASIA E INDONESIA
- ÁFRICA
- AMÉRICA LATINA



5. INTRODUCCIÓN  
Equipo de Coordinación

## OPINIÓN

9. LOS ENGAÑOS DEL SISTEMA: LA GRIPE AVIAR  
Marta G. Riviera
13. MUJERES CAMPESINAS DEFIENDEN LA BIODIVERSIDAD  
Gustavo Duch
15. LOS DESAFÍOS DEL «OCTUBRE AZUL»  
Carlos Santos

## MEGAINFRAESTRUCTURAS

### EN PROFUNDIDAD

19. IIRSA: LA INTEGRACIÓN A LA MEDIDA DE LOS MERCADOS  
Raúl Zibechi
27. LOS DUEÑOS DEL RÍO. LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ  
Taller ecologista (Rosario)
41. IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL GLOBAL DE LAS MEGAINFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE  
Andrés Barreda

### ESPAÑA

53. MATAS MEGAPROYECTOS, S.L.  
Macià Blázquez
57. EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE: UN PLAN ABOCADO AL FRACASO  
Roberto Bermejo y David Hoyos
61. LA CRISIS ACTUAL DEL MERCADO ELÉCTRICO Y SU REGULACIÓN EN ESPAÑA: UNA OPORTUNIDAD PARA REORIENTAR EL MODELO ENERGÉTICO  
Miquel Carrion Molina

### EUROPA

65. FOMENTANDO LA INVERSIÓN EUROPEA EN ÁFRICA .... ¿A CUALQUIER PRECIO?  
Iolanda Fresnillo
69. ¿HACIA DÓNDE VA LA POLÍTICA EUROPEA DE RESIDUOS?  
Ignasi Puig Ventosa
71. LA COEXISTENCIA VS. LAS ZONAS LIBRES DE TRANSGÉNICOS EN EUROPA  
Rosa Binimelis

### AMÉRICA DEL NORTE

75. 15 AÑOS DE PRINCIPIOS PARA LA JUSTICIA AMBIENTAL  
Redacción Ecología Política
79. JUSTICIA AMBIENTAL: UNA ENTREVISTA CON ROBERT BULLARD  
Entrevista realizada por Errol Schweizer

### ASIA E INDONESIA

83. TESTIMONIO DE LA ÉPICA LUCHA POR EL NARMADA  
Ann Kathrin Schneider
87. DAI QING: EL INCREMENTO DE LAS AYUDAS A LOS DESPLAZADOS POR LOS EMBALSES ES SÓLO UN COMIENZO  
Kelly Haggart y Mu Lan
89. DESARROLLO, EMBALSES Y DESPLAZAMIENTOS: LA PRESA DE THERI EN INDIA  
Nabin Ananda Sen

### ÁFRICA

93. MOZAMBIQUE: ¿CAHORA BASSA PARA QUIÉN?  
Gualter Batista y Inés Vieira
97. CHINA: UNA NUEVA AMENAZA PARA LOS RECURSOS NATURALES AFRICANOS  
Korinna Horta
101. CONFLICTOS POR LA TIERRA Y OTROS RECURSOS NATURALES EN EL SUR DE ÁFRICA  
Tendai Murisa
105. EL MOVIMIENTO CINTURÓN VERDE (GBM): AVANZAR PARA INSPIRAR CAMBIOS  
Betty Oyugi

## **AMÉRICA LATINA**

- 109. UN BOTÍN LLAMADO AYSÉN. LA LUCHA DE UNA AISLADA COMUNIDAD POR MANTENER SU NATURALEZA INTOCADA, SU CULTURA Y ESTILO DE VIDA  
Patricio Segura
- 113. URUGUAY: FORESTACIÓN Y FÁBRICAS DE CELULOSA  
Raquel Núñez
- 117. EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL, EL TRANSITISMO CONTRA EL TRÁNSITO  
Guillermo Castro Herrera
- 121. EL PROCESO BOLIVIANO Y LA NUEVA AGENDA DEL AGUA  
Carlos Crespo

## **REDES DE RESISTENCIA**

- 125. FORO DE RESISTENCIA A LOS AGRONEGOCIOS  
Grupo de Reflexión Rural
- 128. ¡LA RONDA DE DOHA HA MUERTO! ¡VIVA A LA SOBERANÍA ALIMENTARIA!  
Via Campesina
- 131. ASESINAN A LÍDER SOCIAL FILIPINO QUE DEFENDÍA A LAS COMUNIDADES DE AUSOS  
TRANSNACIONALES MINERAS  
Clemente Bautista
- 132. «GUERRA TOTAL» CONTRA FENOSA  
Julia Ríos
- 134. DECLARACIÓN UNITARIA DEL COMITÉ INTERNACIONAL SOBRE LA MINERÍA Y LA OMC

## **CRÍTICAS**

### **LIBROS**

- 137. EN BÚSQUEDA DE LA IDENTIDAD. LA ACCIÓN COLECTIVA EN LOS CONFLICTOS AGRARIOS DE AMÉRICA LATINA
- 138. THE SOUL OF THE ENVIRONMENTALIST
- 139. LOS CRÍMENES DE LA DEUDA

### **INFORMES**

- 140. CAMBIOS DE OCUPACIÓN DEL SUELO EN ESPAÑA
- 141. LA SITUACIÓN DEL MUNDO 2006
- 142. CRÍTICA DE WEBS

AV Monografías  
Abaco  
Academia  
ADE Teatro  
Afers Internacionals  
África América Latina  
Ajoblanco  
Álbum  
Archipiélago  
Archivos de la Filmoteca  
Arquitectura Viva  
Arte y Parte  
Atlántica Internacional  
L'Avenç  
La Balsa de la Medusa  
Bitzoc  
La Caña  
CD Compact  
El Ciervo  
Cinevídeo 20  
Clarín  
Claves de Razón Práctica

CLIJ  
El Croquis  
Cuadernos de Alzate  
Cuadernos Hispanoamericanos  
Cuadernos de Jazz  
Cuadernos del Lazarillo  
Debats  
Delibros  
Dirigido  
Ecología Política  
ER, Revista de Filosofía  
Experimenta  
Foto-Vídeo  
Gaia

Generació  
Grial  
Guadalimar  
Guaraguao  
Historia, Antropología y Fuentes Orales  
Historia Social  
Insula  
Jakín  
Lápiz  
Lateral  
Leer  
Letra Internacional

Leviatán  
Litoral  
Lletra de Canvi  
Matador  
Ni hablar  
Nickel Odeon  
Nueva Revista  
Opera Actual  
La Pàgina  
Papeles de la FIM  
El Paseante  
Política Exterior  
Por la Danza  
Primer Acto  
Quaderns d'Arquitectura

Quimera  
Raices  
Reales Sitios  
Reseña  
RevistAtlántica de Poesía  
Revista de Occidente  
Ritmo  
Scherzo  
El Siglo que viene  
Síntesis  
Sistema  
Temas para el Debate  
A Trabe de Ouro  
Turia  
Utopías/Nuestra Bandera  
Veintiuno  
El Viejo Topo  
Viridiana  
Voice  
Zona Abierta



Asociación de Revistas Culturales de España

**Exposición, información,  
venta y suscripciones:**

Hortaleza, 75. 28004 Madrid  
Teléf.: (91) 308 60 66  
Fax: (91) 319 92 67  
<http://www.arce.es>  
e-mail: [arce@infornet.es](mailto:arce@infornet.es)



Esta revista ha recibido una ayuda de la Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas para su difusión en bibliotecas, centros culturales y universidades en España.

**Coordinación:**

Joan Martínez Alier, Ignasi Puig Ventosa, Anna Monjo Omedes, Miquel Ortega Cerdà  
coordinacion@ecologiapolitica.info

**Secretariado técnico:**

Ent, medio ambiente y gestión: [www.ent-consulting.com](http://www.ent-consulting.com)  
secretariado@ecologiapolitica.info

**Administración:**

Icaria editorial, Arc de Sant Cristòfol, 11-23 - 08003 Barcelona  
Tels. 93 301 17 23 - 93 301 17 26 - Fax 93 295 49 16  
icaria@icariaeditorial.com - [www.icariaeditorial.com](http://www.icariaeditorial.com)

Web de la revista: [www.ecologiapolitica.info](http://www.ecologiapolitica.info)

Edita: **Icaria** ✿ editorial

**Consejo de Redacción:**

Gualter Barbas Baptista, Janekke Bruil, Gustavo Duch, Núria Ferrer, Eduardo García Frápolli, Marc Gavaldà, Gloria Gómez, Eva Hernández, David Llistar, Neus Martí, Patricio Igor Melillanca, Ivan Murray, Marta Pahissa, Jesús Ramos Martín, Albert Recio, Carola Reintjes, Jorge Riechmann, Tatiana Roa, Jordi Roca Jusmet, Carlos Santos, Carlos Vicente, Núria Vidal, Joseph H. Vogel.

**Consejo Asesor:**

Federico Aguilera Klink (Tenerife), Elmar Altaver (Berlín), Nelson Álvarez (Montevideo), Manuel Baquedano (Santiago de Chile), Elisabeth Bravo (Quito), Esperanza Martínez (Quito), Jean Paul Deléage (París), Arturo Escobar (Chapel Hill, N.C.), José Carlos Escudero (Buenos Aires), María Pilar García Guadilla (Caracas), Enrique Leff (México, D.F.), José-Manuel Naredo (Madrid), José Augusto Pádua (Rio de Janeiro), Magaly Rey Rosa (Guatemala), Silvia Ribeiro (México, D.F.), Giovanna Ricoveri (Roma), Víctor Manuel Toledo (México, D.F.), Juan Torres Guevara (Lima), Ivonne Yanez (Lima).

Diseño: Iris Comunicación

Fotografías de la cubierta: Steven Benson

© Marta G. Riviera, Gustavo Duch, Carlos Santos, Raúl Zibechi, Taller ecologista, Andrés Barreda, Miquel Carrión, Macià Blázquez; Roberto David Hoyos, Bermejo, Iolanda Fresnillo, Rosa Binimelis, Ignasi Puig Ventosa, Ann Kathrin Schneider, Kelly Haggart, Mu Lan, Nabin Ananda Sen, Gualter Batista, Inés Vieira, Korinna Horta, Tendai Murisa, Betty Oyugi, Patricio Segura, Raquel Núñez, Guillermo Castro Herrera, Carlos Crespo, Grupo de Reflexión Rural, Via Campesina, Kuelap Amazonas Perú, Julia Ríos.

© Icaria editorial  
Arc de Sant Cristòfol, 11-23 / 08003 Barcelona  
Tels. 93/301 17 23 - 301 17 26 - Fax 93/295 49 16 / [www.icariaeditorial.com](http://www.icariaeditorial.com)

Impreso en Barcelona, octubre de 2006  
Romanyà/Valls, s.a. - Verdaguer, 1 - Capellades (Barcelona)

EDICIÓN IMPRESA EN PAPEL RECICLADO

ISSN: 1130-6378  
Dep. Legal: B. 41.382-1990

La dirección de la Revista se reserva el derecho de reproducción

# Introducción

## Equipo de coordinación

En el último número, en enero del 2006, anunciábamos un alto en el camino para tomar nuevas fuerzas y continuar el proyecto de *Ecología Política*. En este número os informamos del inicio de una nueva etapa que esperamos sea de vuestro agrado. Contamos con una coordinación colegiada; Joan Martínez Alier continúa en la coordinación y se incorporan Ignasi Puig Ventosa, Anna Monjo Omedes y Miquel Ortega Cerdà. Si queréis contactar con nosotros, podéis enviarnos un correo electrónico a [coordinacion@ecologiapolitica.info](mailto:coordinacion@ecologiapolitica.info).

Igualmente se ha producido una renovación del equipo de redacción. Se ha incorporado al equipo de trabajo un conjunto de personas jóvenes, excelentes conocedores de diferentes de los ámbitos de la ecología política, que seguro contribuirán decididamente a dotar de contenidos atractivos a los nuevos números. También se ha renovado el consejo asesor que nos acompañará en la toma de decisiones estratégicas relacionadas con la revista.

Queremos aprovechar este momento de renovación para agradecer muy vivamente el trabajo realizado durante todos estos años por los antiguos miembros del comité de redacción y del equipo asesor. Sin ellos *Ecología Política* no sería la revista de referencia que es en la actualidad. Igualmente, y de manera muy especial, queremos agradecer el esfuerzo a todos los autores que ya han colaborado con la revista, y con los que esperamos poder continuar contando en el futuro.

Junto a los cambios en el equipo de coordinación y en el comité de redacción se han producido también una serie de cambios técnicos que esperamos sirvan para mejorar la revista.

Por una parte el Secretariado Técnico de la revista será realizado en esta nueva fase por *Ent, medio ambiente y gestión*,

a través de Marta Jofra, licenciada en Ciencias Ambientales. Podéis dirigir cualquier sugerencia, reclamación o comentario sobre los contenidos, presentación, distribución de la revista al correo electrónico [secretariado@ecologiapolitica.info](mailto:secretariado@ecologiapolitica.info).

Por otra parte queremos anunciaros una muy importante novedad. Junto a este número estrenamos la web de la revista *Ecología Política*: [www.ecologiapolitica.info](http://www.ecologiapolitica.info). En ella podéis encontrar todos los números antiguos de la revista en formato electrónico, así como instrucciones sobre cómo enviar artículos, dónde encontrar la revista, y otros materiales complementarios. Os animamos a que la visitéis y no dudéis en sugerirnos mejoras. La web ayudará a la difusión de la revista en rincones de América Latina y otras partes del mundo donde no llegaba.

Finalmente en esta nueva fase queremos reforzar el contacto con nuestros lectores y con los investigadores en el campo de la ecología política, para lo cual hemos establecido dos canales de comunicación. Por una parte animamos a los lectores a enviarnos ideas sobre el contenido de la revista, así como cualquier carta de opinión a [lectores@ecologiapolitica.info](mailto:lectores@ecologiapolitica.info). Nuestra voluntad es crear un espacio en la revista para recoger vuestras opiniones. Por otra parte en la web de la revista hemos establecido un apartado en el que se indica las condiciones para aportar artículos a la revista; os animamos a hacerlos llegar vuestras investigaciones y artículos.

A partir de ahora cada número de la revista tendrá una temática preferente (que no exclusiva) con una cobertura global. Para ello incorporaremos artículos de Latinoamérica, Europa, Norteamérica, África y Asia. Esperamos que la diversidad territorial permita al lector tener una visión más rica y completa de las principales problemáticas relacionadas con

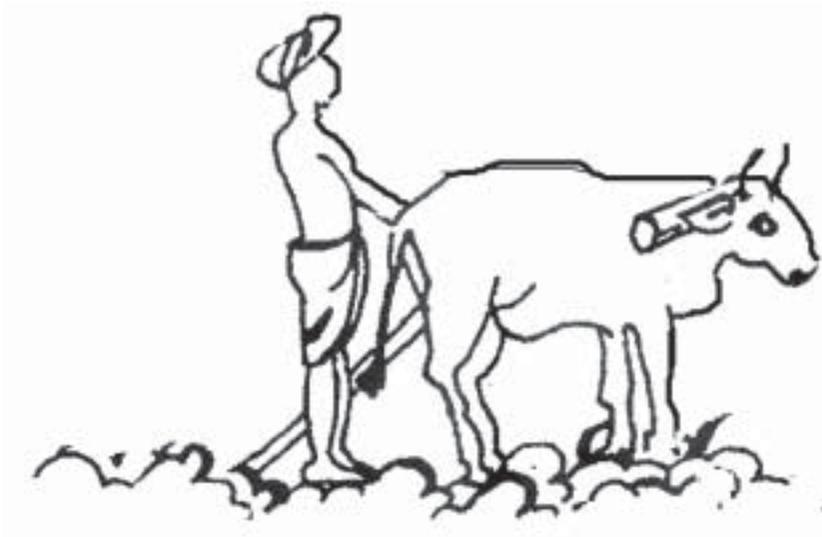
la ecología política, incluyendo especialmente aquellos territorios sobre los que habitualmente es difícil encontrar información en español.

La revista contendrá artículos de reflexión que tendrán una longitud aproximada de 12 páginas cada uno y también artículos breves (aproximadamente 2 páginas) que servirán para introducir noticias y casos que consideramos de especial interés. Se mantendrán algunas de las secciones características, como por ejemplo la sección de redes de resistencia, y se incorporarán algunas nuevas: críticas de libros, informes y webs, así como una sección de opiniones de expertos.

Este número tiene como temática principal las Megainfraestructuras, una realidad con alto impacto ambiental y social donde se incluyen elementos tan diferentes como los conductos petroleros y de comunicaciones, las industrias papeleiras, las grandes represas, las hidrovías, la gran minería, etc. De todos estos aspectos encontraréis artículos en el número 31 de *Ecología Política* que esperamos sea de vuestro máximo interés.

Aprovechamos para informaros que la temática principal del próximo número será la pesca. ¡Esperamos desde este momento vuestras aportaciones! ¡Gracias por adelantado!

Octubre 2006



**MONTHLY REVIEW - Selecciones en castellano  
Número 5 (2006)**



**SUSCRIPCIÓN:**

Bianual (4 números):	38 euros
Anual (2 números):	20 euros
Números sueltos:	13 euros

**Índice**

**Presentación**

*Salvador Aguilar, Arcadi Oliveres y Carlos Zeller*

**¿Es posible la supervivencia del movimiento obrero corporativista alemán?**

*Ingo Schmidt*

**Fabricado en Venezuela: la lucha por la reinención del movimiento obrero venezolano**

*Jonah Gindin*

**El movimiento sindical canadiense en la actualidad: éxitos parciales y retos verdaderos**

*Barry Brennan*

**La transición del movimiento obrero en México**

*Dan La Botz*

**Un retrato estadístico de la clase trabajadora estadounidense**

*Michael Yates.*

**El legado del IWW**

*Paul Buhle*

**La crisis del movimiento sindical estadounidense: los caminos no recorridos**

*Elly Leary*

**Movimiento obrero y movimientos sociales y políticos en Bolivia: la lucha por una democracia radical**

*Jeffrey Webber*

**El movimiento obrero y el Estado en la lucha por un Zimbabwe democrático**

*Patrick Bond y Richard Saunders*

\* \* \*

**Próximo número (octubre 2006):**

**RUPTURAS Y CONTINUIDADES EN LA ECONOMÍA  
MUNDO (II): PODERES EMERGENTES EN ASIA**

**Editorial Hacer, S.L.**

Marqués de Barberà 18 - 08001 Barcelona- Tel. y Fax: 93 443 06 87 - [hacerproduccio@yahoo.es](mailto:hacerproduccio@yahoo.es)



# Opinión

**Los engaños del sistema: la gripe aviar**

**Marta Riviera**

**Mujeres campesinas defienden la  
biodiversidad**

**Gustavo Duch**

**Los desafíos del «octubre azul»**

**Carlos Santos**

# Los engaños del sistema: la gripe aviar

**Marta G. Rivera\***

Es cierto que muchas personas, llamémosnos desconfiadas, nos planteamos en ocasiones el sistema socioeconómico en el que vivimos y que, lamentablemente, maneja la política y economía mundiales. No solemos creer en las teorías conspirativas, pero siempre andamos con la mosca detrás de la oreja cuando surgen grandes noticias, sean del tipo que sean, y así me ocurrió con la gripe aviar. Observaba a mi alrededor comportamientos algo paranoicos con respecto al tema: La gente haciendo cola para vacunarse de la gripe humana e intentando conseguir, por cualquier vía, alguna dosis del antiviral existente, mis amigos recomendándome que me vacunara, «por si acaso». Percibía esta conducta incluso en gente que siempre había estado en ese grupo de «desconfiados». Yo me preguntaba si todo esto era realmente algo tan serio, tan alarmante, si la amenaza era tan real. Y encontré la respuesta cuando cayó en mis manos un número de abril de la revista *Feedstuffs*, dedicada a la industria de la alimentación animal. Pude leer frases como estas: «La producción de pollo en extensivo es peligrosa para la humanidad» (...) «las evidencias son ahora claras, la producción al aire libre de aves es una amenaza. Es hora de terminar con el culto a la producción familiar y eliminar la amenaza de pandemia de la gripe aviar. Es hora de instalar todas las aves domésticas del mundo en el interior». Mi primer pensamiento fue: «¡aquí hay gato encerrado!». Así que comencé a indagar.

La gripe aviar, hoy por hoy, no está catalogada como zoonosis (enfermedad transmisible del animal al hombre), grupo en el que sí entran la tuberculosis o la fiebre de malta. Está provocada por el virus de la Influenza A, el único capaz de pasar la barrera interespecie (B y C son estrictamente humanos). Este virus está formado por lo que se conocen como «variedades», algunas altamente patógenas (las que nos preocupan) y otras de baja patogenicidad. Las de alta patogenicidad generalmente son aquellas que llevan por nombre H5 o H7, seguidas del apellido que sea (del N1 al N9). Es la manera de clasificar a estos grupos. Epidemias de gripe aviar altamente patógena se han venido dando desde hace muchos años en todo el mundo, con brotes cíclicos y más frecuentes en avicultura industrial, pero para circunscribirnos a la «amenaza» que nos llega ahora debemos situarnos en el año 1997. Igualmente, podríamos decir que se han dado casi todas las combinaciones de virus (HxNy), pero la que está causando alarma es la H5N1. Y ¿qué tiene de especial? Potencialmente tiene unas características que lo hacen un firme candidato para poder recombinarse y crear un nuevo virus capaz de transmitirse entre humanos, pero sinceramente, todavía a día de hoy, diría que más bien es un virus poco especial. La mortalidad actual es de menos de 40 muertes al año, mientras que sólo en EE UU, el virus gripal de humanos produce la muerte de entre 10.000-40.000 personas en una temporada media de gripe. De la tuberculosis, enfermedad curable, mueren al año dos millones de personas. Un dato: sólo seis enfermedades causan el 90% de las defunciones por enfermedades infecciosas en todo el mundo (la neumonía, la tuberculosis,

---

\* Veterinarios Sin Fronteras.

las enfermedades diarréicas, el sarampión, el VIH/SIDA y el paludismo). Cinco de ellas son curables o existe una vacuna específica, y la que queda (paludismo) se puede prevenir con medicación y medidas preventivas de contacto con el vector adecuados. Por supuesto, el 99% de esas defunciones se producen en los países en vías de desarrollo (PVD). Además, sólo el 10% de los recursos dedicados a la investigación de enfermedades humanas se dedican al 90% de las enfermedades mientras que sólo el 10% de las enfermedades restantes reciben el 90% de los fondos de investigación. Es lo que se conoce como *Gap10/90*. Por supuesto, ese 10% son las enfermedades más frecuentes en los países industrializados, y la gripe aviar ya pertenece a tan selecto «club».

Asimismo, la gripe aviar nos muestra la violación sistemática de los Derechos Humanos por la OMC y las políticas que promueve. Por un lado, la inmoralidad de los derechos de propiedad intelectual del acuerdo ADPIC<sup>1</sup> que engloba a las patentes farmacéuticas y que, en casos como el SIDA, han favorecido la vulneración del *derecho a la vida*. En cierto modo, este acuerdo favorece la existencia de un mayor número de muertes de las que potencialmente la enfermedad en sí causaría si en lugar de la prioridad económica rigiera el sentido común y la solidaridad internacional. La patente del antiviral oseltamivir (Tamiflu) pertenece a Gilead que, a su vez ha dado la licencia única (derechos comerciales de las patentes protegidas) a Roche. Éstas son las grandes beneficiarias de esta situación: las ventas de Roche aumentaron un 370% el 2005 y las ganancias por derechos de Gilead un 166%. Casualmente, Donald Rumsfeld fue ex presidente de Gilead y en la actualidad es miembro accionista. Ya les digo, no creo en las teorías conspirativas, pero estas casualidades me dan que pensar. A principios de 2005, hubo una propuesta a la OMS para la producción de un genérico del Tamiflu para el Tercer Mundo. Francia y EE UU se opusieron, así que algunos países se saltaron las reglas. Para evitar un movimiento más amplio que pusiera en cuestión el sistema farmacéutico, Roche decidió sublicenciar a quien pudiera fabricar la patente. ¿Será este el principio de un cambio? Permítanme cierta reticencia al respecto, para poder ser eficaces se debería modificar la patente del medicamento, sin embargo, se cuestionaría que iría en contra de los derechos comerciales de las patentes protegidas

por la OMC para la que, una vez más, los derechos del comercio mundial están por encima de los derechos humanos.

Por otro, el *derecho a la alimentación*, del que los habitantes de muchos países se ven privados por las reglas y compromisos a los que la OMC y el FMI obligan a sus gobiernos para poder cumplir con la liberalización del comercio internacional. Con más de 800 millones de personas hambrientas en el mundo, la producción de pollo tiene un papel muy destacado en la seguridad alimentaria de los PVD. La muerte de aves, junto con el sacrificio preventivo de las mismas necesario para evitar su propagación, nos muestra una imagen desoladora: pobreza y malnutrición junto con la obligación de deshacerse de una proteína animal de calidad. Esta medida, que en los países desarrollados se realiza de forma generalizada ante cualquier enfermedad animal con alto potencial de transmisión, viene acompañada por la aprobación de ayudas a los productores para evitar la disminución de las rentas pero, ¿quién ayudara a las economías campesinas africanas? El 80% del censo mundial de pollo pertenece a explotaciones familiares y, en general, la producción avícola supone el 20% de todas las proteínas consumidas en estos países. Si las encerramos, ¿qué van a comer? No hay problema, Occidente tiene soluciones: por un lado, la colocación en sus mercados de nuestros pollos por precio por debajo de coste (con la disminución del consumo de pollo la UE aprueba ayudas para colocar sus aves producidas de manera industrial en el mercado internacional, lo cual tiene un efecto devastador en la ya de por sí frágil producción local campesina). Por otro, la implantación en su territorio de las naves industriales de aves con tecnología (genética, medicamentos e instalaciones) europea o norteamericana. No en vano, la producción animal industrial que más ha crecido en los PVD es la industria de pollo (y la que más está contribuyendo a lo que la FAO conoce como «Revolución Ganadera»<sup>2</sup>), con perspectivas de se-

---

<sup>1</sup> Acuerdo para los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio.

<sup>2</sup> Término con el que se conoce el importante aumento, de la producción y consumo de carne en los PVD. Si el incremento sigue las tendencias actuales, la producción de carne mundial será totalmente insostenible.

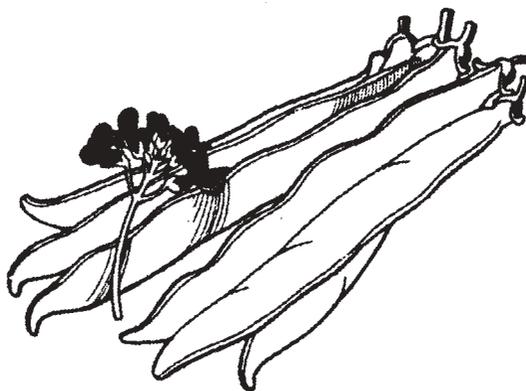
guir creciendo ¡Imaginen qué potencial de mercado! De hecho, la tendencia actual de eliminación total de los productos familiares, junto con la irracionalidad del comercio internacional y la eliminación de las barreras a la importación, supondría a medio plazo el aumento de la dependencia alimentaria y de la «agroimportación», además de la vulneración de su soberanía alimentaria.<sup>3</sup> Ya se ha producido el cierre del 70% de las granjas avícolas en Senegal y una pérdida de 15000 empleos rurales en Costa de Marfil. En Egipto, el brote de gripe aviar y el sacrificio masivo les ha llevado a una situación de déficit que les obliga a importar pollo congelado de la UE y EE UU. Pero no sólo tiene consecuencias en los PVD. Las medidas legislativas encaminadas a prohibir la cría de aves al aire libre generan desempleo y el despoblamiento rural en los países industrializados, y a nosotros, los consumidores, nos impedirá acceder a carne y huevos de calidad, quitándonos además la poca capacidad de elegir que ya nos queda.

En cualquier caso, si las posibilidades de pandemia del virus y su letalidad fueran de verdad tan elevadas, toda acción estaría justificada. Igualmente, si fuera cierto que las aves silvestres y las domésticas criadas al aire libre fueran los res-

ponsables del mantenimiento y transmisión del virus, nos podríamos plantear las medidas de prohibición de la cría de aves al aire libre. Sin embargo, artículos científicos aparecidos en la revista *Veterinarian Microbiology* y *The Journal of Virology*, así como noticias aparecidas en la revista *Nature* apuntan a que la probabilidad de que el virus de la gripe aviar mute de baja a alta patogenicidad es muy baja en las aves silvestres. De hecho, esta mutación es más probable que se dé en condiciones de elevada concentración animal que en la crianza doméstica de baja densidad y diversidad genética. Según SEO birdlife, cuando se representa en un mapa el patrón de los focos sigue las rutas de las principales carreteras y vías férreas y no las rutas de vuelo de las aves migratorias. Y entonces, ¿por qué tantas medidas contra la producción familiar si la posibilidad de mutación del gen es mayor en las granjas industriales? ¿por qué nadie nos informa de esto? Es más, la pérdida de biodiversidad que supondría la desaparición de las aves de los sistemas de cría extensivos nos dejaría en un mayor estado de vulnerabilidad, pues implicaría la pérdida de genes valiosos para la lucha contra la propia enfermedad.

De verdad les digo vivimos en una engaño e irracionalidad permanentes hasta en los temas que, hasta a los desconfiados, nos puedan parecer imposibles de manipular y que no favorecerían a nadie. Pero no, siempre hay ganadores y perdedores, hasta en la gripe aviar.

<sup>3</sup> Derecho de los pueblos a decidir sus políticas alimentarias.



## Icaria & Más Madera

Dirigida a un amplio público, la colección Más Madera ofrece textos con lenguaje preciso pero carente de tecnicismos, que intentan contar las causas de los mayores problemas de nuestro tiempo.

1. **CORRUPCIÓN ¿Qué sistema la produce?**  
José María Tortosa
2. **CÓMO NOS VENDEN LA MOTO**  
Información, poder y concentración de medios,  
Noam Chomsky / Ignacio Ramonet
3. **¡HAGAN JUEGO!** Políticas económicas de ajuste  
en el Tercer Mundo, James Petras / Steve Vieux
4. **LA COMPASIÓN NO BASTA** Genocidios a fin  
de siglo, Vicenç Fisas
5. **SECRETOS QUE MATAN** Exportación de armas  
y derechos humanos, Vicenç Fisas
6. **EL MURO INVISIBLE**  
El Mediterráneo como espacio común,  
Bichara Khader
7. **EN EL NOMBRE DE DIOS** Colonialismo versus  
integrista en la tragedia argentina, Sami Nair
8. **AVISO PARA NAVEGANTES**  
¿Autopistas de la información o monocarril de las  
corporaciones?, Herbert I. Schiller
9. **EL PATIO DE MI CASA**  
El nacionalismo en los límites de  
la mera razón, José María Tortosa
10. **GOLPE DE ESTADO AL BIENESTAR**  
Crisis en medio de la abundancia, Pedro Montes
11. **CÓMO SE REPARTE LA TARTA**  
Políticas USA al final del milenio, Noam Chomsky
12. **CAFÉ AMARGO** Por un comercio Norte-Sur  
más justo, Setem
13. **CHINA**  
¿Superpotencia del siglo XXI?, Xulio Ríos
14. **QUIEN PARTE Y REPARTE...**  
El debate sobre la reducción del tiempo de trabajo,  
Jorge Riechmann / Albert Recio
15. **COMERCIO JUSTO, COMERCIO INJUSTO**  
Hacia una nueva cooperación internacional,  
Michael Barratt Brown
16. **LA CAUSA SAHARAUI Y LAS MUJERES**  
Siempre fumos tan libres, Dolores Juliano
17. **REBELDES, DIOSES Y EXCLUIDOS**  
Para entender el fin del milenio,  
Mariano Aguirre / Ignacio Ramonet
18. **EL LOBBY FEROZ** Las ONG ante  
el comercio de armas y el desarme 2ª edición,  
Vicenç Fisas
19. **FUNDAMENTALISMO USA** Teología y política  
internacional  
Johan Galtung
20. **QUIÉN DEBE A QUIÉN**  
Deuda ecológica y deuda externa,  
Joan Martínez Alier / Arcadi Oliveres
21. **ADIÓS A LAS ARMAS LIGERAS**, Vicenç Fisas
22. **COME Y CALLA... O NO** Incidir  
en el sistema a través del consumo, Centre de  
Recerca i Informació en Consum (CRIC)
23. **TRES PREGUNTAS SOBRE RUSIA**  
Estado de mercado, Eurasia y fin  
del mundo Bipolar, Rafael Poch
24. **PENSANDO EN ÁFRICA**  
Una excursión a los tópicos del continente,  
Lucía Alonso
25. **ECOLOGÍA Y DEMOCRACIA**  
De la injusticia ecológica a la democracia ambiental,  
Ezio Manzini / Jordi Bigas
26. **MUJERES EN RELACIÓN** Feminismo  
1970-2000, María-Milagros Rivera
27. **EL EJIDO** Racismo y explotación laboral,  
S.O.S. Racismo
28. **ATTAC** Contra la dictadura de los mercados.  
Alternativas a la mundialización neoliberal, VV.AA.
29. **CAPITAL SIN FRONTERAS**  
Polarización, crisis y Estado-nación  
en el capitalismo global, VV.AA.
30. **PONGAMOS A LA OMC EN SU SITIO**,  
Susan George
31. **OTRO ESTADO ES POSIBLE** Algunos  
aspectos de la nueva realidad, Álvaro Portillo
32. **PORTO ALEGRE** (Foro Social Mundial  
2002) Una asamblea de la humanidad,  
VV.AA.
33. **EL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN**  
En medio ambiente y salud pública,  
Jorge Riechmann / Joel Tickner
34. **HUMANITARIO. EL DILEMA**  
Conversaciones con Philippe Petit,  
Rony Brauman
35. **MARCAR LAS DIFERENCIAS**  
Discursos feministas ante un nuevo siglo,  
Victoria Sendón de León
36. **CONVERSACIONES CON SARAMAGO**,  
Jorge Halperín
37. **LA AGENDA HEGEMÓNICA**  
La guerra continua, José María Tortosa
38. **LA IDEOLOGÍA NEOIMPERIAL**  
La crisis de EE UU con Iraq,  
Mariano Aguirre / Phyllis Bennis
39. **UN MUNDO PARA TODOS**  
Otra globalización es posible,  
José Luis Sampedro / X. Manuel Beiras /  
Ignacio Sotelo / José Mª Vidal Villa /  
Riccardo Petrella / Antonio Rallo (ed.)
40. **EL FRACASO DEL CONSENSO**  
**DE WASHINGTON**  
La caída de su mejor alumno: Argentina,  
Laura Ramos (coord.)
41. **HUIR PARA VIVIR**  
La libertad de los refugiados en un mundo  
global, Olivier Longué
42. **TRES SEMANAS EN**  
**EL SITIO A RAMALA**  
Conversaciones con Paul Nicholson  
Jose Mari Pastor
43. **MUJERES EN LA ERA GLOBAL**  
Contra un patriarcado neoliberal  
Victoria Sendón de León
44. **MALABARISTAS DE LA VIDA**  
Mujeres, tiempos y trabajos,  
M.I. Amoroso Miranda, A. Bosch Pareras,  
C. Carrasco Bengoa, H. Fernández  
Medrano, N. Moreno...
45. **A TUMBA ABIERTA**  
La crisis de la sociedad israelí,  
Michel Warschawski
46. **MUMBAI (Foro Social Mundial 2004)**,  
Esther Vivas (ed.)
47. **LA CONSTITUCIÓN FURTIVA**  
Por una construcción social y  
democrática de Europa  
Xavier Pedrol y Gerardo Pisarello (ed.)
48. **MANUAL DE NO VIOLENCIA**,  
Pere Ortega
49. **LULA ¡ADÓNDE VAS!**,  
Brasil, entre gestión de la crisis y la  
prometida transformación social  
Pere Petit y Pep Valenzuela
50. **11-M: REDES PARA GANAR**  
UNA GUERRA, David de Ugarte
51. **LA RENTA BÁSICA DE CIUDADANÍA**  
Una propuesta clave para la renovación del  
Estado del bienestar, Rafael Pinilla Pallejá
52. **DEMOCRACIA MADE IN USA**,  
José Mª Tortosa
53. **LA 'CONSTITUCIÓN' EUROPEA Y SUS**  
**MITOS**. Una crítica al Tratado  
constitucional y argumentos para otra Europa  
(catalán y castellano),  
Xavier Pedrol y Gerardo Pisarello
54. **POR UNA ECONOMÍA SOBRE LA VIDA**  
Aportaciones desde un enfoque feminista,  
Gemma Cairó i Céspedes y Maribel  
Mayordomo Rico (comps.)
55. **CONSUMO, LUEGO EXISTO**,  
Joan Torres i Prat
56. **TOMA EL DINERO Y CORRE**,  
La globalización neoliberal del dinero y las  
finanzas, Juan Torres López
57. **POR LA PAZ**. ¿Basta de investigación  
militar!, Fundació per la pau
58. **VIAJAR A TODO TREN**  
Turismo, desarrollo y sostenibilidad  
Ernest Cañada y Jordi Gascon
59. **VENEZUELA. A CONTRACORRIENTE**  
Juan Torres López
60. **¿ADÓNDE VA EL COMERCIO JUSTO?**  
Xavier Montagut y Esther Vivas  
(coords.)
61. **CAP ON VA EL COMERÇ JUST?**  
Models i experiències  
Xavier Montagut y Esther Vivas  
(coords.)
62. **ECONOMÍA SOLIDARIA**  
De la obsesión por el lucro a la redistribución  
con equidad  
Caterine Galaz y Rodrigo Prieto
63. **ECONOMIA SOLIDÀRIA**  
De l'obsessió pel lucre a la redistribució amb  
equitat, Caterine Galaz i Rodrigo Prieto
64. **EUROUNIVERSIDAD**  
Mito y realidad del proceso de Bolonia,  
Judit Carreras García, Carlos Sevilla  
Alonso y Miguel Urbán Crespo

# Mujeres campesinas defienden la biodiversidad

**Gustavo Duch\***

Apenas nos han llegado buenas noticias desde Curitiba, Brasil. La reunión del Convenio sobre Diversidad Biológica de Naciones Unidas, finalizada el pasado 31 de marzo, ha dado muy pocos pasos a favor de la biodiversidad. Pero seamos positivos y destaquemos un logro fruto del sentido común y la persistencia de una amplia coalición de colectivos de campesinos, pueblos indígenas y organizaciones de la sociedad civil, pero fundamentalmente de las mujeres campesinas allí representadas. La reunión ha decidido mantener la moratoria sobre la tecnología Terminator. Este nombre tan pavoroso, no corresponde a una película del «Gobernador de las Penas de Muerte», sino que define a una nueva tecnología para las semillas transgénicas, que les impide que puedan reproducirse después del primer cultivo. Las empresas que comercializarán estas semillas se asegurarán así que los agricultores no vuelvan a plantar las semillas de su cosecha.

Quizás para los campesinos y campesinas de los países industrializados, acostumbrados a trabajar con semillas híbridas (semillas mejoradas) que a la cuarta o quinta siembra ya han perdido mucho de su vigor (propiedades de la semilla que determinan su potencial de desarrollo), este asunto no les cause mucha preocupación.

Pero en el mundo resisten 1.400 millones de campesinos pobres que dependen de las semillas de la cosecha que ellos conservan e intercambian. Durante milenios, las fami-

lias campesinas han garantizado la agrobiodiversidad y su seguridad alimentaria, adaptando y mejorando semillas y plantas. Disponen de muchísimas variedades de semilla para cada cultivo que les permiten escoger semillas, que resisten mejor diferentes condiciones climáticas y se adaptan a diferentes nichos ecológicos. Pueden utilizar variedades que maduran en distinto momento o que pueden almacenarse para asegurar su sustento a lo largo del año. Las comunidades agrícolas de los Andes, por ejemplo, utilizan 3.000 variedades de papa. Como dice Geoffrey C. Hawtin, director general del *Instituto Internacional de Recursos Fitogenéticos*, «no respetar la diversidad biológica puede costar muy caro: en el siglo XVIII, en Irlanda, donde la papa era el principal alimento de un tercio de la población, los agricultores cultivaban casi exclusivamente una variedad muy productiva; cuando ésta sucumbió a una plaga de hongos, la hambruna resultante provocó la muerte o la emigración de más de 20% de la población».

Los transgénicos ya han conseguido implantarse en muchos lugares. Pero las modificaciones genéticas introducidas hasta ahora no han ayudado en nada a los pequeños campesinos y en la lucha contra el hambre, como siempre han defendido sus partidarios. Un caso paradigmático lo tenemos en los resultados provocados desde la aprobación en el 2003 en India de la comercialización de un algodón genéticamente modificado vendido por la compañía líder del sector, Monsanto. La publicidad de la Monsanto prometía a los campesinos una producción 15 veces superior a la de sus cultivos con semillas autóctonas. Pero el experimento ha significado desde la pérdida de cosechas enteras a cosechas de una quinta parte de lo prometido. Y aún en estos casos, los costes añadidos (el precio de la semilla más los precios de los pesticidas exclusivos que éstas necesitan) han representado pérdidas económicas a los campesinos de un país que, abierto a la globalización, ha dejado de apoyar al medio rural. Para muchos de ellos —aunque nos cueste creerlo— los endeudamientos alcanzados les ha llevado al suicidio.

\* Director de Veterinarios sin Fronteras.

De la misma manera, otro de los mitos de los defensores de las semillas transgénicas, la menor utilización de plaguicidas, cae una vez y otra cuando se analizan los datos. En un magnífico estudio de Ch. Benbrook, (2003-BioTech InfoNet, Technical Paper nº 6) se evalúan los últimos ocho años de utilización de semillas transgénicas en Estados Unidos concluyendo que la cantidad de plaguicidas se ha multiplicado enormemente. Entre 1996-1998 y 2001-2003, el volumen de agrotóxicos aplicados sobre cultivos de maíz, soja y algodón transgénicos tolerantes a herbicidas aumentó 33 millones de kilogramos.

Por último para valorar las verdaderas razones de la aplicación de los transgénicos sólo es necesario analizar su uso actual. Según datos de Amigos de la Tierra el 90% de los cultivos transgénicos actuales tienen como destino la alimentación animal, (soja, maíz, colza) y el resto es algodón, el subproducto del cual, una vez obtenida la fibra, también va para alimentación animal. En definitiva se nos muestra con claridad la auténtica razón de ser de los cultivos transgénicos y nada tiene que ver con el bienestar humano, con la lucha contra el hambre o la sostenibilidad ambiental. En realidad las semillas transgénicas, observadas con un gran angular, son el nuevo paso, la nueva mejora, la nueva versión del modelo de producción agrario intensivo e industrializado que se impuso con la revolución verde, y que tan negativamente está impactando, ambiental y socialmente, en los países empobrecidos del Sur.

La moratoria es un primer paso para acabar con esta tecnología que atenta contra la biodiversidad: una de las pocas «armas» de las que disponen las familias rurales para su supervivencia. Las mujeres campesinas estuvieron presentes en Curitiba, y ellas, guardianas de la biodiversidad nos lo cuentan.

Estoy mirando a mi tierra, estoy hablando a mis hermanas, estoy juntando las victorias de tantas luchadoras abanderadas. Somos mujeres conscientes de la verdad de la vida, que en momentos de dolor revolucionamos con nuestras almas. Ya no estamos más solas. Los pueblos se

han unido, en defensa de los derechos para salvar la vida misma.

Somos mujeres guerreras de la biodiversidad. La Vía Campesina nos ha unido para luchar por la humanidad. Hoy hemos gritado en silencio, colocando una barrera para que no se apruebe el legado de hombres del poder que quieren hacernos daño. Hemos sido guardianas de las semillas de vida y seguiremos velando para que ella se conserve originaria de los pueblos alimentos del placer. Son ellas nuestro tesoro que defendemos donde estén.

En la reunión de Curitiba, el 22 de marzo de 2006, nos presentamos mostrando nuestros carteles que Terminador no es vida, que sólo es pesadilla para acabar la vida. Mis hermanas han dicho que «fue un triunfo» mientras otras comentaban que «la unidad de los pueblos nos permitirá vencer», «se socializó más la acción» dijeron algunas, «primera vez que participamos» dándonos cuenta que «las mujeres si somos poderosas y tenemos fuerza» porque fuimos pocas y realizamos una gran acción. Sentimos un «orgullo inmenso por defender la vida» y los símbolos fueron muy importantes: las mujeres, la luz, el mensaje y el silencio que nos decían que «cuando uno siente que se lucha por algo justo se profundiza la convicción». Teníamos «muchas dudas, incertidumbres y miedos» pero con la «las vivencias de movilización, organizada, conciente, permanente se vence el miedo» «nos levanta la autoestima porque somos capaces de defender nuestros derechos».

Hay que realizar acciones, «planificando, coordinando, compartiendo minimizando los costos» pensaba la compañera. «Fue una hermosa experiencia» «fue muy bueno y da más fuerza» y nos permite darnos cuenta que «las mujeres estamos jugando un rol preponderante en la lucha contra el sistema neoliberal de muerte».

Quedo claro que fue una acción de mujeres poderosas que lograron que esos hombres perdidos se «sintieran avergonzados y nos temieran» y «no fueron capaces de mirarnos a los ojos».

¡Fuimos, somos y seremos guardianas y curadoras de las semillas del conocimiento ancestral de los pueblos!

# Los desafíos del «octubre azul»

**Carlos Santos\***

*Durante el mes de octubre de 2006 se realizarán acciones globales de celebración del derecho humano al agua, tomando como referencia el segundo aniversario del plebiscito constitucional sobre el agua aprobado en Uruguay el 31 de octubre de 2004. La agenda de los movimientos del agua están confluyendo —en un momento de avance contra la mercantilización de este bien común— a partir de los logros ocurridos en el Foro Social Mundial en Caracas y en el Foro Internacional en Defensa del Agua en México, durante este año. Los desafíos parecen ir más allá de la consolidación de una agenda común de estos movimientos, a nivel global, pasando a la identificación y promoción de un modelo alternativo, público y sustentable de gestión del agua.*

En el inicio de 2006 ocurrieron dos hechos de suma importancia hacia la consolidación de un movimiento a escala global en la defensa del agua como un bien común. Primero, en el marco del IV Foro Social Mundial en Caracas, como consecuencia de la aglutinación de diferentes actividades, se acordó una declaración común entre las organizaciones europeas y latinoamericanas que promueven alternativas públicas a la privatización del agua. Luego, en México, con la realización del Foro Internacional en Defensa del Agua, se demostró que los movimientos sociales han acumulado suficiente legitimidad como para desbancar el papel central que habían tenido hasta ahora las grandes corporaciones e instituciones financieras, para captar incluso el apoyo de algunos gobiernos.

A México se llegó luego de un proceso de aglutinamiento entre las organizaciones y movimientos de América Latina,

América del Norte y Europa, que había comenzado en el Foro Social Mundial (policéntrico) de Caracas. Allí, en la última semana de enero de 2006, se había generado una declaración que recogía las diferentes perspectivas de los movimientos sociales sobre el agua y sentaba las bases para la construcción de una agenda común a futuro.

La declaración define los puntos centrales de una agenda común entre los movimientos: exige la exclusión del agua de la Organización Mundial del Comercio (OMC), los Tratados de Libre Comercio (TLC) y demás acuerdos internacionales de comercio e inversiones así como la abolición del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) del Banco Mundial.

Al mismo tiempo, este documento común plantea que la gestión del agua debe estar en manos públicas, comunitarias, participativas y para ello «es necesaria una gestión sustentable de los ecosistemas y la preservación del ciclo hidrológico mediante el ordenamiento del territorio y la conservación de los ambientes naturales, estableciendo las cuencas hidrográficas como unidades básicas, donde se haga efectiva la participación ciudadana en todas las instancias de planificación, gestión y control».

En México mientras tanto, entre el 14 y el 22 de marzo, tuvieron lugar los dos acontecimientos internacionales más importantes en relación al agua. Por un lado el IV Foro Mundial del Agua, patrocinado por las grandes corporaciones del sector y las instituciones financieras internacionales, y por otro el Foro Internacional en Defensa del Agua, que nucleó a organizaciones y movimientos sociales de todo el mundo que luchan por una gestión pública, participativa y sustentable del agua. Fue la primera vez que los movimientos sociales

\* REDES-Amigos de la Tierra Uruguay.

que promueven una visión del agua como «bien común» lograron articular un foro alternativo al Foro Mundial del Agua.

La «Declaración conjunta de los Movimientos y Organizaciones Sociales sobre el Agua» de Caracas fue uno de los insumos centrales utilizados para la elaboración de la propuesta de Declaración que llevó el Ministro de Aguas de Bolivia, Abel Mamani —ex dirigente de la FEJUVE, Federación de Juntas Vecinales, de El Alto—, al interior del IV Foro Mundial del Agua.

El texto recogía cuatro puntos fundamentales: 1) consideraba el agua como un derecho humano fundamental, 2) establecía las bases para una gestión pública y participativa, 3) planteaba la exclusión del agua de los acuerdos comerciales y 4) contenía referencias críticas al proceso que condujo a los Foros Mundiales del Agua (en el caso del Foro de México los participantes debían pagar una inscripción del orden de los 120 dólares diarios para poder ingresar al lugar donde se llevaba a cabo el foro).

En el proceso de negociación que se dio en México, la posición de Bolivia fue discutida con los representantes oficiales de Venezuela, Cuba, Brasil, Paraguay, Uruguay y algunos países europeos. En la negociación jugaron un papel importante los delegados de movimientos sociales próximos a estas delegaciones. Finalmente la declaración «complementaria» a la declaración oficial del IV Foro Mundial del Agua fue firmada solamente por los gobiernos de Bolivia, Cuba, Uruguay y Venezuela.

Los cuatro puntos centrales de la declaración de Bolivia fueron mantenidos en el texto de la declaración alternativa, con un «matiz» con respecto al tema agua y libre comercio, señalando la «profunda preocupación sobre los posibles impactos negativos que cualquier instrumento internacional, como tratados de libre comercio e inversiones, pueda tener sobre los recursos hídricos, y reafirmamos el derecho soberano de cada país a regular el agua en todos sus usos y servicios».

Los movimientos y organizaciones sociales en defensa de una visión del agua como bien común se enfrentan ahora al desafío del «octubre azul». Así se ha denominado al conjunto de acciones globales que se desarrollarán en celebración del derecho humano al agua, tomando como «hito» la aproba-

ción del plebiscito constitucional de Uruguay, el 31 de octubre de 2004, donde se consagró el agua como un derecho humano y se sentaron las bases para una gestión pública, participativa y sustentable de este bien.

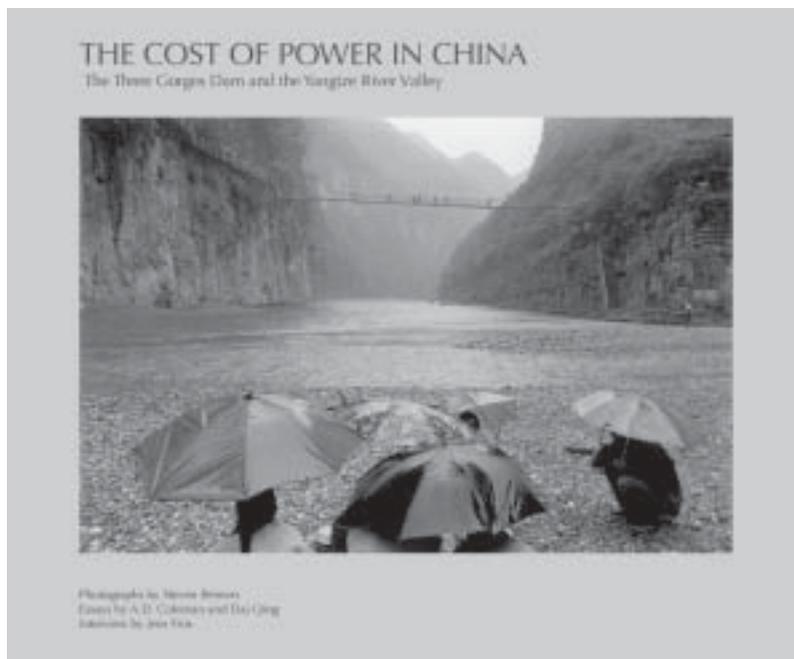
Seguramente, el «octubre azul» será un paso más en la consolidación de un movimiento global «en defensa del agua y de la vida», o por lo menos de la construcción de una agenda común entre los diferentes movimientos.

Sin embargo, los mayores desafíos radican sin duda en la construcción de un nuevo modelo de gestión del agua; necesariamente debe ser un modelo público, necesariamente debe ser participativo y controlado socialmente pero —sobre todo— debe considerar a los territorios «productores» de agua como parte de ese proceso de gestión.

Para ello, este movimiento debe lograr una mayor incidencia en los ámbitos donde se definen estas políticas. Es clara la responsabilidad y culpabilidad de las instituciones financieras internacionales en la promoción del modelo «privatizador» del agua. También ha sido claro el involucramiento de algunos gobiernos en la defensa de los intereses de las grandes corporaciones del sector.

La declaración alternativa al IV Foro Mundial del Agua, firmada por los gobiernos de Bolivia, Cuba, Uruguay y Venezuela es un significativo avance con respecto a los posicionamientos hegemónicos que favorecían al sector privado del agua anteriormente. La tarea de los movimientos ahora se ha duplicado. A la tarea defensiva, de «cerco» al neoliberalismo del agua, se agrega ahora una tarea ofensiva, de promoción de un nuevo modelo de gestión pública del agua, que solucione los problemas de la gente común y genere consciencia sobre la necesidad de preservar el agua para las generaciones futuras.

Cuando pensamos en ese modelo, muchos miramos la gran experiencia de las Mesas Técnicas de Agua de Venezuela, que desde 1993 —algunos años antes del inicio del proceso bolivariano— viene trabajando en ese sentido. Sin duda, la construcción de ese «nuevo» modelo será mucho más local e indefinida de lo que podamos imaginar. Es necesario experimentar con creatividad e imaginación, con el horizonte de que «otra gestión del agua es posible».



Cubierta dura, 28x23 cm.  
224 páginas, 162 duotonos

**Precio:**  
45.00 USD + 4.95 USD  
gastos de envío

Este nuevo libro del fotógrafo Steve Benson es su aclamado ensayo fotográfico sobre el valle del río Yangtze, que actualmente se encuentra bajo el agua de la gran reserva de 650 kilómetros creada por la gran represa de las Tres Gargantas.

Las fotografías, tomadas en 1999, se convirtieron en imágenes históricas el 10 de junio de 2003, cuando la reserva alcanzó los 130 metros de profundidad. Con 2,1 kilómetros de largo y 185 metros de alto, la represa es la construcción de cemento más grande de la Tierra y fuerza a 2 millones de personas a abandonar su tierra natal, demoliendo 13 ciudades, 140 pueblos i 1.352 aldeas.

Steve Benson dice: «quería crear un documento duradero sobre una parte extraordinaria del planeta antes de que desapareciera —un valle que ha inspirado artistas, poetas y filósofos durante siglos. Además, dado el hecho de que hay 30 millones de personas en el área de la reserva afectadas por la construcción de la presa, me interesaba deconstruir esta obra pública monumental y devolverla a una escala humana».

El libro cuenta con textos de A.D. Coleman, renombrado experto en fotografía, y Dai Qing, periodista, escritor y uno de los líderes entre los ambientalistas chinos. También contiene una entrevista con Steven Benson sobre su ensayo fotográfico, realizada por Jens Friis, conservador del Museet for Fotokunst de Dinamarca y editor de la revista KATALOG.

Puede adquirir una copia firmada del libro en [www.stevenbensophoto.com](http://www.stevenbensophoto.com). O mande un cheque o orden de pago a:

Black Opal Press - P.O. Box 405 - Lake Orion, Michigan 48361 - USA

Contacto: [info@blackopalpress.com](mailto:info@blackopalpress.com)

*Pueden verse ejemplos del ensayo fotográfico en la página web del fotógrafo: [www.stevenbensophoto.com](http://www.stevenbensophoto.com)*



# Megainfraestructuras En profundidad

**IIRSA: la integración a la medida de los  
mercados**

**Raúl Zibechi**

**Los dueños del río. La hidrovía  
Paraguay-Paraná**

**Taller Ecologista (Rosario)**

**Impacto ambiental y social global de las  
megainfraestructuras de transporte**

**Andrés Barreda**

# IIRSA: la integración a la medida de los mercados

**Raúl Zibechi\***

*El proyecto Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), que se viene implementando en silencio, es el más ambicioso y amplio plan para integrar la región al comercio internacional. Si se llevara a cabo completamente, conseguiría conectar las zonas donde se encuentran los recursos naturales (gas, agua, petróleo, biodiversidad) con las grandes ciudades y, a ambos, con los principales mercados del mundo.*

El 31 de agosto y el 1 de septiembre de 2000, durante la reunión de presidentes sudamericanos realizada en Brasilia (Brasil) a instancias del presidente Fernando Henrique Cardoso, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) presentó la propuesta «Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura de Sudamérica». Fue, de hecho, el lanzamiento de la IIRSA, un ambicioso plan para la ejecución de proyectos físicos y cambios en las legislaciones, normas y reglamentos nacionales para facilitar el comercio regional y global.

El proyecto IIRSA es un proceso multisectorial que pretende desarrollar e integrar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones en diez años. Se trata de organizar el espacio geográfico en base al desarrollo de una infraestructura física de transporte terrestre, aéreo y fluvial; de oleoductos, gasoductos, hidrovías, puertos marítimos y fluviales



y tendidos eléctricos y de fibra óptica, entre los más destacados. Esas obras se materializarán en doce *ejes de integración y desarrollo*, corredores que concentrarán las inversiones para incrementar el comercio y crear cadenas productivas conectadas con los mercados mundiales.

Para poder llevar adelante este megaproyecto es necesario eliminar las «barreras» físicas, normativas y sociales, lo que supone realizar grandes obras, armonizar las legislaciones nacionales de los doce países implicados en la IIRSA y ocupar los espacios físicos claves que suelen tener baja densidad de población pero guardan las principales reservas de materias primas y biodiversidad.

\* Semanario Brecha (Uruguay).

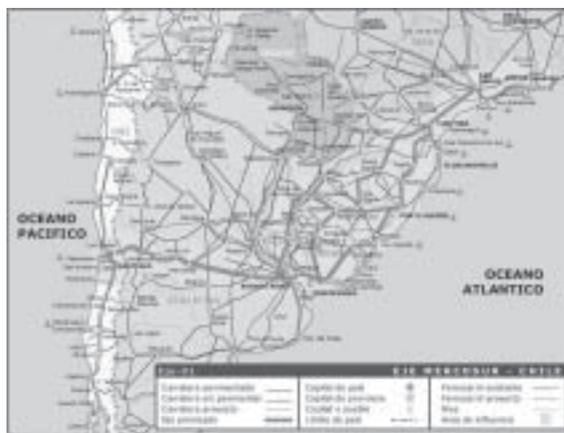
## UN PROYECTO AMBICIOSO

Un aspecto clave de la IIRSA, como lo señala el estudio del BID «Nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur», presentado en diciembre de 2000, es que considera que el principal problema para posibilitar la integración física, y por lo tanto para mejorar el flujo de mercaderías, son las «formidables barreras naturales tales como la cordillera de los Andes, la selva amazónica y la cuenca del Orinoco».<sup>1</sup> Esa misma concepción es sustentada por el ex presidente del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social-BNDES, Carlos Lessa, quien señaló: «La cordillera de los Andes es ciertamente una belleza, pero es un terrible problema de ingeniería».<sup>2</sup> Esa lógica de la naturaleza como «barrera» o como «recurso», está presente en todos los aspectos del plan.

En el Seminario Subregional organizado por el Comité de Coordinación Técnica de la IIRSA, en septiembre de 2003 en Lima, se definieron tres objetivos: apoyar la integración de mercados para mejorar el comercio intrarregional; apoyar la consolidación de cadenas productivas para alcanzar competitividad en los grandes mercados mundiales; y reducir el «coste sudamericano» a través de la creación de una plataforma logística vertebrada e inserta en la economía global. Según los principales estudios disponibles, uno de los objetivos de esta integración es poder volcar los recursos naturales de los países sudamericanos para los mercados norteamericanos y europeos.

Estos objetivos se observan de modo transparente en los mapas en los que aparecen los *ejes de integración y desarrollo* que siempre abarcan varios países<sup>3</sup>. Los diez ejes definidos (dos están en estudio) son:

- **Eje andino** (Venezuela-Colombia-Ecuador-Perú-Bolivia).
- **Eje del Amazonas** (Colombia-Ecuador-Perú-Brasil).
- **Eje interoceánico central** (Perú-Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil).
- **Eje interoceánico capricornio** (Antofagasta/Chile-Jujuy/Argentina-Asunción/Paraguay-Porto Alegre/Brasil).
- **Eje del escudo guayanés** (Venezuela-Brasil-Surinam-Guayana).



- **Eje Mercosur-Chile** (Brasil-Uruguay-Argentina-Chile).
- **Eje del sur** (Talcahuano-Concepción/Chile-Neuquén-Bahía Blanca/Argentina).
- **Eje amazónico del sur** (Perú-Brasil-Bolivia)-
- **Ejes marítimos del Atlántico y Pacífico** (todos los países).

Además están en estudio la Hidrovía Paraná-Paraguay y un megaproyecto para unir las cuencas del Orinoco, el Amazonas y el Plata, a través de la interconexión de 17 ríos, lo que permitiría el transporte fluvial entre el Caribe y el Río de la Plata.

Cada uno de los ejes incluye variadas obras. A modo de ejemplo, veamos lo que sucede con el eje Amazonas que une el Pacífico y el Atlántico e incluye tres grandes ecosistemas (costa, sierra andina y selva): deberá unir el Amazonas y sus afluentes con los puertos de Tumaco (Colombia), Esmeraldas (Ecuador) y Paita (Perú). Ello supone mejorar las carreteras existentes y construir otras. Por otro lado, ya que se trata de un eje que se asienta en una densa red de transporte fluvial, debe asegurarse la navegabilidad de los ríos a través del dragado y linealización de algunos tramos, a la vez que

<sup>1</sup> Documento del BID citado en Elisangela Soldati, ob. cit. p. 4.

<sup>2</sup> Citado en Guilherme Carvalho, ob. cit. p. 36.

<sup>3</sup> Todos los mapas pueden encontrarse en [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo) Hacer click en el botón verde «Geopolítica e Integración» y luego en «IIRSA-ALCA». Al aparecer la página hacer click en «Galería de Mapas».

se mejorarán los puertos fluviales. Estas obras y el importante tránsito generarán impactos sobre el ecosistema amazónico.

En las zonas que atraviesa el eje hay un gran potencial hidroeléctrico y grandes reservas de petróleo en explotación, además de cultivos de soja y actividades de extracción de madera, pesca y piscicultura. El eje estará interconectado con otros tres (andino, interoceánico central y escudo guyanés) y conseguirá abaratar el transporte de los países del Pacífico hacia Europa y de Brasil hacia Japón, estimulando el comercio. En plena Amazonía brasileña está contemplada la construcción de dos gasoductos de Coarí a Manaus y de Urucu a Porto Velho, con un coste de 750 millones de dólares, lo que permitirá poner el gas en condiciones de ser exportado desde puntos clave de los ejes amazónico y Perú-Brasil-Bolivia. El primero incluye el importante puerto de Manaus, y el segundo a Porto Velho (Brasil) que quedaría unido con los puertos peruanos del Pacífico para poder sacar la producción cerealera de la zona —donde más están creciendo los cultivos de soja, maíz y trigo—, además del gas de Camisea (Perú).

La mayor parte de los ejes están interconectados. De los diez ejes, cuatro involucran la región amazónica y cinco unen los océanos Pacífico y Atlántico. De esta manera, todas las riquezas naturales del continente quedan a disposición de los mercados.

Por otro lado, se definieron siete procesos sectoriales de integración, para identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que encuentra el proyecto. Los siete procesos son: mercados energéticos regionales, sistemas operativos de transporte aéreo, de transporte marítimo y de transporte multimodal, promoción de las tecnologías de información y telecomunicaciones, facilitación de los pasos de frontera y modalidades de financiación.

Las inversiones totales serían de unos 37 mil millones de dólares. El conjunto del proyecto IIRSA será financiado por el BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la cuenca del Plata (FONPLATA), además de los importantes aportes del brasi-



leño Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (ver recuadros).

En realidad, una parte de estos proyectos ya están en marcha aunque no se menciona que forman parte de la IIRSA. Según el *Informe Anual* de la CAF de 2002, fueron identificados en ese momento cerca de 300 proyectos de integración física en América del sur, de los cuales 140 podían ser ejecutados inmediatamente y 60 de ellos relacionados a la IIRSA ya estaban en marcha: 40 de transporte, 10 de energía y 10 de telecomunicaciones.<sup>4</sup>

## TERRITORIOS Y MERCADOS

Vencer las barreras físicas, legales y sociales para poder implementar la IIRSA, supone cambios profundos en la geografía, la legislación de los estados y las relaciones sociales. Se considera al continente sudamericano como la suma de cinco «islas» que deben ser unidas: la plataforma del Caribe, la

<sup>4</sup> Elisangela Soldati, *ob. cit.* p. 16.

cornisa andina, la plataforma atlántica, el enclave amazónico central y el enclave amazónico sur. Los ejes de integración y desarrollo atraviesan esas «islas» y rompen su unidad, lo que en el lenguaje tecnocrático se denomina como «barreras» naturales.

Desde el punto de vista geográfico, ello supone grandes obras de infraestructura para «corregir» las trabas que impone la naturaleza para hacer más fluido el transporte y el comercio y, de esa manera, reducir los costes. El eje Perú-Brasil-Bolivia, por ejemplo, busca sacar rápidamente la producción agrícola brasileña —en el enclave amazónico del sur— por puertos del Pacífico, evitando el desplazamiento hacia el norte por la cuenca del Amazonas. En este caso, a las obras en ríos se suman carreteras eficientes que atraviesen la cordillera andina. El recorrido natural se modifica —mediante grandes inversiones— para acelerarlo y así llegar velozmente a los mercados mundiales.

Como señala Andrés Barreda, «desde los años ochenta, el tráfico comercial del Pacífico desplaza al del Atlántico; de los noventa para acá, el tráfico portuario del Pacífico supera al del Atlántico; y en el año 2000, en Estados Unidos el tráfico portuario del Pacífico ya doblaba al del Atlántico. Por tanto, hay un problema en el momento en que la economía mundo se reinventa del Atlántico al Pacífico».<sup>5</sup> Eso ha hecho que el canal de Panamá pierda su importancia y en su lugar aparecen estos corredores para conectar ambos océanos. En Sudamérica el «cuello estratégico», según Barreda, es Bolivia, por donde pasan cinco de los doce corredores.

Por otro lado, y siguiendo al mismo autor, la región sudamericana es una de las pocas del planeta que combina los cuatro recursos naturales estratégicos: hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua. Véase que esta profunda modificación de la geografía (quizá el proyecto más ambicioso sea unir los ríos Orinoco, Amazonas y Paraná) no persigue la integración del continente sino su vinculación con los mercados globales. Puede decirse que se trata de una integración «hacia afuera», exógena, en vez de propiciar una integración «hacia adentro». Los ejes o corredores deben tener, además, ciertas características. «Para la conexión en tiempo real internet es básico. Para la conexión justo a tiempo, la intermodalidad es básica».<sup>6</sup> Por lo tanto, los corredores deben combinar una

moderna plataforma de telecomunicaciones con la infraestructura necesaria para el transporte intermodal.

La intermodalidad se asienta en la «revolución de los contenedores»: el sistema es el mismo para el transporte terrestre, aéreo y fluvial y una mercancía debe poder pasar de uno a otro con fluidez, lo que impone carreteras y camiones, aeropuertos y aviones, ríos y barcos capaces de cargar grandes contenedores que ahora sustituyen el viejo concepto de almacén o depósito en el que se guardaban las mercancías. Esto se vincula al nacimiento de las «fábricas globales» que funcionan bajo la premisa *just in time*. Se crea así una suerte de «autómata global» ya que las grandes empresas se han deslocalizado y abarcan todo el planeta en forma de red. Este autómata global, «integrado industrial y productivamente, mantiene ahora nuevas relaciones jerárquicas centro-periferia, pero de carácter industrial», como lo muestra la industria maquiladora.<sup>7</sup> El IIRSA es precisamente el eslabón sudamericano que integra al continente en este proceso, pero de forma subordinada.

Desde el punto de vista de superar las barreras normativas de los estados, la IIRSA profundiza la estrategia neoliberal de desregulación y debilitamiento de los estados nacionales. Adecuar las legislaciones nacionales a las necesidades del comercio mundial supone homogeneizar las normas. De esa manera cada región y cada país pierden sus rasgos diferenciadores y los estados pierden autonomía frente a las multinacionales y los estados del primer mundo.

Por último, deben ser superadas las llamadas «barreras sociales». Un solo ejemplo, entre decenas que se podrían traer, es suficiente para ilustrar de qué se trata: el gasoducto Coari-Manaos, con 420 kilómetros, atraviesa el río Amazonas y una de las zonas mejor preservadas de la selva. Las dos empresas más interesadas en el proyecto son la brasileña Petrobras y la estadounidense El Paso (líder mundial en el área del gas y una de las mayores del mundo en el sector energético). En 1998 Petrobras construyó la primera parte del gasoducto, con

---

<sup>5</sup> Andrés Barreda, *ob. cit.*

<sup>6</sup> *Idem.*

<sup>7</sup> *Idem.*

280 kilómetros, uniendo las reservas de Urucu con la ciudad de Coari. La obra trajo grandes impactos socioambientales a la región: «disminuyó la pesca, afectando a las poblaciones ribereñas que dependen de los peces para sobrevivir; afectó las zonas de extracción de castaña de Pará, fundamental para la sobrevivencia de las comunidades; la población de Coari creció considerablemente, pues la ciudad alberga a los trabajadores que llegan de diferentes lugares, hubo un crecimiento fuerte de la prostitución, de la violencia y de los casos de malaria».<sup>8</sup> Sólo el gasoducto Urucu-Porto Velho afectará a 13 pueblos indígenas y a cinco municipios donde el 90% de la población son indios.

En suma, el beneficio que obtienen un puñado de multinacionales supone perjuicios sociales y ambientales irreversibles, y el debilitamiento de estados de la periferia que se verán impotentes para contener estos problemas.

## DOS CASOS: BRASIL Y BOLIVIA

Este proyecto de integración afecta de modo diferente a cada país y a cada región del continente pero, a grandes rasgos, pueden definirse «ganadores» y «perdedores» en función de los beneficios o daños resultantes de la implementación de la IIRSA. Uno de los problemas del proyecto es, precisamente, que ahondará las diferencias entre países, regiones y sectores sociales ricos y pobres, ya que todos se integrarán en el mercado mundial de forma desigual, en función de las «ventajas comparativas» que hoy presentan. Para ejemplificar estas diferencias tomaremos en cuenta dos países: el más pobre del continente, Bolivia, y uno de los países más industrializados del mundo, Brasil.

En Bolivia sólo es pobre la mayoría indígena. Cuenta con importantes reservas de hidrocarburos, las segundas del continente luego de las de Venezuela. Tiene además una posición geográfica clave, ya que por su territorio rico en biodiversidad —que va del altiplano andino a la selva amazónica—



deben pasar cinco *ejes de integración y desarrollo* que unen el Pacífico y el Atlántico. Por eso la banca internacional definió en el plan «El Cambio para Todos» que Bolivia debía convertirse en «país tránsito del subcontinente y centro distribuidor de gas y otros energéticos».<sup>9</sup> Como país de tránsito, los corredores de exportación de bienes y servicios formarán parte de importantes proyectos binacionales de generación y distribución de energía hidroeléctrica y termoeléctrica.

Según los planes definidos en la IIRSA, el país se verá abocado a la construcción de una nueva Red Fundamental de Carreteras, que dejan zonas enteras del país aisladas pero conectan las reservas de hidrocarburos con los mercados mundiales. El Eje interoceánico central —que une el puerto brasileño de Santos con los chilenos de Arica e Iquique— atraviesa Bolivia por la zona central y es imprescindible para países como Brasil y Chile, que son los más interesados en impulsar el comercio bioceánico. El Eje Perú-Brasil-Bolivia permite unir el Estado brasileño de Rondonia con el Pacífico, para sacar la gigantesca producción de soja de ese estado «aprovechando una de las pocas regiones del continente en el que el cruce de los Andes presenta menores dificultades».<sup>10</sup> De este modo Bolivia es objeto de grandes inversiones que fraccionan su territorio con cinco corredores.

Brasil está en la situación opuesta. Este tipo de integración exógena le permitiría «avanzar en su anhelo de lograr una posición dominante en América Latina, resultado de la estrategia desarrollada desde los ochenta de alcanzar el liderazgo regional a través de la incorporación a su zona de influencia

<sup>8</sup> Elisangela Soldatelli, *ob. cit.*

<sup>9</sup> Fobomade, «El rol de Bolivia en la integración sudamericana», p. 3.

de los países de su entorno geográfico más próximo: Argentina, Uruguay, Paraguay, luego Bolivia y Chile, posteriormente los demás países de la comunidad andina y luego toda Sudamérica, con el fin de fortalecer su economía frente al ALCA». <sup>11</sup>

Brasil está en condiciones muy similares a los países del primer mundo a la hora de obtener beneficios de la IIRSA. En los hechos, Brasil tiene una relación con los demás países sudamericanos —con la parcial excepción de Argentina— similar a la que tienen los países del centro con los de la periferia. En primer lugar, Brasil es el más interesado en la región en poder sacar su producción industrial y del *agrobusiness* por el Pacífico. En segundo lugar, son brasileñas algunas de las empresas que construyen parte de la infraestructura, como la Constructora Norberto Odebrecht, que tiene inversiones en casi todos los países de la región, o como la petrolera Petrobras. <sup>12</sup> En tercer lugar, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) es uno de los principales financiadores de la IIRSA.

El Complejo Río Madera, que es uno de los núcleos del Eje Perú-Brasil-Bolivia, es quizá el mejor ejemplo. Carlos Lessa, ex presidente del BNDES, sostuvo que con ese proyecto «Brasil promueve su propia versión de la conquista del oeste en una zona selvática vecina a Perú y Bolivia, con su megaproyecto que ilustra los sueños de integración de América Latina, en cuyas fronteras está todo por hacer». <sup>13</sup> El proyecto Complejo Río Madera incluye dos hidroeléctricas en Brasil; esclusas para hacer navegable el río, lo que supone la eliminación de una zona de cachelas que «interrumpen» la navegación; una hidroeléctrica en el río Beni (Bolivia) y puertos para la hidrovía de los ríos Madera-Guaporé-Beni-Madre de Dios (Brasil-Bolivia-Perú). El proyecto permite «la generación de energía en cantidades significativas y a bajo coste y para la consolidación del Polo de Desarrollo del agrobusiness en la región oeste de Brasil y la Amazonía boliviana», lo que permite la reducción de los costes de transporte de granos y otras mercancías. <sup>14</sup>

El proyecto tendrá un enorme impacto ambiental, y beneficiará sólo a Brasil. «Las empresas brasileñas se constituirán en el único comprador de la toda la energía producida, imponiendo condiciones de compra, contratos y precios». El

proyecto demanda una inversión de 6.000 millones de dólares, beneficiará a las brasileñas Odebrecht, Furnas Centrais Eléctricas y al grupo Tedesco Maggi (el mayor exportador de soja de Brasil), que ha invertido cien millones de dólares en la navegabilidad del río Madera, «donde posee la flota más importante de barcasas y remolcadores, con una capacidad de transporte fluvial de 210 mil toneladas por mes». <sup>15</sup>

Observado en perspectiva, proyectos como el Complejo Río Madera forman parte de la geopolítica brasileña de expansión hacia el oeste y de ocupación de territorios «vacíos», de control de recursos estratégicos como los hidrocarburos bolivianos, y confirma la impresión de que «los gobernantes brasileños parecen haber llegado a la conclusión de que el aumento de la competitividad brasileña en el mercado internacional depende, en gran medida, de la integración de Sudamérica». <sup>16</sup> Sólo habría que agregar que se trata de una integración doblemente subordinada: a Brasil, por parte de los países sudamericanos, y del conjunto de la región al mercado y el empresariado mundiales.

## LA IIRSA EN EL MUNDO

La IIRSA aparece estrechamente vinculada al ALCA, al punto que puede decirse que son dos caras de una misma moneda. «El ALCA determina lo jurídico administrativo en forma más concreta y la IIRSA la infraestructura». <sup>17</sup> Y ambos aparecen ligados a un proyecto más vasto del que forma parte también el Plan Puebla-Panamá.

Sin embargo, la IIRSA tiene una particularidad: es un tipo de integración nacida en el Sur, gestionada en gran me-

---

<sup>10</sup> *Idem*, p. 7.

<sup>11</sup> *Idem*, p. 6.

<sup>12</sup> Ver el informe «Brasil y el difícil camino hacia el multilateralismo» en [www.americaspolicy.org](http://www.americaspolicy.org)

<sup>13</sup> Patricia Molina, *ob. cit.*

<sup>14</sup> *Idem*.

<sup>15</sup> *Idem*.

<sup>16</sup> Guilherme Carvalho, *ob. cit.* p. 64.

<sup>17</sup> Marcel Achkar y Ana Domínguez, *ob. cit.* p. 18.

didada por las élites del Sur, pero que beneficia a los sectores mejor insertos en el mercado internacional. El énfasis en las obras de infraestructura aparece vinculado a la necesidad de los mercados mundiales de conseguir un flujo sostenido y en aumento constante de las exportaciones de materias primas y recursos naturales. Y hacerlo de modo «competitivo», o sea reduciendo los costes. Es evidente que este tipo de desarrollo generará más pobreza y mayores desigualdades, aumentará la concentración de la riqueza a escala local y global y tendrá profundos impactos ambientales. Entre otras consecuencias negativas, la deuda externa de los países de la región seguirá creciendo y la sobreexplotación de los recursos puede llevar a que en algunas décadas los países que cuentan con petróleo o gas como su principal riqueza, acaben por agotarla sin haber obtenido ninguna ventaja.

Por último, y éste es uno de los aspectos más preocupantes de la IIRSA, la forma cómo se está implementando es muy grave, ya que los proyectos se están llevando adelante en silencio. Así como en todo el continente hay un amplio debate sobre el ALCA y los TLC, los proyectos vinculados a la IIRSA se vienen realizando sin participación de las sociedades civiles ni de los movimientos sociales, sin información por parte de los gobiernos. Este estilo induce a pensar que se busca evitar el debate. En paralelo, se están construyendo los proyectos en partes para más tarde enlazarlos, lo que impide la vigilancia y control de las poblaciones afectadas y facilita que se burlen las leyes ambientales. Formalmente, la IIRSA nació en el año 2000, pero buena parte de los proyectos vienen de los años noventa. El aspecto más perturbador es si la creación de esta enorme red de infraestructura no conseguirá, finalmente, imponer los mismos objetivos del ALCA pero sin ese nombre, sin debate, de modo vertical por parte de los mercados y las élites. Si esto fuera así, tal vez en unas décadas se haya consumado, de forma invisible, un gigantesco proyecto que remodela todo el continente y afecta a todos sus habitantes. Porque las élites saben, como lo muestra la experiencia reciente, que un debate abierto de sus planes, los condena al fracaso.

## SIGLAS Y ENLACES

- ALCA: Área de Libre Comercio de las Américas <http://www.ftaa-alca.org>
- BNDES: Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social [www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)
- CAN: Comunidad Andina de Naciones: [www.comunidadandina.org](http://www.comunidadandina.org)
- CAF: Corporación Andina de Fomento [www.caf.com](http://www.caf.com)
- Fobomade: Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo)
- FONPLATA: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata [www.fonplata.org](http://www.fonplata.org)
- IIRSA: Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)
- TLC: Tratado de Libre Comercio

## BIBLIOGRAFÍA

- ACHKAR, Marcel y DOMINGUEZ, Ana (2005), «IIRSA: Otro paso hacia la des-soberanía de los pueblos sudamericanos», Programa Uruguay Sustentable-Redes Amigos de la Tierra, Montevideo.
- BARREDA, Andrés (2005), «Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales», 20 de diciembre, en [www.alainet.org](http://www.alainet.org).
- CARVALHO, Guilherme (2006), «La integración sudamericana y Brasil», *Action Aid*, Rio de Janeiro.
- Fobomade (2003), «Las venas del ALCA. IIRSA. Bolivia, un país de tránsito y de extracción de recursos», La Paz, julio, en [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo).
- «El rol de Bolivia en la integración sudamericana» en [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo).
- HERBAS Camacho, GABRIEL Y MOLINA, Silvia (2005), «IIRSA y la integración regional», en revista *OSAL*, n° 17, Buenos Aires, Clacso, mayo-agosto.
- MOLINA, Patricia «Bolivia-Brasil: Relaciones energéticas, integración y medio ambiente», en [www.fobomade.org.bo](http://www.fobomade.org.bo).
- SOLDATELLI, Elisangela (2003), «IIRSA. E esta a integraçao que nós queremos?», *Amigos da Terra*, Porto Alegre, diciembre.

### **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

Institución financiera regional creada en 1959 par impulsar el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe. Tiene 46 miembros: 26 de América Latina y el Caribe, Estados Unidos, Canadá y 18 países extra regionales. La autoridad máxima es la Asamblea de Gobernadores integrada por los ministros de Hacienda de cada país.

El poder de voto está determinado por las acciones de cada uno: América Latina y el Caribe 50%; Estados Unidos 30%; Japón 5%; Canadá 4% y resto 11%. Brasil, Argentina y México tienen la misma cantidad de acciones que Estados Unidos.

Entre 1961 y 2002 el BID aprobó préstamos de 18.823 millones de dólares: 51% a proyectos de energía; 46% a transporte terrestre y 3% a telecomunicaciones, transporte marítimo, fluvial y aéreo. Brasil obtuvo el 33% de los recursos.

### **Corporación Andina de Fomento (CAF)**

Institución financiera multilateral creada en 1970. Hasta 1981 aprobó operaciones por 618 millones de dólares pero entre 1995 y 1999 tuvo una gran expansión aprobando operaciones por 12.325 millones.

Es el mayor agente de financiación de proyectos de infraestructura en América Latina. Tiene 16 países miembros y es el primer financiador de los países de la Comunidad Andina de Naciones. Es un gran financiador de la IIRSA y del Plan Puebla Panamá (PPP) y puede llegar a financiar el canal Atrato-Truandó o Atrato-Cacarica-SanMiguel, que permitirá la conexión entre IIRSA y PPP.

### **Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)**

Creado en 1971 para financiar proyectos de integración de esta cuenca. Brasil y Argentina tienen el 33,3% cada uno, Bolivia, Paraguay y Uruguay el 11,1% cada uno. Financia proyectos por unos mil millones de dólares en transporte, proyectos agropecuarios, industria, exportaciones y salud.

### **Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES)**

Banco público brasileño creado en 1952. Con el gobierno Lula está dirigido a financiar grandes proyectos de infraestructura en América del Sur. Cuenta con grandes recursos, mayores a los de los otros organismos financieros de la región, y está implementando proyectos de energía e hidroeléctricos muy importantes en Venezuela y Ecuador, entre otros. Con Venezuela y Argentina tiene proyectos superiores a los mil millones de dólares con cada uno.

# Los dueños del río

## La hidrovía Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina

Taller Ecologista (Rosario)\*

### INTRODUCCIÓN

En 1998, en un trabajo editado con el título «Los ríos nos unen»,<sup>1</sup> la Corporación Andina de Fomento (CAF) hizo pública una propuesta para la «integración fluvial suramericana», en la que postulaba la creación de un Eje Norte-Sur que pudiera interconectar las tres grandes cuencas hídricas de Sudamérica: la del Orinoco, la del Amazonas y la del Plata, con el fin de forzar a la integración de 50.000 kilómetros de vías navegables. La CAF, institución financiera multilateral

\* Documento editado por: Taller Ecologista (Rosario), en el marco de la Coalición Ríos Vivos. Santa Fe, Abril de 2005. Revisado en julio 2006. Producción periodística y textos: Eliezer Budasoff.- Coordinación y Edición: Elba Stancich - Taller Ecologista: C.C. 441 — C.P. 2000 Rosario - Argentina - Info@taller.org.ar - www.taller.org.ar .

<sup>1</sup> Corporación Andina de Fomento (www.caf.com). Los Ríos nos unen. Integración fluvial suramericana. Edición Bogotá, Colombia, noviembre 1998.

<sup>2</sup> Ver: Andrés Barreda, Sentido y origen del ALCA. Separata de la revista «Biodiversidad, sustento y culturas». Impresa en julio de 2004. Edición a cargo de REDES-Amigos de la Tierra Uruguay. El autor es profesor del Área de Economía Política de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México.



que opera de puente entre la región (América Latina y el Caribe) y los mercados internacionales de capital, no hacía más que cumplir con una de sus principales actividades al reactivar el viejo sueño de explotar las riquezas de América del Sur a través de la interconexión fluvial: impulsar el desarrollo de infraestructura para fomentar las inversiones y nuevas oportunidades de negocio.

Desde 2000, y con el propósito de alentar obras vitales para el desarrollo del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA),<sup>2</sup> la CAF impulsa junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) el faraónico plan de Infraestructura para la Integración Regional Sur Americana (IIRSA). El proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná, uno de los ejes de «integra-

ción» propuestos en el IIRSA,<sup>3</sup> es una megaobra ideada para aumentar la capacidad de tráfico de productos —principalmente agrícolas (soja), minerales (hierro y manganeso) y combustibles—, haciendo viable el transporte de grandes cargas a través de los ríos Paraguay y Paraná: un plan para garantizar la navegación continua de convoyes de barcazas del largo de hasta tres estadios de fútbol,<sup>4</sup> día y noche, los 365 días del año, en un trayecto que se extiende por 3.400 kilómetros de río entre Puerto Cáceres<sup>5</sup> (Brasil) y el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay). Un plan de obras con una influencia directa para más de 20 millones de personas, en una región de magnífica riqueza hídrica, que contiene algunas de las tierras más fértiles del planeta, ecosistemas únicos, reservas de biodiversidad y recursos naturales de valor incalculable, que despiertan el interés de los inversionistas privados. Las obras en la hidrovía, de hecho, son un negocio fabuloso para el conjunto de intereses particulares que más las promueven: un proyecto clave en los planes de apertura de mercados para la conquista de corporaciones e inversionistas del Primer Mundo,<sup>6</sup> que está asociado, básicamente, a grandes beneficios para transnacionales que monopolizan el mercado internacional de granos y holdings de compañías dedicadas al transporte fluvial y marítimo; un proyecto que, además, abre caminos para grupos financieros internacionales que hoy incorporan, dentro de los «derivados financieros» que manejan entre sus productos, el «novedoso y sofisticado mercado del control, exploración y explotación de territorios».<sup>7</sup>

Con el apoyo de los bloques locales de poder ligados a los agronegocios, las agencias bursátiles de la región, las cámaras portuarias y las empresas que apuestan a las concesiones de las obras, la ecuación comercial de la hidrovía cierra para todos, menos para la mayoría de los habitantes de Sudamérica. Los países<sup>8</sup> comprometen dineros públicos para una megaobra de infraestructura que beneficia a inversionistas, principalmente del Primer Mundo, que especulan con las posibilidades de aumentar la sobreexplotación de los recursos de la región. Desde tiempos remotos los ríos Paraguay y Paraná fueron utilizados como vías de navegación, en las condiciones que lo permitían, para el transporte de personas y mercancías. Ahora, para adecuar el sistema fluvial Paraguay-Paraná a los colosales objetivos comerciales de los inversionistas, es necesario someter a los ríos al

riesgo de un desastre ambiental; es necesario intervenir en los ecosistemas con grandes obras de ingeniería; es necesario permitir la saturación de las aguas con pesticidas y metales pesados, es necesario aumentar la deforestación, presionar la producción agrícola hasta agotar las tierras, y desplazar pequeñas y medianas cadenas productivas y comunidades dependientes de la vida de los ríos. Esto es a lo que, explícitamente, los promotores de la hidrovía le llaman progreso.

## AGRONEGOCIOS EN EL PARANÁ: EL AGUA Y EL ACEITE

Durante el último año, las transnacionales ligadas a los agronegocios anunciaron inversiones por un monto de 900 millones de dólares<sup>9</sup> en Argentina, casi todas en la zona del Gran Rosario (Santa Fe), para aumentar sus capacidades de almacenamiento, transporte y trituración del poroto de soja. «La inversión fundamentalmente es de grandes empresas internacionales que están establecidas en Argentina, en Brasil, en Europa y también, por supuesto, en Estados Unidos; pero han visto aquí, en Argentina, las mayores posibilidades».<sup>10</sup> Así

---

<sup>3</sup> [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org).

<sup>4</sup> Los convoyes, formados por un empujador y varias barcazas, pueden ser organizados con diferentes dimensiones, pero se prevé que la hidrovía permita la circulación de estructuras de hasta 20 barcazas, denominadas «convoy de 4 x 5», que miden aproximadamente 300 metros de largo (eslora) por 48 metros de ancho (manga). Ver: Programa Hidrovía Paraguay-Paraná —Síntesis Marzo 2004.

<sup>5</sup> Los nuevos estudios para el desarrollo de obras en la hidrovía, adjudicados en 2003, se proyectaron sólo hasta la localidad brasilera de Corumbá. El tramo que va desde Corumbá hasta puerto Cáceres es parte del Gran Pantanal matogrossense y es el más conflictivo del proyecto.

<sup>6</sup> Ver: Peter Roset, TLCAN, ALCA y OMC: un solo frente. La Jornada, México D.F., XII, 2002. En: Andrés Barreda, Op. Cit.

<sup>7</sup> Hernando Gómez Serrano, Op. Cit.

<sup>8</sup> Argentina, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Brasil.

<sup>9</sup> Rogelio Pontón, titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario. Ponencia realizada en el «XIV Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior», 15 de septiembre de 2004.

<sup>10</sup> Ídem.

comenzaba Rogelio Pontón, titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, su explicación sobre la rápida necesidad de las obras en la hidrovía: para el 2007, según las estimaciones bursátiles, la producción argentina de granos —una de las más importantes del mundo— no bastará para alimentar la capacidad de producción instalada por los inversores, que necesitarán «bajar» soja desde Paraguay, Bolivia y el sur de Brasil, usando mayores embarcaciones para abaratar los costos de transporte, con el fin de utilizar al máximo su futuro potencial para procesar y comercializar la soja y sus derivados.

El 9 de septiembre de 2004, un periodista agropecuario de Argentina escribió que «los más preocupados por la hidrovía» eran los productores de Estados Unidos: «sus organizaciones visitan anualmente el país y usan este ejemplo para presionar a su gobierno a que haga obras similares en el Misisipi».<sup>11</sup> Ya en 2001, en el artículo *La Conexión Misisipi-Paraguay*, el periodista y director del programa para América Latina de International Rivers Network (IRN), Glenn Switkes, indicaba que las operadoras de barcasas en el Misisipi y las mayores compañías de agronegocios venían impulsando una serie de obras en la hidrovía del alto Misisipi —hoy el río más contaminado de los Estados Unidos—, para poder «competir» con los productores de granos en Brasil y Argentina.



Sin embargo, seguía Switkes, los «dueños» del río Misisipi, los que más se verían beneficiados por el incentivo público de abaratar el costo de transporte de la soja norteamericana, eran los mismos que habían conseguido hacerse «dueños» del río Paraguay,<sup>12</sup> una de las principales vías de salida de la soja brasilera, y son los mismos que están apropiándose del río Paraná, principal vía de salida de la soja argentina.

Los nombres de Cargill, Bunge, Archer Daniels Midland, Louis Dreyfus —cuatro de las mayores *traders* de granos en el mundo—<sup>13</sup> y el de American Commercial Lines (ACL) International —unidad comercial del holding<sup>14</sup> que domina el servicio fluvial en el Misisipi—, volverían a aparecer ligados a los proyectos de convertir ríos en canales industriales a través de sus inversiones en la costa del río Paraguay o del Paraná, o en las dos. Diseñado de acuerdo a las estrategias transnacionales de las corporaciones, en realidad, el proyecto de la hidrovía contempla destinos específicos para las producciones de cada país, según las características naturales y las ubicaciones geográficas de sus territorios. El criterio global de los inversionistas, en cada caso, siempre ha sido el mismo: la mayor explotación de recursos posible, con el menor costo de comercialización posible, y el más amplio control posible sobre el desarrollo a futuro de los territorios.

El periodista Brewster Kneen, en su artículo sobre la Geopolítica de los Organismos Genéticamente Modificados,<sup>15</sup> cita como ejemplo una nota publicada por el *Financial Times* el 20 de noviembre de 1996: «Un documento del Banco Mundial de 1986 identificó las tierras bajas del este de Bolivia como tierras privilegiadas para la soja, y antes de 1995

<sup>11</sup> Héctor A. Huergo, *Lo que faltaba. Ahora se critica a la hidrovía del Paraná*. Diario Clarín, 9 de septiembre de 2004.

<sup>12</sup> Glenn Switkes, *A conexão Misisipi-Paraguay*. 13 de febrero de 2001.

<sup>13</sup> El Fondo Latinoamericano para el Arroz de Riego señala que «cinco grandes oligopolios, (Cargill, Continental, Louis Dreyfus, Bunge y Archer Daniels Midland) controlan cerca del 90% del comercio mundial de granos». Es fácil mostrar, sostiene la FLAR ([www.flar.org](http://www.flar.org)), «que un oligopolio (pocos vendedores en cartel), que a su vez es un oligopsonio (son pocos compradores en la cadena) logra capturar beneficios de consumidores y productores a la vez».

<sup>14</sup> American Commercial Lines (ACL). *La unidad internacional de ACL -la «principal línea de transporte fluvial en el mundo», según su propia definición- posee dos divisiones en Sudamérica y opera barcasas a través de los sistemas fluviales Paraguay-Paraná, Orinoco e Higuamo.*

<sup>15</sup> Brewster Kneen, *The geo-politics of Genetic Modified Organism*. Revista *Theomai* número 5, primer semestre de 2002. *Publicación de la Red de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo, Universidad Nacional de Quilmes. El periodista es autor del libro «El gigante invisible, Cargill y sus estrategias transnacionales».*

había cerca de 340.000 hectáreas bajo soja. Alrededor de una tercera parte de los dos millones de hectáreas potencialmente ricas han sido hasta ahora despejadas para la agricultura. Mucho del crédito para ello va a Joaquín Aguirre, que ya en 1930 soñaba con convertir el sistema de los ríos Paraguay-Paraná en el Misisipi-Missouri sudamericano...». En 1996, indica Kneen, Cargill formó una alianza empresarial de riesgo compartido con Aguirre Portuaria S.A. para el almacenamiento de granos, oleaginosas y derivados, y el manejo de un elevador en la Zona Franca Puerto Aguirre, en Quijarro (Bolivia). La soja boliviana sería transferida de los trenes y camiones a las barcasas, para transportarla hasta Argentina por la hidrovía. También en 1996, con «la hidrovía Paraguay-Paraná en mente»,<sup>16</sup> Cargill expandió su planta en San Martín (Rosario, Argentina), para convertirla en una de sus principales procesadoras de soja en el mundo. Ese mismo año, la operadora de barcasas ACBL se instalaba en Pueblo Esther, una localidad ubicada al sur de Rosario, y se iniciaron trabajos de dragado en el Canal Tamengo (Bolivia), una de las zonas más vulnerables del proyecto, a pesar de que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) se había comprometido a no iniciar las obras hasta que no estuviesen concluidos los primeros estudios oficiales. Cinco años después, señala Kneen, trascendió que Cargill había comprado el 51% del puerto de granos de Puerto Aguirre en el canal Tamengo, en Bolivia, cerca de Corumbá (Brasil).

El proyecto de abaratar los costos de transporte con la utilización de embarcaciones más grandes afianzó a Argentina, y principalmente a la zona del Gran Rosario —por su cercanía con la materia prima— como principal destino para invertir en la trituration y el procesamiento de soja. La devaluación de la moneda argentina (2001), y la incorporación masiva de la soja transgénica en el país aceleraron el proceso, estimulado por el renovado compromiso de los gobiernos de la cuenca del Plata en reactivar el programa de la Hidrovía. Las condiciones del país permitían costos de trituration dos veces menores que los de los Estados Unidos y hasta tres veces menores que los de Brasil,<sup>17</sup> y la hidrovía permitía contar con las cosechas de Bolivia, Paraguay y el sur de Brasil como insumo.

Cargill y Bunge, la mayor exportadora y la mayor procesadora de soja en Brasil, respectivamente, figuran entre las

cinco empresas que más facturaron en Argentina en 2003.<sup>18</sup> Ambas empresas se destacaron en 2004 por sus anuncios de inversiones para aumentar su capacidad de procesamiento y comercialización de soja, por montos muy superiores a los del resto de las cerealeras: entre las dos, según se indicó a la prensa argentina, prevén un desembolso de 500 millones de dólares.<sup>19</sup> Un año antes de conocerse públicamente estas inversiones, durante la xxiv Reunión del Consejo Mercado Común, los presidentes de Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil, Bolivia y Chile, se habían comprometido para que «los trabajos de mejoramiento de la navegabilidad de la hidrovía Paraguay-Paraná se ejecuten en el plazo más corto posible», a partir de la propuesta que se estaba elaborando «en el ámbito del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, con financiación de la Corporación Andina de Fomento (CAF)».

El negocio de la hidrovía, como señala Jesús González, ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables y ex Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía durante el gobierno de Carlos Menem, se reparte entre los agronegocios y la logística.<sup>20</sup> En octubre de 2004, un periódico de Rosario<sup>21</sup> calculaba que ocho empresas de trading de soja (Cargill, Bunge, Aceitera General Deheza, Louis Dreyfus, Molinos Ríos de la Plata, Nidera, Toepfer y Vicentín), habían sumado en sus ventas de un año más de 10.000 millo-

<sup>16</sup> Brewster Kneen, *Op. Cit.*

<sup>17</sup> «Si en la Argentina estamos hablando de un costo de trituration, de 5 o 4 dólares por tonelada, en Brasil hay que hablar de tres veces más y en Estados Unidos es de 10 dólares por tonelada». Conferencia de Rogelio Pontón, titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, septiembre de 2004.

<sup>18</sup> Revista Mercado. *Las 1000 empresas que más venden*. Edición número 1036, junio de 2004.

<sup>19</sup> Cargill: US\$ 200 millones para planta y puerto en Villa Gobernador Gálvez y ampliación de planta en Puerto General San Martín (Santa Fe). Bunge: US\$ 300 millones para complejo portuario con dos muelles separados para el movimiento de oleaginosas y fertilizantes en Ramallo (provincia de Buenos Aires).

<sup>20</sup> Jesús González. Director ejecutivo de Fundosmil. Ponencia realizada en el «XIV Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior», 15 de septiembre de 2004.

<sup>21</sup> Martín Escobedo y Rodrigo Miró, *La otra cara del boom sojero*, Periódico El Eslabón, Rosario, octubre de 2004.

nes de dólares,<sup>22</sup> casi ocho veces el presupuesto anual de la provincia de Santa Fe. Por los puertos privados de Santa Fe se despacha hoy el 78% de la cosecha nacional exportada,<sup>23</sup> aunque allí las *traders* de soja están exentas del pago del impuesto a los Ingresos Brutos. Cargill, Bunge, Aceitera General Deheza, Louis Dreyfus, Molinos y Vicentín (y también el grupo Noble) anunciaron a lo largo de 2004 inversiones para aumentar su capacidad productiva.

A pesar del fervor con el que los sectores dominantes defienden las inversiones extranjeras, el supuesto «efecto derrame» que éstas provocan en las economías huéspedes es más un imperativo ideológico que una verdad ajustada a un análisis real de la situación. En su informe sobre La inversión extranjera en América Latina y el Caribe, 2003, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), señala que la «idea de beneficios automáticos y efectivos» provocados por la Inversión Extranjera Directa (IED) «dominó durante mucho tiempo, pero en la actualidad ya no es así». Un párrafo del informe resulta esclarecedor en este sentido: «Una completa reevaluación de la literatura sobre los efectos de derrame de la IED, a partir de estudios de caso empíricos, ha llevado a nuevas conclusiones que sugieren que los impactos no son exclusivamente —e incluso no necesariamente— positivos. En estos nuevos estudios, en los que se aplicaron metodologías mejoradas, se plantea que con mucha frecuen-

cia los efectos de la inversión extranjera han sido neutros o negativos o, en el mejor de los casos, la situación resultante es poco clara, especialmente cuando se trata de países en desarrollo y economías en transición».<sup>24</sup>

Así, aunque el argumento vital para otorgar privilegios a las inversiones extranjeras ha insistido en la importancia que éstas tienen para el desarrollo de las economías regionales, la CEPAL, más consecuente y menos interesada en sostener mitos, indica que la inversión extranjera directa «dirigida a explotar recursos naturales» puede generar impactos positivos en los países donde opera, pero «básicamente por la vía del pago de impuestos y del gasto que la empresa realiza localmente (salarios y compra de insumos)».<sup>25</sup> La experiencia real de las inversiones en Santa Fe —que contiene hoy el principal complejo mundial de producción de aceite de soja—, llega a debilitar incluso estos escasos argumentos de beneficio. Por un lado, las características de las inversiones cerealeras permite a medios especializados afirmar que, en realidad, «la industria aceitera es una de las que menos puestos de trabajo generan por cada dólar de facturación, ya que si bien requiere de un importante encadenamiento de servicios (empresas de transporte fluvial y marítimo, flete por camiones), no desarrolla en torno suyo un gran encadenamiento productivo, tal como sucede con otras industrias...».<sup>26</sup> Por otro lado, a las exenciones otorgadas directamente por las políticas tributarias provinciales, se suman las denuncias contra estas empresas por maniobras para evadir retenciones e impuestos a las ganancias.

En julio de 2002, el titular de la Aduana argentina, Mario Das Neves, en una conferencia de prensa en Casa de Gobierno, denunció la existencia de maniobras de subfacturación por parte de empresas cerealeras y petroleras en el país.<sup>27</sup> En octubre del mismo año, funcionarios de la Dirección General de Impuestos (DGI), declararon que estaban investigando «maniobras de triangulación», y dejaron trascender que «la lupa estaba orientada a tres de las mayores *traders* de cereales: Cargill, Dreyfus y Alfred Toepfer».<sup>28</sup> Posteriormente, junto a Das Neves, el jefe de la Administración Federal de Impuestos (AFIP) de Argentina, Alberto Abad, ordenó una investigación sobre las maniobras de triangulación en las exportaciones y sus montos. El estudio entregado por los investigadores al

<sup>22</sup> 32.217 millones de pesos argentinos.

<sup>23</sup> Ver: Quincenario Punto Biz, *El «dream team» de los puertos privados cerealeros. Dossier Hidrovía*, 26 de julio de 2004.

<sup>24</sup> Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe, 2003*. ([www.eclac.cl](http://www.eclac.cl))

<sup>25</sup> CEPAL, *Op. Cit.*

<sup>26</sup> Infobae. *Por el crecimiento, Argentina deberá importar soja*. 30 de agosto de 2004.

<sup>27</sup> Oscar Ainsuain y Alejandro Hugolini, *El Boom Sojero (parte IV): Evolución fiscal, estafa y especulación (maniobras económicas y presión política de las cerealeras)*.

<sup>28</sup> Ídem. «Los especialistas detectaron que por ejemplo Cargill Argentina vendía granos a Cargill Uruguay a un precio mucho más bajo que el del mercado internacional y Cargill Uruguay los revendía al precio internacional a Brasil. Los expertos concluyeron que había certezas de que los embarques se hacían directamente hacia el destino final (Brasil) y que la exportación al paraíso fiscal (Uruguay) era ficticia».



ministro de Economía de Argentina, sobre el 40% de las exportaciones del primer semestre de 2002, permitía calcular que la subfacturación total de las cerealeras en ese período rondaba los 400 millones de dólares.<sup>29</sup> En octubre de 2004, la AFIP reveló a medios gráficos de Rosario que las empresas cerealeras evadían millones en impuestos, «sin que nadie pueda ponerles freno».<sup>30</sup> Las fuentes del gobierno, indicaba la nota, «advierten que el hecho de tener puertos propios de embarque les permite a todas estas empresas manejar un alto nivel de evasión».<sup>31</sup>

## RÍOS PRIVADOS, NEGOCIOS REDONDOS

La demanda de «previsibilidad» para los inversores, una de las exigencias más repetidas por los sectores neoliberales de Argentina después de la devaluación de la moneda, no se res-

tringe, en el caso de las empresas que apuestan a la hidrovía, a cuestiones jurídicas y tributarias. El reclamo de «previsibilidad» que los capitales transnacionales hacen a los gobiernos para invertir en la costa de sus ríos apunta principalmente al abaratamiento de los costos de transporte, a partir de la posibilidad de utilizar embarcaciones mayores: son las obras en la hidrovía las que les podrán asegurar obtener los márgenes de beneficios previstos en sus inversiones.

Lejos de los procesos de integración, la relación entre las obras en la hidrovía y la necesidad de las transnacionales de asegurar el rédito de sus inversiones es tan estrecha, que las proyecciones de producción de una sola compañía radicada en Brasil pueden servir de pilares para el proyecto, cuando se habla de su objetivo verdadero: «Si tomamos algunas proyecciones para el 2010, en lo que hace a granos podemos tener una exportación de 62 millones de toneladas (estimando una cosecha de 100 millones de toneladas) por los puertos de la hidrovía. Para ese mismo 2010 consideramos una exportación de mineral de hierro por parte de Río Tinto Zinc muy modesta de 10 millones de toneladas. Lo cual nos daría un total de 72 millones de toneladas con un incremento significativo con respecto a los 44 millones actuales».<sup>32</sup> Así explicaba el ingeniero Raúl Escalante, de la empresa Hidrovía S.A.—concesionaria del dragado en el tramo que abarca desde Santa Fe hasta el océano Atlántico— la rápida necesidad de poner «en condiciones» la vía navegable, para evitar «congestión en el tráfico». La angloaustraliana Río Tinto, propietaria de minas en todos los continentes y una de las principales productoras de hierro en el mundo, confirmó este año que tenía programado invertir casi mil millones de dólares para aumentar la producción de su mina en Corumbá (Brasil), con el objetivo de llegar a producir 15 millones de toneladas

---

<sup>29</sup> *Ídem.*

<sup>30</sup> Rodrigo Miró, «La otra cara del boom sojero.» *Periódico El Eslabón*, Rosario, octubre de 2004.

<sup>31</sup> *Ídem.*

<sup>32</sup> Raúl Escalante, «Importantes beneficios por la profundización de la hidrovía». *Anuario portuario y marítimo, Special edition 2004. Ponencia realizada en el XIII Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.*

de hierro para 2009.<sup>33</sup> En octubre de 2000, en la reunión de la comisión técnica del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), la compañía llegó a decir que su proyecto de expansión en Corumbá avanzaría «en la medida en que avanza la Hidrovía Paraguay-Paraná»: el «camino crítico para la decisión», advertía la corporación con sede en Londres, «depende exclusivamente de que las condiciones de navegación de los ríos Paraguay y Paraná aseguren una operación permanente durante todo el año».<sup>34</sup>

En 1995, Argentina otorgó la concesión del dragado del río Paraná entre Santa Fe y el Océano Atlántico a la empresa de capitales belgas y argentinos Hidrovía S.A. Cuando se realizó el contrato, el gobierno de Carlos Menem se comprometió a subsidiar a la empresa con 40 millones de dólares por año, durante diez años primero, y por ocho más cuando extendió la concesión hasta el 2013. Entre 1995 y 2000, Hidrovía embolsó 235,2 millones de dólares en subsidios estatales (39,2 por año), a pesar de que «la tasa de rentabilidad superaba holgadamente la proyectada en la oferta de licitación y sin que el Estado pusiera en marcha el ente regulador que debía controlar la concesión del servicio».<sup>35</sup> En diciembre de 2002, tras un año y medio de retraso en el pago de los subsidios estatales a causa de la promulgación de la Ley de Emergencia Económica, Hidrovía S.A. consiguió que el gobierno de Eduardo Duhalde le permitiera aumentar un 45 %

las tarifas dolarizadas del peaje como compensación, aunque la concesión no contaba con ningún tipo de control del Estado. A diez años de la adjudicación del servicio, el Estado ni siquiera sabe cuánto obtiene la empresa en concepto de ganancias. Cuatro meses después de que se autorizara por decreto la subida del peaje, la Oficina Anticorrupción emitía un dictamen señalando que todavía no había sido creado el Órgano de Control para fiscalizar la concesión, que los pliegos de la licitación habían sido arreglados para favorecer a la empresa, y que nunca se había realizado una auditoría de costos para saber si la tarifa del peaje era adecuada. Mientras la empresa analiza hoy «presentarse en la futura licitación para la adecuación de la hidrovía Paraguay-Paraná desde Santa Fe a Brasil»,<sup>36</sup> la Justicia Federal de Argentina (Sala II de la Cámara Federal), ordenó al Juez Rodolfo Canicoba Corral que reabriera el expediente y aceptara a la Oficina Anticorrupción como querellante en la causa iniciada por la concesión del dragado: «Una de las causas más cuestionadas en la adjudicación de obras públicas durante la ola privatizadora de los noventa».<sup>37</sup>

En 1996, el mismo año que Cargill invertía para exportar desde Bolivia y ampliaba su capacidad para procesar en Argentina, la empresa de transporte fluvial American Commercial Lines (ACL) desembarcaba en Pueblo Esther, unos 24 kilómetros río abajo de Rosario, en Santa Fe, con el nombre de ACBL Hidrovías S.A para su subsidiaria. Los gobiernos provincial y municipal cedieron entonces un islote y permitieron la transformación de la zona residencial de Pueblo Esther para la radicación de ACBL Hidrovías S.A., que fue eximida de impuestos y construyó allí un puerto flotante, realizó obras en la barranca, edificó una playa de estacionamiento para barcasas e impidió eventualmente el paso de la gente al río Paraná por accesos públicos. En 2000, ACBL incorporó como socio al grupo chileno-argentino Ultrapetrol, cambió su nombre por UABL Bahamas Ltd., y en abril de 2004 —por un poco más de 24 millones de dólares—, la norteamericana vendió el 50% de sus acciones a Ultrapetrol,<sup>38</sup> que pasó a ser propietario de la principal operadora del servicio fluvial en la hidrovía Paraguay-Paraná, con una flota de 437 barcasas, 19 remolcadores y un trasbordador de granel barcaza-buque. Ann Adams, vocera de American Commercial

<sup>33</sup> Vera Saavedra *Durão Do Rio, Rio Tinto desafía a Vale e investe US\$ 1 billón no Brasil*. *Valor Económico*, 24 de noviembre de 2004. El 19 de enero de 2005, el mismo diario informó que el gobierno proyectaba enviar al Congreso Nacional un proyecto para modificar la ley que impedía la actuación de las mineras extranjeras en áreas de frontera, hasta 150 kilómetros territorio adentro. La noticia indicaba que el asunto tenía por objetivo abrir espacio para fuertes inversiones de mineras extranjeras en el país, como las de Río Tinto y su plan de inversión en Corumbá (Mato Grosso do Sul), en la frontera con Bolivia.

<sup>34</sup> Glenn Switkes, *Op. Cit.*

<sup>35</sup> Miguel Jorquera, *Reabren la causa hidrovía, una de las naves insignia del menemismo*. *Diario Página/12*, Buenos Aires, 8 de marzo de 2005.

<sup>36</sup> *Quincenario Punto Biz*, *Hidrovía SA invirtió 730 M US\$ en el río Paraná*. *Dossier Hidrovía*, 26 de julio de 2004.

<sup>37</sup> Miguel Jorquera, *Op. Cit.*

<sup>38</sup> *Diario La Capital*, *La barcacera UABL, sin socio norteamericano*. *Martes 3 de agosto de 2004*.

Lines, aclaró entonces que la decisión se había tomado «por una oportunidad de negocio», pero no porque tuviesen duda de «la potencialidad del transporte hidroviario en el MERCOSUR».

La empresa ACBL fue noticia en los medios reiteradamente, aunque no justamente porque sus proyectos de inversión hayan causado manifestaciones de apoyo colectivo. En 2000, cuando se conoció el nuevo plan de la barcaca para construir un puerto sobre el río Paraguay, en Morrinhos (Estado de Mato Grosso), en el Pantanal brasileño, los movimientos ambientalistas de la región y del mundo reaccionaron inmediatamente. El Gran Pantanal matogrossense, punto más delicado del proyecto Hidrovía, es el humedal más extenso del mundo, considerado área crítica de biodiversidad de importancia internacional y regulador hídrico de todo el sistema fluvial Paraguay-Paraná. En 1997, ACBL había intentado ya iniciar su proyecto en el Pantanal, con el que se ganó entonces el repudio de más de 300 organizaciones ecologistas, asociaciones para la protección de los derechos de los indígenas y numerosos científicos. Una sentencia favorable de la Justicia detuvo el avance del proyecto y, en 1999, el gobierno brasileño anunció la suspensión de las obras en el tramo del río Paraguay que abarcaba el Pantanal (tramo Cáceres-Corumbá). El renovado intento de ACBL de instalarse en el Pantanal en el 2000 contaba con el aval del gobierno regional de Mato Grosso, y fue considerado como parte de una nueva estrategia: fragmentar las intervenciones en el río tomando cada obra como un caso separado, lo que permitía argumentar que los impactos serían mínimos. Las entidades más acérrimas defensoras de la hidrovía, como la Bolsa de Comercio de Rosario, fueron progresivamente cambiando de estrategia en su discurso para seguir impulsando las obras en el Pantanal, pero afirmando simultáneamente que «sólo un demente querría perjudicar» a este ecosistema único.

En agosto de 2003, la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), brazo del sector privado del Banco Mundial, anunció un préstamo de 45 millones de dólares para inversiones en América del Sur: el crédito formaba parte de un plan global de inversión de 85 millones de dólares destinado a ampliar la flota de barcazas y remolcadores de UABL Bahamas Ltd. y sus terminales de carga. En

noviembre de 2004, la IFC otorgó también un crédito de 100 millones de dólares a la empresa argentina Aceitera General Deheza. Se trataba del primer crédito con términos de financiación a largo plazo que el IFC otorgaba a una corporación argentina después de la crisis de 2001, y estaba destinado a aumentar la capacidad de trituración y de producción de derivados de soja de AGD. Un mes antes, la IFC había decidido aprobar un crédito de 30 millones de dólares para la brasilera Amaggi Exportação e Importação Limitada, empresa de la familia de Blairo Maggi, gobernador del estado de Mato Grosso. El crédito estaba destinado a ampliar la capacidad de recolección y almacenamiento de soja de Maggi y, al mismo tiempo, atender a la creciente necesidad de capital de giro de la empresa. Si la empresa Aceitera General Deheza había sido cuestionada en 2004 por su plan de desmontar 2.000 hectáreas en la provincia de Córdoba, en la que prácticamente no quedan bosques,<sup>39</sup> la compañía de la familia Maggi, al momento de recibir el crédito, había sido fuertemente cuestionada por la sociedad civil a causa de su avance sobre la Amazonía, su responsabilidad por los daños al medio ambiente y la degradación de la salud de los pobladores de los lugares donde opera. «...Espanta que hechos ampliamente conocidos por el público brasileño no hayan sido considerados por el directorio de la CFI cuando decidió aprobar el préstamo a Amaggi»,<sup>40</sup> denunciaba la Red Brasil sobre Instituciones Financieras Multilaterales en su informe número 22.

---

<sup>39</sup> En abril de 2004, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y la Secretaría de Medioambiente de la Nación dieron a conocer un informe en el que se señalaba que Argentina perdió en los últimos 70 años más del 70% de sus bosques. La expansión de la frontera agrícola, una de las principales causas de esta pérdida, se aceleró violentamente los últimos años con el ingreso de la soja transgénica al país.

<sup>40</sup> Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais. Informe número 22: CFI, do grupo Banco Mundial, tem processo deliberativo defeituoso. Brasília, 3 de noviembre de 2004.

## TERRITORIOS EN VENTA

Concebido el futuro como un presente continuo, como si el mundo pudiese mantenerse inmutable frente a las acciones que ejercen las personas sobre él, la voracidad económica más violenta sostiene todavía la ficción de un porvenir sin consecuencias. La subordinación de los territorios a las necesidades de los inversores, sin embargo, no sólo abarca consecuencias más allá del presente, sino que ha comenzado a modificar las condiciones de vida de las poblaciones en lo inmediato: la determinación casi absoluta de la producción primaria, la exigencia de ajustes normativos y la transformación de los espacios públicos, el desplazamiento de todo lo que se opone al trazado de las inversiones ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná, hace imposible ocultar que los ciudadanos deberán adecuarse, como los ríos, a las necesidades de los nuevos «dueños».

En septiembre de 2004, el mismo mes que se desarrollaba el encuentro número 33 del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), el presidente de la Unidad Rural de la Intendencia Municipal de Montevideo (Uruguay), Alfonso Carriquiri, denunciaba que una empresa ligada a la secta Moon, que había comprado un predio de 80 hectáreas con un muelle y un ex frigorífico en la costa oeste de Montevideo, estaba presionando al gobierno para construir allí un puerto privado, a pesar de que la obra contaba con la oposición de los productores rurales de la zona.<sup>41</sup> «Aquí están las mejores playas de Montevideo, quizás las únicas del país cuyo entorno no está urbanizado. Es un área rural. Donde los suelos lo permiten se la dedica a uso agrícola [montes de frutales, viñas, horticultura], y donde la Intendencia pretende desarrollar un plan especial que defina usos recreativos y turísticos regulados», explicaba Carriquiri. «La secta ya compró varios puertos a lo largo de la hidrovía», añadió, «en Para-

guay, por ejemplo, tienen Puerto Casado, famoso porque adquirieron hasta el pueblo».<sup>42</sup> Se refería, concretamente, a un latifundio de 400 mil hectáreas adquirido por una empresa perteneciente a la Iglesia de la Unificación —conocida como secta Moon— en el Chaco paraguayo, que alberga un municipio llamado La Victoria. La operación generó la protesta de los habitantes del lugar —unas 6.000 personas— que consideraban que habían sido vendidos junto a sus tierras. La secta Moon había llegado al Chaco paraguayo en 1995 para realizar inversiones relacionadas con la Hidrovía Paraguay-Paraná, y progresivamente fue adquiriendo territorios. Se radicó inicialmente en Fuerte Olimpo con el apoyo del entonces gobernador Tarcisio Sostoa; más tarde se instaló en Puerto Murtinho (Brasil), regresó al Paraguay para adquirir Puerto Leda (80.000 hectáreas), y finalmente compró 400 mil hectáreas más en Puerto Casado, operación que motivó una denuncia de la Liga Internacional por los Derechos y la Liberación de los Pueblos ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU), porque la tierra había sido vendida con todos sus edificios y pobladores incluidos. Las tierras vendidas a Moon —se calcula que en total ya adquirió más de 600.000 hectáreas en el Paraguay— incluyen la zona portuaria, el casco urbano perteneciente a la municipalidad, los centros educativos, el aeropuerto, varios edificios sede de instituciones públicas existentes y los poblados indígenas. El 4 de agosto de 2005 la Cámara de Senadores de Paraguay, sancionó la expropiación de 52 mil hectáreas de la Secta Moon en favor del derecho a la tierra de los pobladores de Puerto Casado. Este hecho marca una importante victoria a favor de la campaña por la soberanía del país y la dignidad casadeña.

El 17 de diciembre de 2004, el Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, otra localidad de la región, aprobó el proyecto de extensión de la «zona industrial» del pueblo para permitir la venta de calles públicas a la corporación Cargill, que había decidido invertir 200 millones de dólares allí para construir una planta y un puerto sobre la costa del Paraná. Para ello, los concejales primero tuvieron que transformar la zona residencial en una zona industrial a la medida de la multinacional (6 de noviembre de 2003), y el gobierno provincial se comprometió a invertir 8 millones de pesos (unos 2,6 millones de dólares) para acondicionar un tramo vial a

<sup>41</sup> Leonardo de León, *La secta Moon presiona para construir puerto y enfrenta a productores y pobladores. Regional Latinoamericana de la Unión Internacional de Trabajadores de la Alimentación, Agrícolas, Hoteles, Restaurantes, Tabaco y Afines (Rel-UITA)*, 20 de septiembre de 2004.

<sup>42</sup> Ídem.

las necesidades de la empresa (12 de noviembre de 2004), a pesar de que el mismo gobierno había emitido un dictamen sobre el proyecto de la multinacional resolviendo que no se haría «responsable de ningún tipo de erogación dineraria que demande la construcción de las obras previstas».

El 23 de agosto de 2004, un pequeño grupo de personas se reunió para protestar frente al ente portuario de la ciudad de Santa Fe. «Nos hemos quedado sin trabajo y no nos dan ninguna solución», se quejó Osvaldo Jiménez ante los medios.<sup>43</sup> Como el resto de los manifestantes, Jiménez vivía de cruzar gente por el río Paraná desde Alto Verde —uno de los barrios más periféricos de Santa Fe—, hasta el centro de la ciudad. El paso fluvial que unía el barrio con el puerto, utilizado durante décadas por los boteros que trasladaban a los trabajadores de Alto Verde, había sido bloqueado sin previo aviso. La autoridades portuarias explicaron que había entrado en vigencia una nueva disposición internacional «antiterrorista», que obligaba a restringir «la circulación de personas ajenas al operador», y «el paso de vehículos, tanto por agua como por tierra».<sup>44</sup>

En julio del mismo año, los gobernadores de Santa Fe, Jorge Obeid, y de Entre Ríos, Jorge Busti, habían sido convocados a la Bolsa de Comercio de Rosario para participar, junto al subsecretario de Vías Navegables de la Nación, Lisandro Salas, del Primer Encuentro de Transporte Fluvial. La jornada, organizada con el fin de presionar políticamente al desarrollo de las obras en la hidrovía, tenía entre sus temas principales «las nuevas normas de seguridad portuaria, un protocolo de medidas impulsado por los Estados Unidos para prevenir ataques terroristas que comenzó a implementarse en julio».<sup>45</sup> Menos de un mes después, el paso principal de los boteros de Alto Verde fue bloqueado en cumplimiento del denominado «Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS)», de aplicación obligatoria para los puertos americanos, porque los requisitos estipulados por el Código pasaban a ser aquellos que Estados Unidos utilizaría «como base para determinar la evaluación de los puertos extranjeros».<sup>46</sup> La iniciativa de seguridad impulsada por el gobierno estadounidense no exigía sólo la restricción del tránsito de vehículos y personas por lugares que hasta entonces habían sido públicos. Al código ISPS iba enlazada la Iniciativa de Seguridad de

Contenedores (CSI), exigencia que obligaría a «los puertos a aceptar que personal estadounidense opere dentro de sus jurisdicciones, en un trabajo de inspección previo».<sup>47</sup> La pretensión llegó a generar incluso la queja del presidente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales de Argentina, Pablo Ferrés, que indicó: «Es la primera vez que una aduana de un país pretende hacer inspecciones en el puerto de origen de la mercadería».<sup>48</sup>

La seguridad portuaria integral, según sostenía el Anuario Marítimo y Portuario en su edición especial 2004, era uno de los escollos que había que resolver en el futuro inmediato para los inversores: «El 1 de enero del 2005, cuando arranque el ALCA se concretará la zona de libre comercio más amplia del mundo, con más de 800 millones de consumidores, y más de 4/5 de ese comercio se canaliza vía transporte marítimo».<sup>49</sup>

El investigador colombiano Hernando Gómez Serrano explica que los grupos financieros internacionales incorporan en la actualidad el mercado de control y explotación de los territorios a sus juegos de apuestas. Los acuerdos o pactos internacionales —que implican reformas sociales, ajustes fiscales, construcción de infraestructura, regulaciones tributarias, desplazamiento de poblaciones, etcétera— permiten a los inversionistas definir hoy el precio efectivo que tendrá un territorio cuando el Estado haya cumplido, en una fecha determinada, con los compromisos asumidos. Convertidos en

---

<sup>43</sup> *Diario El Litoral, Disposición internacional prohíbe cruce de boteros de Alto Verde al puerto. Martes 24 de agosto de 2004, edición vespertina.*

<sup>44</sup> *Declaraciones de Franklin Codromaz, gerente general del Ente Portuario de Santa Fe, al diario El Litoral. Martes 24 de agosto de 2004.*

<sup>45</sup> *Quincenario Punto Biz, Los puertos del interior mueven sus fichas por el dragado. Dossier Hidrovía, 26 de julio de 2004.*

<sup>46</sup> *Carlos Gallegos, secretario ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos, en el XIII Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.*

<sup>47</sup> *Quincenario Punto Biz, La exigencia de nuevas normas de seguridad para el transporte fluvial obliga a afrontar mayores costos. Dossier Hidrovía, 26 de julio de 2004.*

<sup>48</sup> *Ídem*

<sup>49</sup> *Anuario portuario y marítimo, Special edition 2004, Tres retos para los puertos americanos.*

mercancía, los territorios «deben ser transformados o conservados de acuerdo con lo que espera o define para el futuro el nuevo dueño-controlador. Así, los estados deben prever inversiones tendientes a adecuar la infraestructura y la 'legalidad' de los territorios durante el tiempo definido en el contrato...»<sup>50</sup> A estas transacciones especulativas, al igual que con otros productos, se las puede llamar «contratos de futuro» y suelen ser operaciones de bajo riesgo: como las tasas para la negociación se establecen en «monedas duras, generalmente dólares»,<sup>51</sup> se disminuyen las oscilaciones propias del mercado de intereses y capitales, y además tienen «la garantía de estar ordinariamente comprendidos en las 'agendas de desarrollo' definidas (no pactadas) por la banca multilateral a través de organismos del Sistema de las Naciones Unidas (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional), otros 'pactos' o acuerdos internacionales (Organización Mundial del Comercio, ALCA) y los estados que tienen la jurisdicción político administrativa del territorio objeto de la transacción».<sup>52</sup> En este sentido, la calculada programación del futuro de las poblaciones según los intereses de los capitales financieros está incluida en el objetivo más amplio de los megaproyectos. Es la auténtica previsibilidad lo que está en juego: la posibilidad de comerciar con el futuro.

La hidrovía Paraguay-Paraná, al igual que el conjunto de obras propuesto por el Plan de Infraestructura para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA), debe ser leída en esta clave. «Muchos de estos megaproyectos», como advierte el investigador argentino Walter Pengue, «tienen relación con los programas impuestos para la reestructuración de nuestras deudas, que aseguren por una parte una sobreexplotación y exportación de recursos, permitiendo a las instituciones acreedoras asegurarse una corriente continua de reembolsos, a veces incluso superiores a los flujos de capitales que ingresaban a nuestros países». De esta manera, el académico mexicano Andrés Barreda señala que el modo en que se presenta el dominio de los territorios está directamente relacionado con los

ciclos de reproducción del capital: «Así como los créditos sirven para el control de la fase inicial del ciclo del capital [la compra, o el intercambio de dinero por mercancías, medios de producción y fuerza de trabajo] y los tratados comerciales sirven para el control de la tercera parte del ciclo [la venta, o el intercambio de mercancías por dinero], los megaproyectos y los planes regionales de desarrollo son la manera en que los capitales mundiales logran el control general de los procesos de producción o segunda fase del ciclo del capital».<sup>53</sup>

## LO QUE SE VA CON EL RÍO

El 15 de mayo de 2004, a las dos de la tarde, el navío Santa Anna partió de la ciudad de Cáceres (Mato Grosso) con un grupo de representantes de distintas entidades ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná. El objetivo del viaje, según informarían después, era realizar una «inspección técnica» en el tramo Cáceres-Corumbá de la hidrovía, el que atraviesa el Gran Pantanal. Allí viajaban, entre otros, Fermiano Yarzón, superintendente de la entidad brasilera AHIPAR (Administración de la Hidrovía Paraguay-Paraná), integrantes de la Compañía Interamericana de Navegación y Comercio (CINCO), la titular de la Agencia de Infraestructura y Transportes de Mato Grosso do Sul (AGITRAMS), Leatrice Couto, y un representante de la empresa Hidronave Navegação Ltda. El informativo semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario del 2 de julio de 2004, relataba una parte del viaje de «inspección técnica» de esta manera:

Los representantes del sector privado presentes manifestaron la necesidad de acciones efectivas por parte de las autoridades ante el «mayor riesgo que es la cuchilla ambientalista apuntando a la cabeza de los usuarios», a lo cual el Sr. Yarzón, volvió a ratificar la firme posición gubernamental para eliminar y mitigar dicho riesgo. Tranquilizados, los directores de las empresas de navegación resumieron sus recomendaciones...

Aun cuando las obras proyectadas para la hidrovía ponen en riesgo la continuidad misma de las actividades pro-

<sup>50</sup> Herando Gómez Serrano, *Op. Cit.*

<sup>51</sup> *Ídem.*

<sup>52</sup> *Ídem.*

<sup>53</sup> Andrés Barreda, *Op. Cit.*

ductivas, además de la vida y la diversidad biológica de la región, las corporaciones y los inversionistas interesados siempre intentaron impugnar los cuestionamientos al proyecto, apuntando principalmente al movimiento ambientalista de la región. Los primeros estudios oficiales de impacto ambiental y viabilidad económica —financiados y promovidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)— se dieron a conocer a finales de 1996, y fueron prácticamente desacreditados por sectores técnicos, académicos e inspecciones independientes, ya que pretendían afirmar que los más de 200 trabajos de ingeniería sobre más de 3.000 kilómetros de río tendrían impactos mínimos. Únicamente las modificaciones en el Pantanal, que implicarían dinamitar afloramientos rocosos, ya convertían al proyecto en un potencial generador de graves consecuencias ambientales, económicas y sociales.<sup>54</sup> Los nuevos estudios encargados por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), el PNUD y la CAF, que fueron adjudicados el 15 de mayo de 2003, fueron aprobados en julio de 2005 y las organizaciones de Ríos Vivos pudieron acceder a los mismos en septiembre de ese año. Estos estudios complementarios —que dejan fuera del proyecto el tramo del río Paraguay entre Corumbá y Cáceres— se basan en los anteriores y se enfocan en el análisis de 22 puntos críticos. Nuevamente en esta oportunidad, los consultores afirman que el proyecto tendrá impactos mínimos; sin embargo el volumen propuesto de rocas a extraer es superior al proyecto presentado en 1996.

En una de las principales evaluaciones independientes del proyecto realizadas después de los primeros estudios oficiales, un panel de expertos —académicos e investigadores de universidades y organismos oficiales de Estados Unidos, Brasil, Paraguay y Argentina—, señalaba que se había sobreestimado «los beneficios anticipados de la Hidrovía, y que se subestimaron los costos de infraestructura asociada, el monitoreo ambiental, el impacto social y las medidas compensatorias». La mención de ejemplos positivos para solventar los «efectos esperados sobre el desarrollo económico en general», indicaba el panel, no recordaba en ningún lugar «los costos asociados a tales efectos multiplicadores, como la migración, las demandas de infraestructuras y servicios, los

cambios en el uso de la tierra o el deterioro del ambiente». El análisis económico, concluían, resultaba «totalmente inadecuado».<sup>55</sup>

Las informaciones que indican que la concentración, la pérdida de diversidad productiva y la escasa creación de empleo genuino son características de las economías generadas por las inversiones ligadas a la hidrovía abundan, y pueden encontrarse tanto entre aquellos que promueven el proyecto como entre los que tienen la capacidad de evaluarlo globalmente. En julio de 2004, por ejemplo, la Bolsa de Comercio de Rosario indicaba que, con la capacidad de trituración proyectada por las grandes inversiones, era probable que en los próximos años «algunas plantas más pequeñas e ineficientes» dejaran de estar activas. En noviembre de 2004, Alberto Rodríguez, director ejecutivo de la Cámara de Industrias Aceiteras señalaba que ese sector productivo tendía a la concentración: «Es un sector en el que la restricción para entrar está dada por la necesidad de disponer un fuerte capital para operar». Un trabajo del sindicato de aceiteros de Puerto

---

<sup>54</sup> *Los bañados en general, pero aun más el Pantanal por su dimensión, actúan como esponjas, absorbiendo agua en la estación de lluvias y liberándola lentamente el resto del año. «Para ello es fundamental la muralla natural de rocas ubicada en la base del Pantanal, que actúa como válvula reguladora del flujo de agua», señalaba, en un trabajo de la Sección Limnología de la Facultad de Ciencias (Universidad de la República, Uruguay) el especialista Guillermo Chalar Marquisá: «Al dinamitar esta formación rocosa aumentaría aún más el vaciamiento del Pantanal, secándose grandes extensiones aún en la época de lluvias. Según algunos estudios, si el río Paraguay bajara su nivel tan sólo 25 cm, lo cual es bastante realista según las obras proyectadas, el área inundable del Pantanal se reduciría un 22% durante la estación de seca. Las consecuencias de esto serían desastrosas para toda la fauna y flora autóctona pero también para las actuales actividades de cría de ganado y agricultura al reducirse considerablemente los suelos productivos. Aguas abajo (en Paraguay, Argentina y Uruguay), las crecientes serían mucho más rápidas y grandes provocando serias inundaciones y desalojos masivos, mientras que las sequías serían más intensas y persistentes». Guillermo Chalar Marquisá, *La hidrovía Paraná-Paraguay: un proyecto de alteración de los ecosistemas naturales a gran escala con imprevisibles consecuencias.**

<sup>55</sup> *El proyecto de Navegación de Hidrovía Paraguay-Paraná: Informe de una Revisión Independiente. Coordinado por Environmental Defense Fund y Fundación CEBRAC. Julio de 1997.*



Foto de Taller Ecologista.

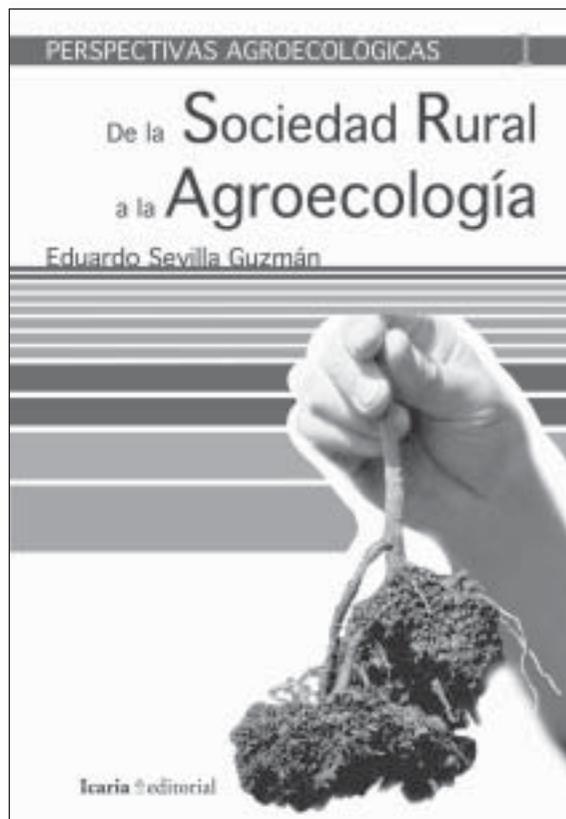
General San Martín calculaba en 2004 que en las inversiones de las grandes comercializadoras de cereales, «por cada 500.000 dólares invertidos se va a generar tan sólo un puesto de trabajo», a diferencia de las pequeñas y medianas empresas donde se necesita una inversión muy inferior para generar empleo. Jerry Mander, en su artículo «Globalización Económica y Medio Ambiente», desmitificaba por completo la apreciación de la inversión global como solución al problema del desempleo: «...Las 200 mayores corporaciones del mundo dan cuenta hoy de alrededor del 30% de la actividad económica global, pero emplean a menos del 0,5% de la fuerza laboral global».

No existe, en definitiva, una discusión real sobre las posibilidades de desarrollo de la cuenca del Plata. Aquello que mueve a miles de personas a oponer resistencia a los procesos de privatización de los recursos en América Latina, es lo mis-

mo que mueve al poder económico a implementar estrategias para su apropiación: la cuenca del Plata cuenta con la tercera parte de las reservas mundiales de bosques, recursos hídricos y energéticos, potencial piscícola, agrícola, pecuario y forestal, riquezas bioecológicas y socioculturales únicas. Si el valor de los territorios y de sus características ambientales está plenamente considerado, en su conjunto, como recurso productivo para la explotación, es la vida misma de la región en el más amplio sentido, la degradación acelerada de las posibilidades de subsistencia para su población, la que no ingresa a los cálculos del capital económico y financiero. La expresión de los buscadores de capitales, que señala a los inversionistas el beneficio adicional de «recursos humanos económicos», es exacta en el caso de la hidrografía: la vida de los habitantes de América Latina es más barata para las corporaciones. La vida, aquí, vale menos para las pizarras.

Nueva colección de Icaria

## Perspectivas Agroecológicas



### Títulos programados

1. *De la sociedad rural a la agroecología*  
Eduardo Sevilla Guzmán
2. *Biodiversidad y manejo ecológico de plagas en los agroecosistemas*  
Miguel Altieri y Clara Nichols
3. *Agroecología, bases ecológica de la producción agraria*  
Stephen Gliessman
4. *Introducción a la agroecología como desarrollo rural sustentable*  
Gloria Guzmán Casado, Manuel González Molina y Eduardo Sevilla
5. *Transición agorecológica*  
Gloria Guzmán (ed.)
6. *Una estrategia teórica y metodológica para la agroecología*  
Eduardo Sevilla Guzmán y Manuel González de Molina
7. *Conocimiento tradicional en agroecología*  
Rufino Acosta (ed.)

Esta colección pretende difundir una serie de obras de agroecología, tanto teóricas como prácticas, dirigida a técnicos en agricultura ecológica, productores, funcionarios de la administración agraria, agentes de desarrollo local, estudiantes de ingeniería técnica y agronómica, ciencias ambientales, biología, geografía, edafología, etc., asociados a ONG y al movimiento ecologista, estudiantes de los dos máster de agroecología y de las dos titulaciones en agricultura ecológica.

[www.icariaeditorial.com](http://www.icariaeditorial.com)

# Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte

**Andrés Barreda\***

En la actual integración planetaria de fábricas, ciudades y campos que se globalizan, bajo un patrón técnico anquilosado por su fundamento petrolero, resulta cada vez más indispensable el emplazamiento de gigantescas infraestructuras de comunicaciones, transportes, energía y agua. Ello implica que los grandes centros productivos y reproductivos, con sus redes de entrelazamiento mundial, impacten lesivamente y subordinen cada vez más el uso y la estructura material de los territorios, los ecosistemas y la vida de las personas que viven en ellos. Con objeto de reflexionar el impacto socioambiental que tienen la construcción y funcionamiento de las megainfraestructuras de la globalización, reviso —sobre todo— el alcance mundial y la función que tienen las redes de transportes en la construcción de un inédito autómata productivo de escala planetaria, los efectos de estas infraestructuras en la actual crisis socioambiental global y la conexión que estas redes mantienen con el patrón técnico vigente en la tecnósfera. Queda esbozado, aunque pendiente, el examen a fondo de las grandes redes electroinformáticas de comunicaciones que vinculan y, al mismo tiempo someten, autoritariamente, al conjunto de las actividades productivas, comerciales y reproductivas del capital y la población.

---

\* Universidad Nacional Autónoma de México

## 1. GLOBALIZACIÓN DE UN AUTÓMATA PRODUCTIVO

La actuales redes globales de comunicaciones y transportes son la maduración del prolongado trabajo histórico de integración efectuado por todas las naciones en los siglos XIX y XX, que apuntala el creciente desarrollo de la automatización de la industria de la transformación, la extracción de recursos naturales, la producción agropecuaria, forestal y pecuaria, así como de los llamados «servicios», sean productivos, distributivos o reproductivos.

Como es sabido, en ambos siglos, los mayores capitales, pero sobre todo los estados nacionales, tejieron en los territorios de las metrópolis, de algunas colonias y en las emergentes naciones independientes y en los grandes espacios marítimos, aéreos y el espacio exterior; infraestructuras o rutas de ferrocarriles, vehículos automotores, barcos, aviones y cohetes, así como redes de comunicación postal, periodística, telegráfica, radial, telefónica, televisiva y satelital. Infraestructuras que se apuntalaron con las redes de energía eléctrica, de hidrocarburos, nuclear y otros combustibles, pero también con las vastas redes de servicios hídricos (represas hidroeléctricas, sistemas de riego, redes de distribución de agua potable, drenajes, hidrovías para navegación fluvial, o ríos canalizados y desviados para trasvases). Entretejido de todas las redes que en el siglo XX permitieron paulatinamente integrar a los núcleos productivos y demográficos del mundo.

A partir de la Segunda Guerra Mundial, se desarrollaron, paulatinamente y con fuerza, nuevos medios de transporte (vehículos automotores, aviones y cohetes) y de comunicación (televisión y satélites que abrieron la puerta a la red electroinformática multimedia), así como nuevas redes de energía: cientos de miles de represas hidroeléctricas, plantas de ciclo combinado y energía nuclear, pero sobre todo descomunales ductos de petróleo y gas de escala continental que

pusieron los yacimientos supergigantes descubiertos al alcance de los principales centros urbano-industriales y rurales. Pero no fue sino hasta las últimas tres décadas del siglo xx que llegó el momento en que, con las nuevas maquinas y dispositivos de comunicaciones y transportes de eficiente integración global, la construcción de las redes nacionales empezó a ser francamente rebasada por las redes internacionales.

Como es bien sabido, sobre estas nuevas cualidades conectivas (telecomunicaciones electroinformáticas, intermodalidad en los transportes, pero también energéticas e hídricas) se creó la posibilidad de que las actuales fábricas, estén donde estén, se comuniquen entre sí en tiempo real, lo que permite que los locales industriales, construidos por los consorcios transnacionales en diversos puntos del mundo, se reorganicen como simples talleres de un mismo piso de fábrica, sólo que ahora, a escala mundial. Esto se complementa, a su vez, con los sistemas semi o plenamente automatizados de traspaso de contenedores, gracias a lo cual, la revolución intermodal garantiza la distribución de los productos y personas «justo a tiempo».

La interconexión global de las comunicaciones sirve a su vez para vigilar al inmenso obrero social complejo de los trabajadores de la comunicación, la programación, la ofimática, la automatización creciente y la investigación científico-técnica, que conectan con los trabajadores menos calificados, menos definitivos o intermitentes de las industrias convencionales y demás servicios, así como los flujos crecientes de trabajadores desempleados y migrantes del ejército industrial de reserva global, que desde el Sur huye hacia el Norte.

El salto cualitativo en el proceso de integración de la tecnósfera, iniciado en los noventa, fue presentado por las principales naciones del mundo como la conformación de grandes regiones continentales de libre comercio. Áreas que se reorganizan globalmente mediante la aplicación de las políticas neoliberales de desmantelamiento de la gestión y propiedad estatal de las redes estratégicas de comunicaciones, transportes, energía y agua, así como de los servicios de reproducción social (educación, salud, vivienda, funcionamiento urbano, seguridad pública, etc.), mediante la venta malbaratada de todas estas redes metabólicas y reproductivas hacia las más poderosas empresas transnacionales del mundo.

## EXPANSIÓN Y CONVERGENCIA TÉCNICA Y TERRITORIAL DE TODAS LAS REDES

Hoy, la expansión de las redes de transportes, comunicaciones, energía y agua no sólo avanza dentro de las naciones, sino que la saturación de muchos de estos territorios y el salto al plano de la integración internacional, ha abierto, en la vuelta del siglo, dos dinámicas simultáneas de convergencia: la técnica y la territorial. El primer caso se manifiesta como el surgimiento de grandes empresas transnacionales dedicadas al negocio estratégico de los servicios técnicos múltiples, mientras otra convergencia ha implicado la creación y la planeación de grandes corredores urbanos transcontinentales interoceánicos.

Los ejemplos centrales de la expansión de las redes en el siglo xx lo ofrecen las comunicaciones, el transporte aéreo y el automotor. Una red de comunicaciones que ya envuelve con una densa nube satelital a todo el planeta; red aérea que también se ha expandido en todo el mundo y una red carretera que se ha extendido tupidamente sobre los cinco continentes.

La red aérea, muy homogénea y distribuida generosamente en todo el mundo, también sutura el interior de cada vez más celdas nacionales. Aunque este medio no dispone de la capacidad de carga de los transportes terrestres y marinos, en realidad es la red más veloz y de trazos más directos, por la forma casi recta que tienen sus rutas entre todos los núcleos grandes y medianos de población, e incluso entre algunos pequeños, aunque predominen en ella los enlaces metropolitanos del hemisferio norte.

Por su parte, la red carretera vincula de forma sorprendente los cinco continentes y es muy superior a las inmensas redes de ferrocarriles y eléctricas del mundo, que hasta el día de hoy sólo se las encuentran bien expandidas en los espacios metropolitanos de América del Norte, Europa Occidental y Oriental (incluida la parte europea del ex URSS), Japón y —dentro de regiones acotadas del hemisferio sur—, naciones como Australia, India, y pequeñas partes de China y Sudamérica. La red carretera cubre finamente todos los territorios del planeta, con pocas y lógicas excepciones: el Círculo Polar Ártico, los Himalayas, parte del desierto del Sahara y la selva amazónica.

La vieja red de navegación acuática hace tiempo que saturó los ríos y lagos mayores, las rutas de cabotaje y de navega-

ción de altura, habiéndose limitado, en el siglo xx, a ensanchar y densificar sus viejas rutas, a mejorar la velocidad de los cruces, a elevar descomunadamente la capacidad de carga y a mejorar la calidad de las infraestructuras y servicios marítimos.

Obviamente, el cambio global más *espectacular* es promovido y así vendido por la misma telaraña de maquinas multimedia y sus redes de comunicación electroinformática, que rápidamente han dejado atrás a todas las formas de comunicación precedentes. Gracias a las varias capas de nubes de satélites que envuelven a la Tierra y al denso cableado de fibra óptica tendido sobre los continentes y el fondo del Océano mundial, estos medios enlazan instantáneamente —y con amplitud creciente— a la tecnósfera planetaria, al tiempo que escalan velozmente la densidad comunicativa, la capacidad interactiva de los medios y su naturaleza multimedia.

Pero el salto técnico crucial del fin de siglo fue la integración de dos, tres y cada vez más redes dentro de una sola *superred* de comunicaciones, transportes, energía y agua. Un caso ejemplar es la convergencia intermodal de las redes ferroviarias, carreteras, marítimas y aéreas; otro ejemplo nodal es la convergencia multimedia de la computadora, el teléfono, el correo, la televisión, la radio y el periódico, en las diversas redes de telecomunicaciones electroinformáticas (FTP, Internet, correo electrónico, chats, etc.). Aunque hoy madura también otra convergencia «suprema», porque articula a los transportes intermodales con las redes electroinformáticas, mientras también se disparan otras sub-convergencias —menos vistosas— entre las redes de cables eléctricos y las redes de Internet, o entre la televisión y la telefonía, o entre las redes de agua, electricidad (watergy) y gas, etcétera.

La nueva red de procesos laborales subordinados bajo el capital mundial se organiza piramidalmente como un restringido archipiélago de urbes exclusivas dedicadas a la investigación e innovación científica, a la producción de alta tecnología, así como a brindar servicios financieros y comerciales. Otra serie más amplia de grandes urbes se especializan en la producción industrial convencional, mientras vastos corredores de ciudades intermedias están actualmente siendo configurados para las tareas finales del ensamble maquilador. Como base de lo anterior, algunas regiones se especializan en la extracción de recursos minerales, biológicos, hídricos y energéticos estratégicos, o

explotan campos agropecuarios, forestales y pesqueros globales, mientras otras regiones son enfocadas a proteger y regular reservas de biodiversidad, agua y algunos servicios ambientales.

El crecimiento de las ciudades globales responde, a su vez, a un proceso de descampesinización global, que el capital mundial aprovecha desarrollando nuevos procesos de extracción de recursos naturales y de producción agropecuaria, forestal y pesquera. El crecimiento de las ciudades lleva, por su parte, a la elevación del aforo en los flujos, así como en las nuevas técnicas que elevan la fluidez de las redes.

La necesidad del capital mundial de unificar entre sí a las formas previas de articulación, expresa la tendencia histórica a integrar íntimamente la producción y reproducción del capital y la sociedad. Lo cual ya se muestra descabelladamente en algunas propuestas de planificadores, empresarios y geoestrategas para desarrollar grandes corredores y redes planetarias de transportes y comunicaciones. Razón por la cual, se considera cada vez más necesario el control centralizado del transporte, las comunicaciones, la energía y el agua mediante la definición de una serie de arterias o corredores transcontinentales, interoceánicos o costeros, que permitan economizar medios, vigilar y coordinar el tupido y caótico tráfico de flujos, así como mejor enlazar a las redes regionales con las globales.

Más allá de las tecno-utopías naif con que los promotores del capitalismo quieren seducir y vender la imagen de la polis democrática de los atomizados usuarios de Internet, teléfonos celulares y autos movidos por hidrógeno (de Alvin Toffler a Jeremy Rifkin), lo que realmente ocurre en la esfera de las comunicaciones es, además de la masificación, desbordamiento y complicación de las redes, una descomunal centralización comparable a la que implican los corredores globales de transportes, basada en el uso de megainfraestructuras y máquinas de tráfico y enlace comunicativo (bases aeroespaciales, estaciones de rastreo satelital, satélites cada vez más sofisticados, supercentros de servidores y cómputo, software único, fibras ópticas con una capacidad extraordinaria de transmisión). Instrumentos estratégicos para el *hackeo* y espionaje de la totalidad del tráfico de mensajes (recuérdese el proyecto Echelon). Centralización que permite la vigilancia autoritaria y eficiente de los trabajadores, así como la manipulación exhaustiva de los consumidores del mundo, todo en

vista al enlace automatizado del nuevo complejo productivo y distributivo.

Estos objetivos de control global marcan las pautas de inversión para la investigación científico-técnica, así como las políticas empresariales y militares de convergencia estratégica entre las ciencias y técnicas analíticas enfocadas al manejo de bits, átomos, neuronas y genes (BANG).

## IMPACTO AMBIENTAL DE LAS REDES GLOBALES DE TRANSPORTE

*La red mundial de transporte automotor* es la telaraña de calles, carreteras y caminos que muestran las guías para conductores de vehículos. Pero además es *una forma técnica de vida* en la que ocurre el flujo de transportes y la oferta de numerosos servicios que facilitan estos flujos, la producción y el funcionamiento de una serie de industrias que crean los medios y vías de transporte, así como otras actividades e instalaciones que tienen que ver con los desechos que generan dichos flujos. Un metabolismo que interactúa con otros sistemas técnicos.

En este contexto, la contaminación y destrucción socio-ambiental asociada al transporte automotor ocurre todo el tiempo, tupidamente y crece año tras año, a tal grado que estos impactos ambientales son ya el más grave pasivo ambiental del planeta. No obstante, como la mayor parte de la población mundial nos hemos acostumbrado a estos daños como algo inevitable, nos resulta difícil comprender la gravedad real que hoy alcanza este problema.

Como bien se sabe, las redes de transporte urbano y rural contribuyen al calentamiento global, mientras la quema de combustibles emite abundantes residuos petroquímicos, algunos muy tóxicos (por ejemplo, cuando hay plomo de por medio o incluso cancerígenos, o cuando contienen MTBE y benceno). En las carreteras también ocurren accidentes frecuentes, lo que implica percances en los que mueren muchas personas y donde se derraman profusamente combustibles, aceites y grasas, al punto en que el vuelco regular de transportes industriales provoca derrames catastróficos de sustancias muy peligrosas por diversas áreas.

El funcionamiento regular de las calles y caminos para el transporte automotor requiere de la presencia de millones de

estaciones de servicio de gasolina, diesel o gas, y de talleres de reparación, garajes particulares y públicos o centros de lubricado, limpieza y mantenimiento de vehículos. Las gasolineras y centros de soporte de las gasolineras albergan gigantescos tanques subterráneos o superficiales de combustible, que padecen regularmente de derrames que contaminan a los suelos, el subsuelo y los acuíferos, así como accidentes que ocasionan incendios y explosiones. Los caminos reciben adicionalmente combustibles, grasas, lubricantes, plásticos y metales que se desprende del desgaste regular de los vehículos.

Las estaciones de servicio y reparación son las que concentran intensamente estos desechos, lo que provoca que sus suelos se conviertan en «tierras pardas» o *brownfields*, muy difícilmente reversibles, pero también lo son los cementerios de chatarra de vehículos, de millones de llantas, de baterías eléctricas o de las señalizaciones y la propaganda que saturan los caminos, a lo cual hay que sumar los basureros de bolsas de plástico, latas, etc. que los conductores «generosamente» riegan al margen de las vialidades.

Por otra parte, la construcción de los caminos implica —además de la industria dedicada a la construcción de puentes, túneles y el continuo mantenimiento de la carpeta asfáltica— la expansión de redes cada vez más largas y anchas de asfalto o cemento, que dificultan todavía más la recarga de acuíferos y contribuyen mundialmente al más rápido escurrimiento de las aguas de lluvia hacia el mar, lo que rompe la vital tasa de intercambio entre las aguas saladas y dulces del mundo. La apertura de nuevas redes promueve la deforestación, así como el nacimiento y/o expansión de las manchas urbanas que ya existen.

Todos los problemas de contaminación se eslabonan con los poderosos procesos industriales de contaminación de la refinación del petróleo, la producción de autos (con su consabido despilfarro de agua), o la producción de cemento (que a su vez se superpone con la industria de la incineración de llantas y otras basuras, emisoras de dioxinas y furanos).

La masificación del automóvil, que crece conforme los capitales transnacionales del petróleo descubren los principales yacimientos del mundo, impacta a su vez en la estructura general de las ciudades, que se construyen cada vez más en función de las posibilidades y necesidades de la red automo-

triz. El motor de explosión permite la producción de medios de transporte veloces, relativamente pequeños, fáciles de maniobrar en las ciudades, económicos y fáciles de guardar en garajes. Por ello, en el siglo xx, el automóvil se convirtió en la mercancía cuyo consumo compulsivo representa emblemáticamente el éxito individual, mientras su diseño ha sido manipulado para fomentar un consumismo interminable y la atomización privada de sus propietarios. No casualmente, la red automotriz rompe continuamente a la mayor parte de las redes de transporte colectivo de los ferrocarriles y tranvías.

*La segunda década del siglo xx fue el periodo en que los ferrocarriles dejaron de expandirse en el mundo y cedieron su lugar a las carreteras, que se expandieron velozmente hasta convertirse, al final de ese siglo, en la red de infraestructuras más extendida de todas. La red de ferrocarriles hoy sólo existe en las regiones metropolitanas donde ocurrió la inicial revolución industrial, o bien en las colonias que tuvieron importancia estratégica temprana para el imperio británico, como la India, parte de Sudamérica o Australia. Asimismo, la tupida presencia de carreteras en todos los continentes, permite entender por qué el complejo petrolero y automotriz —núcleo de la hegemonía estadounidense—, se convirtió en la principal locomotora de la economía del siglo xx.*

<sup>1</sup> Un botón de muestra de un país «muy limpio» del Norte: «En Noruega, el transporte de sustancias químicas y de productos derivados del petróleo se hace generalmente por ferrocarril o por carretera. Cada año se producen unos 40 accidentes de cargas de productos del petróleo y de sustancias químicas que implican vertidos. Algunos de estos accidentes tienen un impacto medioambiental sobre los ríos y el suelo. En 1998, se transportaron por carretera 14,5 millones de toneladas de hidrocarburos y 4,5 millones de toneladas de sustancias químicas. La cantidad de petróleo vertida en el transporte por carretera en 1999 totalizó los 53,3 m<sup>3</sup> de productos del petróleo en 28 accidentes y 4,2 m<sup>3</sup> de productos químicos, en otros cinco accidentes.» (Cf. <http://www.dep.no/odin/spansk/p10001917/p10001925/032091-991561/dok-bn.html>).

<sup>2</sup> En 1999 fueron detectadas por la vigilancia aérea 1.638 descargas ilegales en el mar Mediterráneo. Los mares europeos reciben cientos de millones de toneladas de residuos tóxicos; unos 3.000 vertidos ilegales detectados de hidrocarburos en aguas europeas. Y es que en Europa, más de 20 millones de toneladas de residuos de hidrocarburos y aguas oleosas se lanzan al mar a causa del tráfico marítimo.

Aunque el cambio de patrón energético del carbón al petróleo implicó históricamente un aumento significativo en la eficiencia energética y una disminución en los contaminantes que resultan por la quema de combustibles, la descomunal expansión de las carreteras y la totalidad de sus pasivos ambientales arrojan en realidad una contaminación y destrucción ecológica tan fuerte que, hoy día, los ferrocarriles movidos por electricidad o incluso por diesel resultan un transporte más económico (pocas locomotoras mueven cientos de vagones) y menos agresivo ambientalmente.

Al volverse más lenta o incluso detenerse la apertura de nuevas rutas ferroviarias, se detuvieron también los antaño lesivos procesos de deforestación asociados a ellas, no obstante las actuales redes ferroviarias, al igual que las carreteras, implican aún una peligrosa fuente de accidentes ambientales debidos al vuelco de vagones que transportan sustancias industriales peligrosas.<sup>1</sup>

Además, uno de los peores problemas ambientales está en cómo las rutas de transporte en ferrocarril y por carretera imponen un corte abrupto a los flujos biológicos naturales de los individuos y especies animales y vegetales dentro de sus ecosistemas. Las redes de cortes, que hoy ocurren en todas direcciones, forman polígonos de islotes ambientales dentro de los cuales han quedado atrapadas muchas especies, lo que ocasiona su desaparición y la pérdida general de vitalidad de otras.

*Desde el inicio del siglo xx, las redes de navegación marítima cambiaron los motores de vapor por motores de explosión, pero, a diferencia de los ferrocarriles, esta sustitución no fue tan rápida o definitiva, además de que en este campo también se aplicaron motores eléctricos o incluso los movidos por energía nuclear (en algunos submarinos estratégicos). Más bien, fue la conversión hacia el patrón petrolero la que mejor permitió aumentar el alcance, la velocidad y la capacidad de carga de los buques, así como también generó nuevos problemas ambientales.*

Los barcos movidos por diesel, al usar grandes cantidades de combustible (fuel oil), han implantado la costumbre de arrojar descargas «operacionales» en las costas y alta mar, al punto en que la principal contaminación marina de hidrocarburos procede de la limpieza de los tanques y la evacuación de aceites de desecho.<sup>2</sup> De ahí que, a la manera de carreteras y vías férreas, en pleno mar se puedan identificar los

grandes caminos de la navegación mundial por la estela de sociedad que deja el paso de los buques en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico.

Entre los barcos, los potencialmente más peligrosos para el medio ambiente son los buques tanque, que se han duplicado en los últimos quince años; mientras el 40% de su flota mundial son naves que tienen veinte años o más de antigüedad. El naufragio del buque Erika en las costas francesas (1999) y el hundimiento del Prestige en costas gallegas causaron una contaminación que recuerda la ineficiencia de las medidas preventivas y de limpieza operantes en las redes marinas del hemisferio norte. Entre 2003 y 2006 se produjeron, en aguas europeas, 180.000 vertidos ilegales, con más de un millón de toneladas de hidrocarburos, mientras cada mes se incrementa la contaminación en 40.000 toneladas de hidrocarburos contaminantes.

Las descargas operacionales y los accidentes petroleros lesionan y a veces destruyen definitivamente ecosistemas marinos y costeros, que afectan a cientos de especies de fauna, como cetáceos, focas, nutrias marinas, cormoranes, araos, tortugas y millones de peces, así como a la flora marina. En el siglo xx se contabilizaron 200 gigantescos accidentes de buques petroleros que derramaron cientos de miles de toneladas de crudo en el océano. Estos vertidos también tuvieron efectos sociales y económicos muy negativos para la población y economía de las zonas afectadas.<sup>3</sup> A pesar de que muchos de estos vertidos corresponden a las mayores catástrofes ecológicas de la historia, en realidad, la mayoría de los derrames petroleros menores —que no siempre se registran apropiadamente—, se cuentan por miles.

La actual globalización de los buques mercantes implica también emisiones atmosféricas que, se calcula, habrán de duplicarse o triplicarse en los próximos 20 años.<sup>4</sup> Aunque esta contaminación ocurra en el ventilado espacio abierto de los mares, es tan grave que, para 2015, las fuentes marinas serán las que más contribuyan a los contaminantes formadores de *smog*.

Cuatro son las grandes amenazas que hoy padece la vida del océano mundial: 1] la introducción de especies marinas invasivas y sedimentos en nuevos ambientes marinos por el agua de lastre que mueven los buques, o bien, al quedar adheridas dichas especies en los cascos de los barcos; 2] el verti-

do al mar de contaminantes de origen terrestre como los hidrocarburos, pesticidas, metales pesados y materia orgánica; 3] la sobreexplotación pesquera de las fuentes de vida marina; y 4] La alteración y/o destrucción física del hábitat marino que realizan los barcos, así como la creciente construcción y operación de plataformas petroleras marinas (*off shore*).

Se trata de problemas graves por cuanto los barcos mueven más del 80% de las mercancías planetarias. Esto significa que, cada año, los modernos buques de altura transfieren internacionalmente entre 3 y 5 miles de millones de toneladas de agua de lastre, un volumen similar al que en un mismo periodo también transfiere regionalmente la navegación de cabotaje. El agua de lastre ayuda a que los barcos no floten en exceso cuando retornan a su lugar de origen sin su carga original, pues ello implica que las aspas de las hélices queden parcialmente fuera del agua. Sin embargo, la transferencia global de esta agua fuera de sus ecosistemas originales representa una severa amenaza para la salud, la economía y la ecología globales, pues su traslado estimula una alarmante, permanente y creciente difusión mundial de especies bioinvasoras.

Habría que agregar otros problemas ambientales generados por el tráfico de cruceros (*megaliners*) del turismo global, que destruyen bancos de corales y manglares de algunas zonas costeras; el dragado profundo de los megapuestos y la construcción de nuevos canales de navegación que imponen los actuales sistemas intermodales, por los deshuesaderos que existen en algunos puertos donde se desmantelan grandes buques, así como por las gasolineras portuarias en aguas costeras para el abasto de los buques, yates, lanchas y barcasas.

*Aunque hace diez años no se tenía una idea clara de la contaminación causada por los aviones, hoy se admite que las emisiones de gases de efecto invernadero del sector aéreo llegan al 3% del total.* No obstante, el continuo descenso de los precios de los vuelos, correlativa al crecimiento eufórico de la

<sup>3</sup> [http://www.consumaseguridad.com/web/es/normativa\\_legal/2005/05/23/18267.php](http://www.consumaseguridad.com/web/es/normativa_legal/2005/05/23/18267.php).

<sup>4</sup> Las chimeneas de un buque en reposo arrojan a la atmósfera torrentes de contaminantes, como óxidos de azufre, porque necesita energía para que las funciones de iluminación, bombeo, refrigeración y otras del navío se mantengan durante las labores de descarga. (<http://www.cec.org/trio/stories/index.cfm?ed=15&ID=166&varlan=espanol>).

globalización, propicia el incremento continuo de las redes de aviación. Los viajes aéreos crecen entre un 3 y un 5% cada año, el transporte de carga aérea aumenta un 7% anual, pero los contaminantes de la aviación han crecido 85% entre 1994 y 2004. Por ello, Airport Watch estima que el impacto de la aviación en 2030 podría causar el 25% de la contaminación atmosférica, mientras el Panel Internacional de Expertos en Cambio Climático (IPCC), considera que a mediados del presente siglo el sector podría causar hasta 15% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero.

Una discusión que ya lleva tiempo en la esfera política es la de los aviones supersónicos y los vuelos del transbordador espacial pues, como se sabe, liberan respectivamente *óxidos nitrosos* y *cloro* que podrían dañar la capa de ozono. Supuestamente se ha comprobado que ello no es así. Entretanto, lo que ya está claro es que las estelas de vapor de agua creadas en el cielo por el vuelo de los aviones comerciales, llamadas «cotras» (del inglés *contrails*), son estelas de condensación que persisten durante horas y se comportan de la misma manera que las nubes cirros de gran altura, porque atrapan el calor en la atmósfera y exacerban el recalentamiento global.

Otra contaminación atmosférica crece aceleradamente en los nuevos megaaeropuertos. La contaminación se debe a que las naves recorren largas distancias en las terminales aéreas consumiendo grandes cantidades de energía, mientras el equipo de construcción y asfalto operados con diesel, o los numerosos autobuses y vehículos utilizados en el movimiento de maletas, pasajeros y demás objetos producen también mucho *smog*. Un caso extremo es el del aeropuerto de Los Ángeles, segunda fuente de contaminación de esa área urbana.<sup>5</sup>

Añádase a esto la contaminación sonora de los aeropuertos: en el caso referido de Los Ángeles, las comunidades vecinas sufren el ruido de mil vuelos diarios. Pero en los puertos aéreos también existen infraestructuras para combustibles en las que ocurren fugas, filtraciones al subsuelo, etc. Tampoco se debe olvidar que la construcción de estos gigantescos mega-

nodos de la red aérea implican la destrucción de vastas áreas forestales (como ocurrió en Frankfurt am Main a inicios de los ochenta) o de tierras agrícolas (como se intentó en 2001 para el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México en San Salvador Atenco), que afectan a mucha población. Mientras, la existencia de grandes cementerios y deshuesaderos de aviones, también incrementa el número de *brownfields*.

## LA CONVERGENCIA TERRITORIAL DE LOS CORREDORES URBANOS Y BIOLÓGICOS

La planificación y construcción de corredores globales ocurre en el momento en que el tejido de las principales redes nacionales se ha saturado, en que el cinturón industrial del hemisferio norte casi se ha cerrado por completo, en que la cuenca del Pacífico se ha convertido en el principal océano comercial del mundo, en que el tráfico de las redes internacionales se ve críticamente obstruido por la densidad de los flujos y en que la revolución técnica de las redes resuelve sus cuellos de botella por la convergencia de todas las redes de comunicaciones, transportes, energía y agua.

Los años noventa y el inicio del nuevo siglo son el momento en que los grandes poderes estatales y empresariales del mundo comienzan a hablar cada vez más abiertamente de la necesidad de planificar sus procesos de convergencia territorial, mediante el diseño de gigantescas arterias de comunicaciones, transportes, energía y agua, a la manera de enormes *corredores* de integración urbana, industrial y rural, de escala intra —e intercontinental o interoceánica.

El capital mundial tiene sus principales núcleos productivos metropolitanos en Estados Unidos, la Unión Europea y Japón, pero también ha logrado extenderse hacia el enorme bloque territorial que fue la URSS, al castigado y energético Oriente Medio, a los activos territorios asiáticos de los Cuatro Tigres, China, la India, así como a las otrora naciones agrícolas pobres del Sudeste asiático. El cierre de este cinturón de industrias automatizadas que ocurre en tierras chinas, integra y subordina a la mayor parte de la población mundial, pues en China, la India y demás países asiáticos que les son contiguos, se concentra poco más de la mitad. Así, des-

<sup>5</sup> [http://www.environmentaldefense.org/documents/4175\\_LAX\\_CBA\\_Summary\\_Spanish.pdf#search=%22contaminaci%C3%B3n%20aeropuertos%22](http://www.environmentaldefense.org/documents/4175_LAX_CBA_Summary_Spanish.pdf#search=%22contaminaci%C3%B3n%20aeropuertos%22).

pués de dos siglos de revolución y expansión permanente de las industrias y campos agropecuarios automatizados, el actual desarrollo estratégico de la cuenca del Pacífico permite al capital redondear —literalmente— la subordinación real de la producción y reproducción, que domina al principal núcleo demográfico del mundo.

Esta redefinición de los espacios industriales y comerciales convierte al «lejano» oriente en el nuevo «ombigo» de la economía global, que atrae hacia sí el tejido de los más importantes corredores, redes y servicios del planeta. Con ello, China se convierte, finalmente, en el principal centro de explotación laboral del mundo (dadas sus inigualablemente altas masas y tasas de explotación laboral), que ciegamente presionan al resto del proletariado internacional a una baja permanente de los salarios, sin menospreciar el hecho de que en la región asiática también prospera un importante laboratorio de innovación tecnológica global.

La era de los susodichos corredores globales comenzó desapercibidamente en los ochenta, cuando California se convirtió en el centro electroinformático del mundo y Estados Unidos y Canadá se integraron comercialmente. Fue entonces cuando se readecuaron, con tecnología intermodal, los viejos puentes terrestres interoceánicos entre el este de Estados Unidos y la costa del Pacífico, principalmente entre Chicago y Los Ángeles.

La crisis económica de la URSS, su pérdida de control sobre Europa Central y su final balcanización permitieron, en la misma época, el *boom* en la construcción de descomunales gasoductos entre Siberia Occidental y Europa. Así, a inicios de los noventa se inició la planeación del osado Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Traceca), para aprovechar el nuevo paso entre Europa y China, abierto por las numerosas naciones que desprendidas al oeste y sur de la URSS.

Lo que se intenta con estos corredores europeos es crear un camino que compita con las dos grandes rutas que Rusia y el Medio Oriente, pragmática o planificadamente, abren en dirección a China. Es el caso del estratégico ferrocarril transiberiano, penosamente abierto con el trabajo gratuito de los *gulags* (la ruta más corta entre Europa y China: nueve mil kilómetros aproximadamente), o la milenaria, pero exhaustivamente bombardeada «ruta de la seda», vía que a pesar de ser la más larga (once mil kilómetros aproximadamente), pasa

por las estratégicas regiones donde se concentra la mayor parte de la población de Asia Central, del pie de monte de los Himalayas, del sudeste asiático y el sur de China.

La reorientación territorial de los intereses comerciales e industriales de las principales capitales del mundo se refleja también en la reorganización imperialista de los traspatios del Sur, los cuales podrían ofrecer mejores rutas de transporte intermodal hacia China, mano obra barata mediante *clusters* de la industria del ensamble maquilador, invernaderos agrícolas, plantaciones forestales o meggranjas, centros de incineración de basuras metropolitanas, etcétera.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) define, en 1996, el trazo de siete corredores mexicanos de integración urbano-regional, algunos interoceánicos (entre Nogales y el puerto de Guaymas, entre Nuevo Laredo y el puerto de Manzanillo, entre los puertos de Veracruz y Acapulco, o entre Coatzacoalcos y Salina Cruz). A la manera de un puente entre Singapur y Kansas City, los corredores también son imaginados como un gran enlace entre las costas chinas y el este de Estados Unidos. Corredores que en el año 2001 ya no se restringen a México, sino que también se han extendido hacia Centroamérica (como Plan Puebla-Panamá), pensado ahora también como un plan de control de los recursos estratégicos, humanos y naturales, de la región (mano de obra indígena, petróleo, agua, electricidad, biodiversidad, minerales y turismo).

Casi al mismo tiempo, la impronta de los corredores se hace presente en otros centros de acumulación en el Sur, abriendo rutas entre Sudamérica y China (caso del Mercosur) o entre el este de Estados Unidos y la región industrial del Mercosur. Es el caso de los 18 corredores (norte-sur y este-oeste) propuestos por el Banco Interamericano de Desarrollo como Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IRSA), pero que el actual giro socialdemócrata y nekeynesiano del Mercosur intenta reformular con sesgos de mayor integración interna del subcontinente y de mayor autonomía regional frente a Estados Unidos.

Aunque la crisis económica yanqui de 2001-2003 aplaca la euforia con que los corredores fueron concebidos en los años noventa, las profundas necesidades de comunicación y transporte de la globalización renacen una y otra vez, cada vez más intensamente, conforme ocurre un nuevo ciclo de recuperación

de la acumulación global. De ahí que lo más importante de estos megaproyectos no sean los amarillistas mapas de infraestructuras geopolíticas que se proponen y publican (pero que también cíclicamente fracasan), sino las obras reales que lentamente va sedimentando la totalidad del proceso. El visible e inestable precio geopolítico de cada megaproyecto oscila, en realidad, en torno de un valor intangible que sólo la tendencia histórica de largo plazo muestra progresivamente.

Aun así, las infraestructuras que de forma abrumadora han estado reconectando a la tecnósfera, también han estado desconectando, catastróficamente, a la biosfera, la hidrosfera y la atmósfera, pues rompen los ecosistemas y climas, como pérdida de selvas, bosques, contaminación de cuencas hídricas, ruptura del ciclo del agua o perforación de la capa de ozono. De ahí el necesario contrapeso actual que el capital mundial quiere hacer con corredores biológicos e hídricos de conservación, como herramientas planetarias para el supuesto manejo de la hidrosfera, la biosfera y la atmósfera, que conlleva también la irrupción de nuevas tecnologías destinadas al manejo de la ingeniería genética.

Por eso, la apertura de los corredores biológicos ya no está aparejada con las viejas estrategias de conservación, imperantes en los países anglosajones entre el fin del siglo XIX y los años setenta del siglo pasado, vinculadas a la deforestación del ferrocarril, sino con nuevas estrategias de expropiación y/o privatización de códigos genéticos y moleculares y, por consiguiente, con los bancos o centros de almacenamiento *in situ* y *ex situ* de estos códigos (jardines botánicos, centros de germoplasma, áreas naturales protegidas, etc.). De tal suerte, aunque los corredores de integración urbano industrial se contrapongan en un sentido ambiental a los corredores biológicos, en lo que a expropiación de bienes comunes, a expulsión de población campesina y a privatización de recursos estratégicos se refiere, ambos agreden de forma parecida.

## CONVERGENCIA INTERMODAL, GIGANTISMO Y SACRIFICIO SOCIOAMBIENTAL

El desarrollo de las cuatro redes de transporte al final del siglo XX desemboca en una poderosa red de enlace global que las sinteti-

za. Las pérdidas de tiempo por los cuellos de botella que solían formarse en los trasposos de mercancías entre una red y otra fueron resueltas progresivamente desde hace décadas perfeccionando el diseño de los sistemas intermodales. Gracias a ello, todas las redes de transporte quedaron entrelazadas al embalar los bienes dentro de cajas metálicas estándar llamadas «contenedores», al adecuar los vehículos terrestres, aéreos y marinos para su mejor traslado, al crear grúas para moverlas con facilidad de un medio a otro, y al mejorar la capacidad de carga y velocidad de los medios de transporte y las transferencias portuarias.

Para lo anterior, los tráileres fueron adaptados como camiones de doble remolque, los vagones de ferrocarriles como de doble estiba, los barcos se adecuaron para transportar varios miles de contenedores e incluso los aviones de carga se capacitaron para recibir containers. La eficiencia y velocidad operativa de los nuevos puertos intermodales permitió adicionalmente eliminar las bodegas y garantizar la movilidad de los contenedores. Pero los cambios no se restringieron a ampliar la capacidad de carga o a mejorar su potencia, sino que llegaron hasta la ingeniería de las infraestructuras y servicios de las redes.

Casos notables en la actualidad son los nuevos puertos de altura o los nuevos canales interoceánicos, capaces de permitir el tránsito de buques de once a trece mil contenedores. El proyecto de construcción de un nuevo canal interoceánico en Panamá muestra la profunda necesidad que hoy tienen las corporaciones, los estados y regiones comerciales, de soñar con nuevas avenidas comerciales en o para Norteamérica, Mesoamérica, Sudamérica, Eurasia y África, que optimicen el tráfico internacional de mercancías.

La convergencia intermodal de las cuatro redes de transporte es, entre otras cosas, la confluencia internacional de las redes nacionales previamente construidas. De ahí que la intermodalidad, al tener que enlazar espacios y funciones mayores, esté poseída por un espíritu de gigantismo que obliga a la depredación de recursos, comunidades y lugares. La vieja monumentalidad fascista se recrea y escala en el actual diseño mundial de magnas carreteras osadamente rectas y amplias, puentes espectaculares, prolongados túneles dentro de inmensas montañas o por debajo de estrechos marítimos estratégicos, gigantescos canales artificiales de agua, puertos cada vez más profundos, cientos de miles o millones de kiló-

metros de ductos terrestres y submarinos de petróleo y gas, complejos distribuidores viales, sistemas de represas descomunales, ostentosos aeropuertos e incluso estaciones espaciales pronto visibles a simple vista desde la Tierra.

Para ello se articulan al negocio de los transportes intermodales diversos tipos de ciudades, fábricas, centros de consumo, campos y negocios globales. En su amplio menú, y dependiendo de la región de cada corredor, pueden incluir: centros generadores de energía (nuclear, hidroeléctrica, eólica), centros urbano-industriales de mano de obra barata para el ensamble maquilador; invernaderos, megagránjas y plantaciones forestales con tecnología electroinformática y transgénica para horticultura, floricultura, pollos, pavos, puercos, camarones, eucaliptos, palma africana, etc.; centros mineros o petroleros de extracción y distribución global de recursos naturales; ductos para transporte de petróleo, gas o minerales; corredores biológicos para el tránsito de especies, individuos y genes en peligro de extinción; *clusters* de ecoturismo, pago de servicios ambientales, ranchos cinegéticos, etc.; corredores de paisajes seductores para el turista global; corredores de exclusivos hoteles, *malls*, centros de apuestas, centros de convenciones y clubes de Golf; confinamientos de basura y poderosas incineradoras que permiten la movilidad internacional de la quema de diversos tipos de residuos.<sup>6</sup>

Dentro de los corredores globales en proceso de construcción, la intermodalidad de cada una de las redes de transporte escala sus efectos ambientalmente destructivos, al tiempo en que se combinan estas externalidades con las ocasionadas por las redes de energía, agua y comunicación electroinformática.

La privatización neoliberal de las redes de transporte agrava y tiende a sacar de control todos los problemas ambientales, pues la búsqueda del lucro alienta el gigantismo y desbordamiento de las infraestructuras y funciones, tal y como hoy puede observarse en diversas regiones del mundo. Tales privatizaciones subrayan el castigo que estas redes hacen de por sí a las personas y pueblos cuando son diseñadas y operadas como redes del capital, al hacinar a los viajeros en los camiones, trenes, barcos o aviones, al colocar el transporte de las cosas como lo importante frente al traslado de las personas y al diseñar los flujos de los corredores con vistas a explotar y extorsionar a las comunidades y regiones.

## EL PESO MUERTO DE LA RED INDUSTRIAL PETROLERA DENTRO DE LAS REDES GLOBALES

Dentro del impacto ambiental de las redes, flujos y corredores intermodales, resalta un punto particularmente inquietante que merece un comentario aparte. Me refiero a la forma en que todas las actuales y gigantescas redes del transporte mundial e intermodal —a pesar de los sorprendentes cambios tecnológicos en la electroinformática, la robótica, la ingeniería genética, la ingeniería de materiales, la nanotecnología, etc.— están pasmosamente ancladas dentro del obsoleto y altamente destructivo patrón técnico petrolero.

Esto tiene que ver, en realidad, con la profunda adecuación que permitió el petróleo como base energética para la construcción de la primera figura realmente global de un autómatas planetario. Por su naturaleza líquida, altamente calórica y explosiva, los combustibles derivados del petróleo permitieron la creación no sólo de ágiles motores capaces de mover descomunales aviones y buques, o ejércitos de pequeñas motosierras y bombas hidráulicas que acabaron con selvas enteras y acuíferos gigantescos, sino que su liquidez también permitió atravesar por doquier las redes de oleoductos, tanques y supertanques que, a su vez, permiten mover incansablemente a los medios de transporte y emplazar a las poderosas fuerzas motrices de la industria en todas partes.<sup>7</sup>

Sin este valor de uso líquido y explosivo, el capital no habría tenido la posibilidad de organizar transportes tan versátiles y extensos, ni la posibilidad de tejer, tan rápida y eficientemente, todos los hilos de la actual telaraña mundial.

---

<sup>6</sup> *Corredores del capital que mantienen una conexión parcial con otros corredores —menos visibles— de población migrante o de población sobrante que suele ser usada para presionar los salarios de alguna región a la baja, o que incluso también es desechada en alguna guerra de bandas entre narcotraficantes, en actos terroristas o demás políticas militares de exterminio.*

<sup>7</sup> *No casualmente, la actual posibilidad de usar el gas natural de forma tan universal como el petróleo, pasa necesariamente por su licuefacción, mientras la búsqueda de nuevas soluciones energéticas como el hidrógeno o los biocombustibles también tendrían que tener esta cualidad líquida.*

Por ello, la ubicua red de transportes y maquinas industriales (también de explosión), sólo se puede comparar con el poder energético de la electricidad. Ambas energías pueden ser eficientemente movidas y aplicadas en los más variados espacios de la Tierra, o incluso fuera de ella. Es esta capacidad «abstracta» de ambas, la que las puso en el centro actual de la globalización de todos los procesos industriales.

Pero el dominio industrial del petróleo no sólo tiene que ver con el anclaje de las convergentes redes intermodales de transportes, sino con el anclaje histórico de todo el núcleo técnico que en el siglo xx coaguló en torno de los hidrocarburos. Al respecto es importante recordar que este núcleo está conformado en su parte interna por las redes de prospección, perforación y mantenimiento de pozos, terrestres o marinos, por las redes de transporte y abasto terrestre de combustibles e incluso aéreo, así como por las redes de almacenes e industrias de refinación y petroquímica. Es ésta una red que mantiene vivo el flujo continuo y creciente entre la extracción de una abundante pero finita energía primaria y los insaciables centros industriales y de consumo capitalistas. Red energética que, por lo mismo, marca el carácter ambientalmente destructivo del patrón técnico petrolero.

La parte externa de este núcleo fabril «petrolizado» se extiende a las poderosas industrias automotriz, naviera, ferroviaria y aérea (en sus versiones civil y militar), así como las industrias derivadas o hermanadas con el complejo petroquímico (con los subsectores de la química de polímeros, agroquímicos y farmacéutica), con la producción y explotación de plantas de generación carboeléctricas, oleoeléctricas y gasoeeléctricas, o con las empresas que diseñaron el paquete técnico de los tractores, las bombas de agua, las avionetas y el complejo cóctel de agroquímicos, fundamento de la revolución verde.

El desarrollo de la petrolización de las redes con base en las redes petroleras ha permitido —como ninguna otra actividad— el poderoso desarrollo de la geología y las ciencias del mar. Junto con la minería, esta industria ha permitido la comprensión de la corteza terrestre y de este núcleo también han surgido una amplia variedad buques fábrica, plataformas *offshore*, buques tanque, así como numerosas tecnologías para el transporte terrestre y marino de líquidos. Todo lo cual abrió

el camino a la construcción de los megaductos transcontinentales e interoceánicos que hoy enlazan al mundo. Esta industria también ha alentado la robotización de naves para el reconocimiento y la construcción de obras en el fondo marino. La petroquímica es, además, la fuente madre en la que se experimenta, entre otras cosas, con la interminable ingeniería de polímeros que lleva a la actual ingeniería de materiales. Y en la mitad de este camino, la petroquímica también apuntala a la actual industria farmacéutica, la agroquímica, la industria de explosivos y otras armas químicas.

Tal es el poderoso y arrogante núcleo técnico que conforma a la principal fuerza productiva industrial, que soporta a las más potentes empresas industriales transnacionales de todo el siglo xx, que sostiene la fuerza hegemónica de Estados Unidos y que organiza a la principal fuerza destructiva militar del mundo.

Ciertamente, en la actualidad se habla mucho de la obligada reestructuración de patrón técnico petrolero, tanto por la estratégica irrupción de la electroinformática, la ingeniería genética, la nanotecnología, etc., o por el agotamiento irreversible de los yacimientos petrolíferos y la inocultable obsolescencia ambiental de la quema de hidrocarburos. Pero lo cierto es que, hoy día, el petróleo y el gas se venden en cantidades nunca antes vistas, las industrias del automóvil, los yates y los aviones no cesan de diseñar nuevos modelos cada vez más depredadores de hidrocarburos, las industrias petroquímicas no dejan de diseñar cada vez más variedades de plásticos y demás sustancias químicas de origen orgánico, las empresas productoras de semillas y variedades transgénicas no dejan de diseñar modelos agrícolas y forestales cada vez más consumidores de agroquímicos, mientras los urbanistas y políticos no dejan de planificar la concentración de miles de millones de personas dentro de las reticuladas, motorizadas, quimicalizadas y plastificadas urbes globales.

Por ello, el anquilosamiento actual de la industria petrolera no sólo depende de su carácter antiambiental sino también de la manera vertiginosa —y sin precedentes en la historia de la tecnología— en que ha centralizado de manera exitosa y abrumadora al conjunto de las industrias estratégicas de la división técnica del trabajo y al conjunto de los valores de que se compone la totalidad de la civilización material.



# Megainfraestructuras España

**Mata megaproyectos, S.L.**

**Macià Blázquez**

**El Plan Estratégico de Infraestructuras  
de Transporte: Un plan abocado  
al fracaso**

**Roberto Bermejo y David Hoyos**

**La crisis actual del mercado eléctrico  
y su regulación en España:  
una oportunidad para reorientar  
el modelo energético**

**Miquel Carrión Molina**

# Matas megaproyectos, S.L.

**Macià Blázquez\***

Las islas Baleares tienen una extensión de poco menos de 5.000 km<sup>2</sup> y distan entre 100 (Ibiza) y 250 km (Menorca) de la Península ibérica. Son un destino turístico preferido de alemanes y británicos, que suman más del 60% de los 11 millones de turistas que se registran anualmente, mientras su población residente no alcanza un millón de habitantes. Los últimos 50 años de crecimiento capitalista —desde el final de la posguerra franquista— han servido para gestar un potente empresariado turístico —incluso transnacional con las familias Escarrer, Riu, Melià, Barceló, Fluxà, Matutes...—, basado en una cultura agrarista caciquil que sublima la propiedad de la tierra y su uso y abuso privado, y una hegemonía política liberal, encabezada en los últimos tiempos por Jaume Matas, ex ministro de medio ambiente de José María Aznar entre 2000 y 2003, del Partido Popular, que gobernó el Estado español entre 1996 y 2004.

La presidencia de Jaume Matas en la comunidad autónoma balear tiene el apoyo del partido liberal-nacionalista «bisagra» Unió Mallorquina, que lidera Maria Antònia Munar. Su práctica política estrella ha sido el impulso de una faraónica empresa de desarrollo de infraestructuras públicas —autopistas, desaladoras, puertos...—, que retribuye rápidamente a los consejos de administración de las empresas constructoras (que vieron frustrado su lucro con la rescisión del Plan Hidrológico Nacional que apoyó Jaume Matas en su etapa de ministro) y que instauran un nuevo orden urbanístico orientado al crecimiento rápido, sin parangón en la historia de las islas.

---

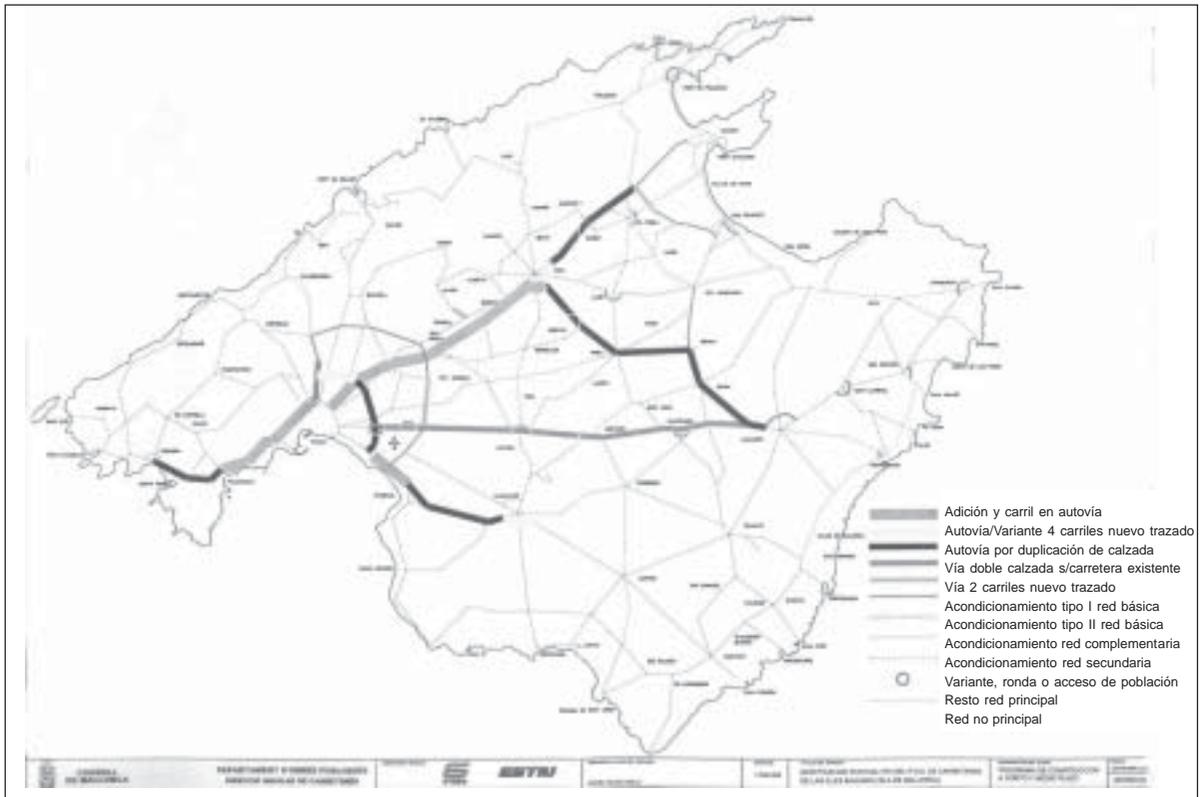
*Macià Blázquez Salom, miembro del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa, GOB, y profesor de geografía de la Universitat de les Illes Balears*



Las autopistas, autovías y desdoblamientos han transfigurado las islas Baleares. Tras cada cruce, se preparan proyectos de urbanización, campos de golf, centros comerciales, polígonos industriales... Esta rotonda de Son Tugores linda con el Monestir de la Real, junto al que está previsto ubicar el nuevo hospital de Son Espases.

Echando la vista atrás, los anteriores veinte años de políticas públicas autonómicas (1983-2003) incluyeron el desarrollo de políticas proteccionistas y de contención urbanística, mediante la protección de espacios naturales, la reclasificación de sectores de suelo urbanizable como rústico —conocidas como «moratorias urbanísticas»—, la limitación del crecimiento de la oferta turística reglada —«moratoria turística»—, e incluso la instauración de la «ecotasa», que gravaba las estancias turísticas proporcionando un ingreso con destino finalista para la conservación del patrimonio natural, cultura y rural.

El advenimiento de esta sexta legislatura autonómica, presidida por Jaume Matas, del Partido Popular, ha supuesto la derogación de la ecotasa y de las últimas «moratorias urbanísticas», la desprotección de espacios naturales (22.400 ha han dejado de formar parte de tres parques naturales y se ha restablecido la edificabilidad de los espacios naturales pitiusos

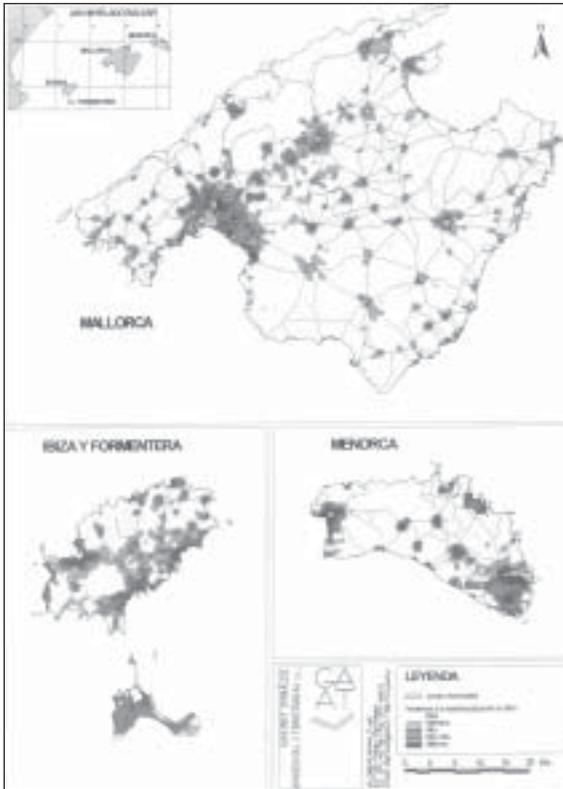


El Plan Director Sectorial de Carreteras guía la política territorial depredadora del pacto PP-UM. Se diseñan las 9 autopistas que desfiguran Mallorca y otro nuevo viario de efectos territoriales nefastos.

—Ibiza y Formentera—), el relanzamiento del crecimiento urbanístico con nuevos Planes Territoriales insulares en Mallorca y Pitiusas, y el desarrollo de infraestructuras de transporte faraónicas.

Antes de acabar el año electoral (2003) se modificaron los Planes Directores Sectoriales de Carreteras de Mallorca y Pitiusas para construir, respectivamente, nueve y tres autopistas/autovías/desdoblamientos; de las cuales diez se han iniciado ya. Su presupuesto inicial se estableció en torno a 500 millones de euros, para la financiación de los cuales se firmó un convenio de carreteras entre el gobierno central presidido por José María Aznar y el autonómico balear de Jaume Matas, el día 13 de marzo de 2004, justo tras los atentados del 11 en Madrid y un día antes de las elecciones generales del

14, que perdió el Partido Popular. El nuevo gobierno central, presidido por José Luís Rodríguez Zapatero, ha denunciado unilateralmente ese convenio de carreteras; a resultas de lo cual el gobierno autonómico de Jaume Matas financia sus megaproyectos mediante el «peaje a la sombra», consistente en la retribución aplazada, proporcional al futuro tránsito registrado en las nuevas carreteras, del desembolso que asumen las empresas constructoras, durante los próximos 25 años. De esta manera, el gobierno Matas endeuda el erario público, soslayando la legislación que lo prohíbe, durante las próximas seis legislaturas. Los trazados de estos megaproyectos viarios refuerzan la expansión urbanística aumentando la accesibilidad automovilística, con el objetivo de multiplicar la rentabilidad de la especulación urbanística en los espacios



Los Planes Territoriales de Mallorca y de Ibiza y Formentera legalizan la construcción de chalets en el medio rural, que podrían triplicar los existentes en las islas Pitiusas y duplicar los mallorquines. Estos mapas diseñan un futuro probable de urbanización difusa del campo balear.

todavía no urbanizados, especialmente del interior de las islas. La oferta turístico-inmobiliaria que complementa los megaproyectos son nuevos hoteles y apartamentos de lujo con campos de golf, parques temáticos, centros comerciales, hipódromos y parcelaciones sistemáticas del suelo rústico para la construcción de chalets y mansiones turístico-residenciales. Esta última oleada desarrollista, que ha recibido la denominación de «tercer boom turístico», se caracteriza por el rápido crecimiento de la oferta inmobiliaria de licencia residencial, que ya alcanza 1,6 millones de plazas, de las cuales en torno al 40% son segundas residencias o están vacías y pueden comercializarse alegalmente como oferta turística, más allá de las 400.000 plazas turísticas —hoteles y apartamentos— regladas por la administración pública.

Caso aparte es Menorca, que mantiene un planeamiento urbanístico más restrictivo y que es la única isla no gobernada por partidos liberales. Su Plan Territorial insular limita el crecimiento de la oferta de alojamiento en el litoral turístico y protege el suelo rústico de la edificación. La mayor excepción de este escenario de contención lo constituye Ciutadella, que es la tercera mayor conurbación balear, detrás de la capital, Palma, y de Santa Ponça, que es el núcleo turístico más extenso del archiconocido municipio de Calvià. El consistorio de Ciutadella representa la avanzadilla política liberal, del Partido Popular, en Menorca y promueve el mayor crecimiento urbanístico con un planeamiento que establece el techo potencial en 70.000 plazas, frente a la capacidad actual de 35.000 plazas. El reto macroinfraestructural en este caso se lo marca el gobierno autonómico en la ampliación del puerto para aumentar la eslora de los buques de transporte de mercancías y pasajeros, y «de paso» ampliar la oferta de amarres de recreo. Un ejemplo del chantaje al que acostumbra a recurrir el gobierno de Jaume Matas, consistió en cerrar el puerto al tránsito por riesgo de «rissagues» —mareas repentinas— durante las pasadas fiestas de Sant Joan, desviándolo a Maó, para soliviantar a los asistentes a favor de la ampliación del puerto de Ciutadella.

El despropósito de estas nuevas obras de infraestructura de transporte desproporcionadas ha sido contestado por parte de la población balear con sendas manifestaciones multitudinarias en Palma (50.000 participantes) e Ibiza (20.000), y con muchas más expresiones de descontento ciudadano mediante la movilización y la oposición política de asociaciones y plataformas ciudadanas. La respuesta de los gobiernos del Partido Popular ha consistido en el ninguneo, cuando no la criminalización mediante detenciones y sanciones administrativas (especialmente onerosas para los movimientos sociales resistentes). Evidentemente, los Informes de Impacto Ambiental de los megaproyectos presentados por la administración autonómica hacen un balance positivo de sus consecuencias, convirtiéndose junto a las medidas paliativas aplicadas en coartadas publicitarias de cosmética «verde».

El caso que ha alcanzado mayor eco mediático ha sido el ibicenco, debido a la resistencia de los propietarios de los terrenos expropiados por la construcción de las autopistas.

Sus casas —Ca na Palleva, Can Malalt, etc.—, que son explotaciones tradicionales de subsistencia agrícola situadas en los llanos más fértiles de la isla, han simbolizado y condensado la resistencia a los megaproyectos «matiles», que suponen la construcción de hasta ocho carriles, con medianeras de hasta 12 metros de ancho, sellando con asfalto y cemento una media de 114.000 m<sup>2</sup>/km.

Aumentando la escala de análisis se identifican todavía más megaproyectos en Baleares: la Autoridad Portuaria de Palma proyecta ampliar desmesuradamente el puerto de la capital, el gobierno municipal de Palma orada el subsuelo construyendo decenas de aparcamientos subterráneos —que a menudo sirven como excusa para deshacerse del patrimonio histórico, en aras de la especulación urbanística—, la primera línea de metro de acceso a la Universidad se licita por la exorbitante cifra de 114 millones de euros para tan sólo 8 km de trazado, se prefiere construir más desaladoras que optimizar las existentes, el cable de conexión eléctrica de las islas con la península rompe la limitación de la producción propia para el autoabastecimiento, está programada la ampliación de los tres aeropuertos, etc.

Los movimientos sociales, especialmente ecologistas, de las islas Baleares mantienen la movilización de denuncia y resistencia, frente al proyecto depredador cortoplacista que promueve los intereses especuladores con el apoyo político neoliberal del Partido Popular y sus aliados de Unió Mallorquina. En el plano legal, las plataformas ciudadanas territo-

riales y ambientales, agrupadas entorno al grupo ecologista de las Baleares, GOB, han tramitado una Iniciativa Legislativa Popular con medidas de ordenación del territorio que propone limitar la construcción de autopistas, la ampliación de aeropuertos y puertos, y proteger el suelo rústico y crear más espacios naturales. Su toma en consideración se prevé se tramite este otoño en el Parlamento balear.

Más allá de la defensa territorial localista, el ecologismo balear toma partido por la defensa de la soberanía popular y la resistencia ante el modelo cultural y económico neoliberal. Promueve la movilización social en la práctica política ciudadana, más allá del refrendo ciego al poder político partidista, que nos pretende contentar con el sufragio universal de la democracia electoral en diferido. Y cuestiona la economía, que confunde el valor con el precio, para mantener el poder que degrada las condiciones sociales y ambientales del planeta.

Para más información:

<http://www.gobmallorca.com/>

<http://www.gengob.org/>

<http://www.gobmenorca.com/>

<http://www.novolemautopista.tk/>

<http://defensaportciudadella.blogspot.com/>

<http://www.salvemlareal.org/>

<http://www.parcdelesvies.org/>

<http://www.autovia-no.org/>



# El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte: un plan abocado al fracaso

**Roberto Bermejo y David Hoyos\***

Los sucesivos gobiernos estatales han venido defendiendo durante décadas la teoría que identifica la inversión en infraestructuras de transporte —con los parámetros constructivos más altos posibles— como el principal instrumento de impulso del desarrollo económico. Esta teoría ha sido asumida por gobiernos autonómicos y empresarios hasta el punto que cualquier propuesta de infraestructuras de transporte con parámetros más bajos se identifica con marginación y agravio comparativo. Sin embargo, la opinión pública española no parece respaldar este estado de opinión. Una reciente encuesta del CIS sitúa a las infraestructuras de transporte como la última opción de inversión en opinión de la ciudadanía, muy por detrás de la educación o la sanidad. En consecuencia, la fuerte presión que se está haciendo desde las Comunidades Autónomas sobre el gobierno central en este sentido obedece, principalmente, a los intereses de la clase política y empresarial, así como a los medios de comunicación controlados por ambos estamentos.

La extraordinaria exigencia de nuevas y mayores infraestructuras de transporte desborda habitualmente la capacidad pública de financiación. De ahí que la eficiencia de las inversiones públicas deba analizarse teniendo en

cuenta la escasez de recursos ante una infinidad de demandas sociales, con el objeto de optar por los proyectos con un mayor beneficio para la sociedad (en lenguaje económico, con una mayor rentabilidad social). Sin embargo, la creciente falta de transparencia y rendimiento de cuentas, junto con la total ausencia de participación ciudadana en la toma de decisiones, encubre una realidad según la cual los informes técnicos se preparan para justificar decisiones que obedecen frecuentemente a supuestos criterios de rentabilidad política como, sin lugar a dudas, sucede con el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT 2005-2020).

Con un presupuesto cercano a los 250.000 millones de euros, destinados principalmente a la construcción de autovías y líneas férreas de alta velocidad, el Estado español va camino de convertirse en el horizonte temporal del Plan, 2020, en el país con la mayor red de autopistas y autovías de la Unión Europea (ver tabla 1). En cuanto al transporte ferroviario, ningún otro país del mundo apuesta por la universalización de una red de alta velocidad. No extraña, por tanto, que la consecuencia de que el Estado español destine a infraestructuras de transporte el doble que la media comunitaria sea que la inversión en I+D o educación nos sitúe en el furgón de cola de la Unión Europea.

Consideramos que la rentabilidad socioeconómica del PEIT (2005-2020) requiere un doble análisis. El primero está basado en el escenario convencional, es decir, bajo el supuesto de que las sociedades van a seguir desarrollándose de forma lineal, tal y como ha venido sucediendo desde mediados del siglo xx. Este análisis se centra en la política de transporte que puede ofrecer un mayor bienestar y desarrollo para el conjunto de la sociedad. El segundo análisis, basado en el escenario del colapso del sistema energético actual, tiene en cuenta las implicaciones del progresivo encarecimiento del precio de los combustibles fósiles no sólo en el transporte sino en el propio sistema económico.

---

\* Universidad del País Vasco

El análisis del PEIT, en base al escenario convencional muestra que no hay evidencia empírica que lo sustente, que existen numerosas deficiencias y contradicciones, que va contra la opinión de los más destacados economistas del transporte y que va a agudizar los problemas estructurales y ambientales que aquejan la economía española. El modelo de permanente ampliación de la oferta de infraestructuras de transporte está agotado. Con la única excepción del Estado español, la inversión en infraestructuras de transporte está disminuyendo entre los socios comunitarios. Así, nos encontramos con la renuncia a planes de multiplicación de carreteras, como ocurrió en el Reino Unido; con el recorte de planes de desarrollo de alta velocidad ferroviaria, como sucede en Francia; o con los sucesivos retrasos en el desarrollo de planes, como el anuncio de Portugal de una moratoria en los proyectos de alta velocidad ferroviaria. El enorme retraso que arrastra la construcción de la red transeuropea de transporte (TEN-T) ilustra lo generalizado de este fenómeno.

**Tabla 1. Densidad de autopista en la UE-15**

km / millón habitantes	1980	1990	2001	...	PEIT 2020
BE	122	167	168		168
DK	101	117	182		181
DE	118	137	143		143
EL	9	19	68		68
ES	54	121	236		370
FR	90	121	171		170
IE		7	33		32
IT	105	109	114		114
LU	121	206	287		284
NL	128	140	143		142
AT	124	189	205		204
PT	14	32	162		161
FI	43	45	114		114
SE	102	110	172		172
UK	48	55	60		61

Fuente: Eurostat, 2004.

Por otro lado, el discurso del PEIT es profundamente contradictorio. Se alaba la importancia del Plan para el desarrollo económico, pero se incorpora el discurso crítico que se ha ido desarrollando en los últimos años (polarización de la riqueza, desvertebración del territorio, inversión coste-ine-

ficiente, etc.). La razón de este discurso esquizofrénico podría encontrarse en que el objetivo original del PSOE era crear una red ferroviaria moderna y multifuncional (el llamado ferrocarril de altas prestaciones), pero la presión de las Autonomías obligó a mantener la política del PP de alta velocidad para todos.

Abordar conjuntamente los problemas de congestión y ambientales que se suceden en las carreteras españolas requiere medidas de regulación y tarificación de infraestructuras. La mayoría de expertos europeos apuestan en la actualidad por disminuir la inversión y gestionar la demanda de transporte. Además, es necesario apostar por modos de transporte más sostenibles, como son un ferrocarril multifuncional y el transporte marítimo, y poner especial atención en el transporte de mercancías. Lo cual sólo se puede conseguir de manera eficiente mediante un plan de modernización continua de la red convencional de ferrocarril. Esto es lo que han venido haciendo los países más exitosos en la captación de viajeros y mercancías en el transporte ferroviario, como Suiza.

El PEIT representa el peor escenario posible para la economía y el medio ambiente españoles. Lejos de solucionar los problemas actuales del transporte, contribuirá a agudizar estos y otros problemas estructurales de la economía española. En primer lugar, porque aumentar permanentemente la oferta de nuevas infraestructuras no hará sino multiplicar el volumen de transporte de pasajeros y mercancías (lo cual dificultará aún más su gestión futura). En segundo lugar, porque la economía española seguirá perdiendo competitividad mientras sea el sector de la construcción su principal elemento tractor. La evidencia empírica muestra que los modelos económicos basados en la construcción son efímeros y su abrupta caída suele llevar a la quiebra al sector financiero y sumir a la economía en una profunda crisis, como el caso de Japón en la década pasada. Además, las externalidades del transporte (congestión, accidentes, contaminación del aire, cambio climático, ruido, etc.) restarán bienestar a la sociedad por encima del 15% del PIB anual. En tercer lugar porque fomenta un modelo territorial aún más polarizado en torno a las grandes ciudades españolas. Y, por último, el PEIT lejos de contribuir a la sostenibilidad del transporte hará imposible el cumplimiento de compromisos ambientales como el

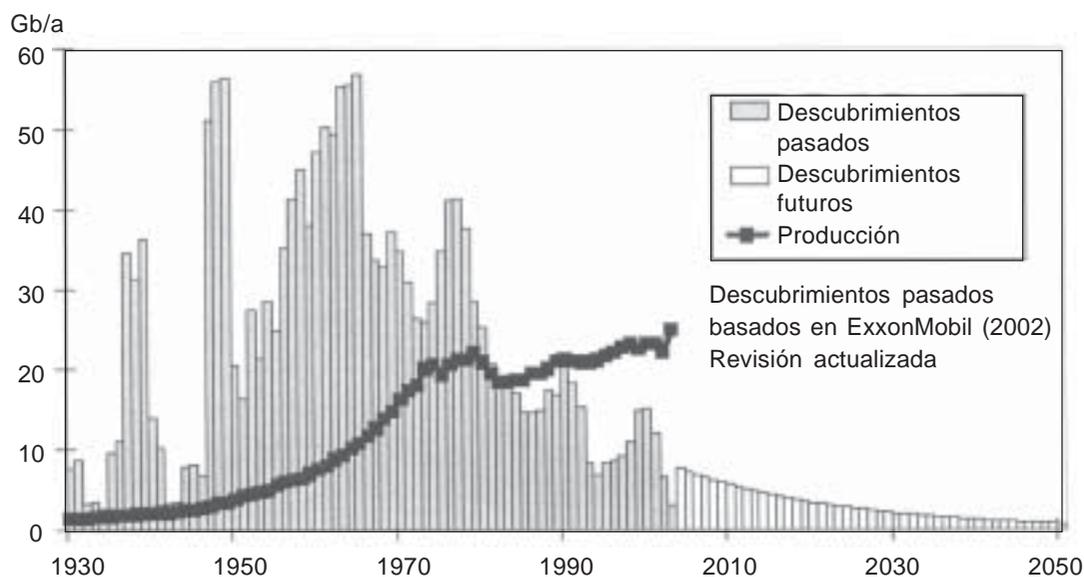
Protocolo de Kyoto. En definitiva, el Plan no sólo no favorece el desarrollo económico, la cohesión social, la sostenibilidad, o el desacoplamiento entre el crecimiento de la economía y el transporte, sino que hipoteca los recursos necesarios para afrontar una crisis de dimensiones difícilmente predecibles ante la proximidad del techo del petróleo.

El inminente colapso del sistema energético actual, basado en los combustibles fósiles, obliga a analizar el PEIT bajo un segundo escenario, el techo del petróleo o *peak oil*. Un segundo escenario que, como veremos a continuación, es el único real. Las curvas de descubrimientos de nuevos yacimientos y de extracciones de petróleo tienen una forma de campana, y unas décadas después de que la primera curva alcanza el techo lo hace, asimismo, la segunda (ver figura 1). La causa no es otra que, llegado el momento en que el consumo supera el petróleo nuevo, cada vez es mayor la fracción de petróleo consumido procedente de yacimientos antiguos. La curva de nuevos descubrimientos alcanzó su techo en 1964 y, desde entonces, arrastra una caída tendencial del 5% anual. El te-

cho de los descubrimientos lleva inexorablemente al desfase entre petróleo descubierto y consumido (iniciado en 1981) y, a su vez, desemboca en el techo de extracciones, que se produce aproximadamente cuando se ha consumido la mitad del recurso. La imposibilidad de que la oferta de crudo satisfaga una creciente demanda se traduce en la escalada de precios actual, cuya explosión se producirá al alcanzarse el techo. Los mejores expertos en petróleo estiman que *peak oil* se producirá en torno al año 2010.

El techo del petróleo traerá consigo una situación caótica, caracterizada por una gran crisis económica, inestabilidad política y muy posiblemente conflictos armados generalizados por el control del petróleo remanente. La crisis será especialmente virulenta en el Estado español debido a su fuerte dependencia de este recurso y a sus problemas estructurales. El volumen de transporte se verá drásticamente reducido, especialmente el transporte por carretera debido a sus altos costes. De esta forma, el PEIT ahonda en el desarrollo de un modelo económico particularmente vulnerable a la crisis que

Figura 1. La brecha creciente



Fuente: ASPO Newsletter 3 de septiembre de 2004.

se avecina: fuerte dependencia del petróleo, ineficiencia energética, y reforzamiento del papel de la construcción como sector tractor de la economía. En consecuencia, este Plan no hará sino dilapidar enormes cantidades de recursos financieros en infraestructuras inadecuadas, lo cual obligará a hacer costosas adaptaciones tanto en las nuevas líneas de alta velocidad como en la obsoleta red convencional, para convertirlas en receptores de cantidades masivas de pasajeros y mercancías. Y por si esto fuera poco, el Estado verá fuertemente limitada su capacidad financiera de hacer frente a las necesarias transformaciones (tanto en el transporte como en los sectores energético, industrial, agrícola, etc.) debido a su elevado nivel de endeudamiento..

En definitiva, la inminencia del *peak oil* echa por tierra las posibilidades de llevar a cabo el PEIT. Es más, cuanto mayor sea el tiempo que se mantenga, menor será el tiempo

restante para enfrentarse al techo del petróleo (aumentando la magnitud de su impacto), mayor será el consumo de petróleo, mayor será el despilfarro de recursos económicos y, en consecuencia, menores los fondos disponibles para realizar las transformaciones necesarias para la era postpetróleo. Este panorama exige de nuestros dirigentes políticos una auténtica visión estratégica que permita realizar transformaciones radicales —especialmente de los sectores de transporte y energético— y potenciar una economía basada en el conocimiento. Esto supondría, en primer lugar, reducir la inversión en infraestructuras a los parámetros de la UE-15 y dedicarla básicamente a modernizar la red ferroviaria existente; en segundo lugar, dedicar los fondos restantes a la construcción de un modelo energético basado en la eficiencia, en las energías renovables y en el hidrógeno; y, en tercer lugar, potenciar la inversión en I+D y en educación.



Una librería y un nuevo espacio abierto para debates y otras actividades.

Análisis contemporáneo  
Movimientos sociales  
Mujer y género  
Relaciones Norte-Sur  
Paz y Conflictos  
Literatura  
Poesía  
Infantil

**Horario**  
De martes a viernes de 4 a 8 de la tarde  
Sábado de 10 a 2 del mediodía

**ESPAI Icaria**

Arc de Sant Cristòfol, 11-23 - Tel. 93 269 13 75 - 08003 Barcelona

# La crisis actual del mercado eléctrico y su regulación en España: Una oportunidad para reorientar el modelo energético



Foto de Miquel Ortega

**Miquel Carrión Molina\***

El uso energético de la electricidad es relativamente reciente en nuestra sociedad. Desde la creación de la primera empresa eléctrica en España (Barcelona, 1881) o las primeras conexiones de centrales hidroeléctricas para abastecer a aglomeraciones urbanas (a principios del siglo xx), la generación, transporte y consumo de electricidad no han dejado de crecer hasta nuestros días. Aunque ha cambiado mucho el panorama tecnológico, económico y geopolítico desde entonces, se sigue constatando que el modelo vigente en la actualidad es la producción eléctrica en grandes instalaciones y el transporte y la distribución de su electricidad a grandes distancias para satisfacer cualquier uso que demande el consumidor final. La perpetuación de este modelo ha sido posible en un mercado eléctrico regulado y bajo unos criterios de funcionamiento del sistema eléctrico determinados. Si resultase que los funda-

mentos o resultados del mercado y del funcionamiento del sistema son más que cuestionables, como se pretende afirmar en el presente texto, probablemente nos encontramos ante la inercia de un modelo que sólo satisface a los cuantiosos intereses económicos creados en este sector, pero que está técnicamente caducado y supondrá, en breve, un grave lastre para un futuro desarrollo posible.

No hace falta mencionar, puesto que muchos análisis detallados ya se realizan al respecto, lo imprescindible que resulta —en términos socioambientales y económicos— reformar el actual modelo de consumo energético, pero sí conviene recordar el papel trascendental que la regulación del mercado y del sistema eléctrico deben y pueden tener en esta reforma, pues no parece que sea una reclamación tan extendida como debiera. Cabe enfatizar que la regulación del mercado y del sistema eléctrico son las «reglas de juego» que definen y estructuran a los agentes que intervienen en el sector, establecen las condiciones bajo las que deben desarrollar su

---

\* Asesor ambiental

actividad y pautan el funcionamiento del mercado de la electricidad en general y de la formación de precios en particular, entre otras muchas cuestiones.

En este sentido es lamentable constatar que actualmente en España la regulación del mercado de la electricidad no se está aprovechando como herramienta para tender a modelos más sostenibles. Contrariamente, el mercado de la electricidad está desde hace años sumido en una clara situación de descontrol. Así, se puede observar que las últimas modificaciones legislativas, en lugar de ser medidas activas, planificadas y consensuadas para promover un cambio de modelo eléctrico, han sido básicamente medidas reactivas para frenar los abusos en el mercado por parte de las grandes compañías.<sup>1</sup> Mientras se reclaman genéricamente fórmulas de «gestión de la demanda» el modelo de mercado de la electricidad y su regulación —que son las herramientas originalmente previstas para gestionar la oferta y la demanda— están sumidas en un considerable desconcierto.

En 1996 España decidió liberalizar el sector eléctrico. Se redactó la actual Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico y ante un nuevo mercado abierto a la competencia, a través de la firma del Protocolo Eléctrico, se ofrecieron compensaciones multimillonarias a las grandes eléctricas para compensar las inversiones hasta entonces realizadas (los llamados Costes de Transición a la Competencia por valor de 12.000 millones de euros).<sup>2</sup> Lo que en principio debieran haber sido unas reglas de juego para dibujar un mercado eléctrico económicamente eficiente han derivado en la necesidad de un intervencionismo discrecional por parte del Estado —en absoluto programado ni planificado— para evitar abusos e ineficiencias demasiado desproporcionadas. En otras palabras, decepción para los liberales porque el mercado está siendo incapaz de funcionar transparente y óptimamente, y decepción para los intervencionistas porque lo que se está haciendo no dejan de ser actuaciones parciales e intervenciones alejadas de cualquier planificación deseable.

Es necesario observar sencillos ejemplos de esta situación, como el déficit de tarifa, para tomar consciencia de las dimensiones que tiene. Dado que la electricidad se considera un bien esencial (aunque esta cualidad de interés público no depende de su finalidad ni de la cantidad de consumo) para determinados consumidores —como los particulares, ilumi-

nación pública o diversos sectores industriales— el Estado define anualmente, por ley, una tarifa de consumo por cada Kwh consumido. La ley obliga a que sean los distribuidores de electricidad los que subministren electricidad a estos consumidores a la tarifa que dicta el Estado, pero paralelamente se obliga a que estos distribuidores compren diariamente la electricidad al precio de mercado que establece el Pool (el mercado eléctrico diario). Estas obligaciones hacen incurrir a las empresas distribuidoras en un déficit muy significativo, que cubre el Estado, y que es lo que se llama el «déficit de tarifa». Dado que sorprendentemente en ningún caso los criterios de diseño de la tarifa tienen que ver con la realidad del precio de la energía (que sí se contemplan en el precio del mercado diario), este déficit ha llegado en el 2006 a ser de 3.830 millones de euros, que los consumidores de los próximos 14 años (hasta el 2020) vamos a tener que pagar con unos intereses de acuerdo con los incrementos del Euribor.<sup>3</sup> Cabe apuntar que sólo durante el mes de enero de 2006 el déficit llegó a ser de 600 millones de euros.

Al margen de responsabilizar a las eléctricas de llevar a cabo posiciones dominantes y manipuladoras del mercado, no cabe duda de que es paradójico que por un lado se lleve a cabo un debate sobre si se internalizan —o sobre cómo se internalizan— los costes del consumo de determinados combustibles como los fósiles o nucleares; y por otro lado, el sistema se encarga de eliminar la señal más elemental para modular el consumo: el precio del mercado convencional, trasladando el sobre coste del incremento del precio del petró-

---

<sup>1</sup> Tómese como ejemplo el Real Decreto Ley 3/2006, de 24 de febrero, por el que se modifica el mecanismo de casación de las ofertas de venta y adquisición de energía presentadas simultáneamente al mercado diario e intradiario de producción por sujetos del sector eléctrico pertenecientes al mismo grupo empresarial.

<sup>2</sup> Tanto la forma de cálculo de estos Costes de Transición a la Competencia, como sus mecanismos de retribución y control han sido técnicamente muy cuestionados. De hecho, sin demasiadas explicaciones numéricas, han sido eliminados por el reciente Real Decreto Ley 7/2006, de 23 de junio por el que se adoptan medidas urgentes en el sector energético.

<sup>3</sup> Real Decreto 809/2006, de 30 de junio, por el que se revisa la tarifa eléctrica a partir del 1 de julio.

leo indiscriminada y uniformemente a las generaciones futuras a través de próximas facturaciones.

Otro ejemplo ilustrativo de que el modelo no sirve es la desaparición de las empresas comercializadoras. Según el modelo actual las empresas comercializadoras debieran acabar siendo la única intermediaria entre generadores de electricidad y compradores de forma que los consumidores puedan elegir, pero —debido a la mencionada estructura tarifaria— estos agentes han sido eliminados «de facto», incluyendo tanto a las compañías dependientes de los grandes grupos como a los que tenían como significación comercial la venta de electricidad procedente de fuentes renovables. O sea, debido a la presencia de tarifas reguladas a unos precios sustancialmente más bajos que los del mercado, la comercialización de electricidad y la elegibilidad de suministrador han desaparecido como opción.

La cuestión no es defender, ni mucho menos, el modelo que debiera estar funcionando según lo actualmente dispuesto en la legislación, sino constatar que el modelo actual falla estrepitosamente y que, por lo tanto, es un momento excepcional para una reforma integral del mercado eléctrico y su regulación de forma que se tenga en cuenta la nueva realidad económica, tecnológica, social y ambiental. Aparte de la expuesta ineficiencia asociada a la tarifa, el mercado eléctrico y su regulación están sometidos a muchas otras inconsistencias que diagnostican los expertos: ausencia de capacidad de control y de gestión de la demanda eléctrica por inexistencia de contadores horarios; falta de control de las pérdidas en el transporte y la distribución de electricidad entre la generación y su destino, por lo que no hay señales de localización óptima para la producción eléctrica en la red; ausencia de certificación del origen de la energía para permitir su selección; falta de incentivos a la generación distribuida; ausencia de priorización en la conexión de electricidad procedente de fuentes renovables; ausencia de tarifas progresivas; y un largo etcétera.

El diseño y la regulación del mercado eléctrico son complejos y hasta ahora han estado restringidos a sectores y profesionales muy especializados. Este reducido número de agentes que intervienen, así como sus objetivos, estrictamente económicos y relacionados con las prestaciones de servicio, son los que probablemente han permitido que durante años los criterios ambientales no hayan sido debidamente atendidos, y que ahora estemos sometidos a una inercia, fruto de intereses económicos particulares, y en ningún caso siguiendo un modelo planificado ni deseado. No es baladí que la Ley del Sector Eléctrico no mencione ni una sola vez la palabra «sostenibilidad» o «medio ambiente».

Al inicio de la actual legislatura el gobierno encargó la redacción de un Libro Blanco sobre los aspectos regulatorios de la electricidad.<sup>4</sup> Entre sus contenidos hay numerosas e interesantes propuestas que podrían ser aplicables para paliar las inconsistencias del actual mercado regulado, e incluso se les podría acentuar el contenido ambiental, pero desgraciadamente buena parte de los debates han sido congelados. De hecho la ley del sector eléctrico tan sólo se ha modificado mediante Reales Decretos Ley y leyes de medidas urgentes colaterales de diversos ámbitos, por lo que el debate sobre el Libro Blanco y los objetivos que perseguía sigue pendiente y todavía no ha habido un ápice de debate parlamentario al respecto. La dimisión del actual Secretario General de Energía en el mes de septiembre —el máximo responsable en política energética— o el cese hace casi un año del director general del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE), ambas en un clima de cierto ocultismo, pueden ser interpretados claramente como síntomas de una línea política de trabajo poco clara y poco organizada.

La inminente necesidad abrir un debate público sobre el nuevo marco regulatorio, debido, además de a las razones expuestas, a la necesidad de transponer la normativa europea sobre el mercado interior de la electricidad, debería ser aprovechada con intensidad por parte de colectivos ambientales, científicos y técnicos para convertir a la regulación del mercado y del sistema eléctricos en herramientas para conducir el modelo energético hacia la sostenibilidad.

<sup>4</sup> Libro Blanco sobre la Reforma del marco regulatorio de la generación eléctrica en España, coordinado por José Ignacio Pérez Arriaga y que finalizó en junio de 2005.



# Megainfraestructuras Europa

**Fomentando la inversión europea en  
África... ¿a cualquier precio?**

**Iolanda Fresnillo**

**¿Hacia dónde va la política europea de  
residuos?**

**Ignasi Puig Ventosa**

**La coexistencia vs. las zonas libres de  
transgénicos en Europa**

**Rosa Binimelis**

# Fomentando la inversión europea en África... ¿A cualquier precio

**Iolanda Fresnillo\***

*La Unión Europea vehicula su política de cooperación internacional a través de varios instrumentos, entre los cuales el Banco Europeo de Inversiones (BEI) está tomando cada vez más relevancia. Recientemente se ha publicado un informe en el que se analizan las actuaciones del BEI en los países del Sur; los intereses a los que responden estas actuaciones.<sup>1</sup> Una de las principales conclusiones del informe es que el BEI está siendo utilizado para promover los intereses de las empresas europeas en el Sur; también en África, sin tener en cuenta los impactos económicos, sociales y ambientales de éstas inversiones sobre las comunidades locales. Este papel de promotor de las inversiones europeas en África se verá reforzado en el futuro con un nuevo Fondo de la Unión Europea para África, que será gestionado por el propio BEI.*

\* Observatorio de la Deuda en la Globalización

<sup>1</sup> El informe «El Banco Europeo de Inversiones en el Sur ¿en el interés de quién?» ha sido coordinado por Jaroslava Colajacomo, y publicado en enero de 2006 por Friends of the Earth International, Campagna per la Riforma della Banca Mondiale, World Economy, Ecology and Development y CEE Bankwatch, y se puede encontrar en <http://www.foei.org/esp/publications/pdfs/eibenelsur.pdf>.

Para más información sobre el BEI también se pueden consultar las páginas de la ODG dedicadas a esta institución: <http://www.debtwatch.org/paginacas.php?id=222>.

## LOS INTERESES DEL BEI EN EL SUR

Aun cuando la principal función del BEI ha sido, desde su constitución en 1958, contribuir al desarrollo económico y la cohesión de la UE (fronteras adentro), este organismo financiero se ha ido involucrando de forma creciente en operaciones de préstamo y fomento de la inversión fuera de las fronteras europeas, en particular en el sector privado. En los años sesenta el BEI empezó a financiar proyectos en el Sur de forma excepcional, y actualmente alrededor del 10% de sus actividades de financiación se realizan fuera de Europa. Aun cuando este porcentaje pueda parecer pequeño, hay que tener en cuenta que el BEI es la Institución Financiera Internacional (IFI) más grande del mundo, con un volumen de préstamos de unos 45 mil millones de euros anuales, cifra superior a la del propio Banco Mundial.

Según los objetivos de esta gigante organización financiera europea, estas operaciones, cuando se realizan en países empobrecidos, deberán responder a los mismos criterios que la política de cooperación de la UE. De hecho, según la propuesta de Constitución Europea, el BEI tendría la responsabilidad de promover el desarrollo sustentable y garantizar los beneficios para la población de los países dónde invierte. Pero la realidad es que hay una flagrante carencia de coherencia entre las operaciones del BEI en América Latina, Asia y África y los objetivos de reducción de la pobreza y desarrollo sostenible que dice apoyar y promover la Cooperación Europea. Tal y como denuncia el informe, «El BEI en el Sur, ¿en interés de quién?», «en la práctica, el BEI se ha convertido en una institución guiada por los intereses, la demanda y las necesidades de sus clientes, las empresas europeas, financiando únicamente proyectos con rendimientos económicos altos y garantizados, en lugar de priorizar la financiación de la lucha contra la pobreza o la protección del medioambiente». En definitiva, la mayor parte de las operaciones del BEI en el Sur están destinadas a grandes empresas, generalmente de origen

uropeo o vinculadas con transnacionales europeas, en proyectos de privatización de agua, industrias extractivas y grandes infraestructuras como presas, puertos o aeropuertos, entre otros. Más allá de la evidente alianza del BEI con la clase empresarial europea, el mismo informe muestra a través de varios estudios de caso<sup>2</sup> los impactos negativos que muchos de los proyectos financiados tienen sobre el bienestar de la población y el medio ambiente.

## EL CRECIENTE INTERÉS DE ÁFRICA PARA EUROPA

En el continente africano, el BEI administra una parte importante del presupuesto para la cooperación al desarrollo de la Comisión Europea, y esta tendencia irá en aumento con la creación del nuevo Fondo Fiduciario de la UE en apoyo a las infraestructuras en África, que será parcialmente gestionado por el BEI. «La Comisión europea se propone movilizar hasta 60 millones de euros en subvenciones y el BEI hasta 260 millones de euros en préstamos» para inversiones prioritariamente en «redes de transporte transafricanas, energía, agua y tecnologías de la información y la comunicación» (Nota de Prensa del 9 de febrero de 2006 - IP/06/146<sup>3</sup>), en los que seguro que las empresas europeas de servicios encontrarán la forma de participar.

Este interés europeo en las infraestructuras africanas, especialmente energéticas, no es nuevo. Hasta ahora los fondos del BEI han sido destinados de forma privilegiada al sector de la industria extractiva (petróleo, gas y minería), como en el caso del controvertido proyecto del oleoducto entre Chad y Camerún, financiado también por el Banco Mundial,<sup>4</sup> o el sector minero en Zambia (Según el informe *El banco Europeo de inversión en el Sur ¿en interés de quien?* «de 1994 a 2004, el BEI asignó un total de 205,7 millones de euros a Zambia: más de la mitad fueron destinados a proyectos energéticos de gran escala y al sector de la minería. Las minas de Mkubwa, Kansanshi y Mopani son ejemplos claros de incoherencia con las mejores prácticas y estándares reconocidos internacionalmente»). Según han demostrado la experiencia y varios estudios de reconocimiento internacional,<sup>5</sup> los proyectos en in-

dustria extractiva tienen nulos beneficios para las poblaciones más desfavorecidas a la vez que acostumbran a ir acompañadas

---

<sup>2</sup> El informe incluye estudios de caso sobre minería en Zambia (por Peter Sinkamba de Citizens for a Better Environment, Zambia), lo proyecto petrolero Chad-Camerún (por Korinna Huerta, de Environmental Defense, USA), el proyecto de Volkswagen México (por Domitille Delaplace, de Equipo Pueblo, México), el proyecto de Mexi-gas (por Domitille Delaplace, de Equipo Pueblo, México), la fábrica de pulpa de fruta Veracel en Brasil, (por Chris Lang, de World Rainforest Movement), privatización de agua a Jakarta (por P. Raja Siregar de WALHI/ Friends of the Earth Indonesia), privatización de agua en Filipinas (por Mae Buenaventura y Bubut D. Palattao, de Freedom from Debt Coalition, Philippines) y la presa Nam Theun II en Laos (por Gary Leo de TIE-RRA, Thailand).

<sup>3</sup> «La Comisión Europea y el BEI lanzan un fondo fiduciario para la financiación de infraestructuras en África» <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/146&format=HTML&aged=1&language=ES&guiLanguage=e>.

<sup>4</sup> Para más información sobre este proyecto podéis consultar las páginas:

- Exposición «Petróleo y Personas: El oleoducto Chad-Camerún» (ESF y MedicusMundi) <http://catalunya.ingenieriasinfronteras.org/pipeline/00.htm> (en español)
- International Advisory Group (IAG) for the Chad-Cameroon Petroleum Development and Pipeline Project: <http://www.gic-iag.org/ehome.htm> (en inglés)
- Amigos de la Tierra Internacional: <http://www.foei.org/esp/publications/link/mining/26case.html> (en español)
- Bretton Woods Project: <http://www.brettonwoodsproject.org/article.shtml?cmd%5B126%5D=x-126-528278> (en español)

<sup>5</sup> Uno de éstos es el Informe sobre Industrias Extractivas (Extractive Industries Report - EIR) encargado por el Grupo del Banco Mundial, realizado por un equipo independiente y presentado en 2004. Este informe analizaba el papel del BM en la financiación de proyectos petroleros, de gas y minería en los países empobrecidos. Este informe estuvo dirigido por un ex ministro Indonesio y comportó numerosas consultas con afectados, sociedad civil, sector privado, gobiernos y academia. El informe concluyó que la financiación de proyectos en industrias extractivas sólo podía favorecer la reducción de la pobreza en caso de que se cumplieren una serie de condiciones (gobernabilidad pública en pro de las poblaciones empobrecidas, políticas sociales y ambientales mucho más eficaces y respeto por los derechos humanos). Las recomendaciones de este informe fueron ignoradas por el BM, y por otras IFI como el BEI, que siguen financiando proyectos de industrias extractivas en condiciones nefastas y con impactos muy negativos sobre la población y el medioambiente. Para más información sobre este informe podéis consultar la página del BM, <http://www.worldbank.org/ogmc/>, o de Amigos de la Tierra Internacional <http://www.foei.org/ifi/ffm.html>.

dos por graves impactos sobre el medio ambiente y violaciones de derechos humanos. Nada nos asegura que esto vaya a cambiar con este nuevo Fondo Fiduciario para las infraestructuras en África, o que éste no se siga utilizando como una vía más para la inserción de empresas europeas en África.

## ¿A QUÉ RESPONDE TANTO INTERÉS?

Además de apoyar a empresas europeas, subsidiando sus actividades en África (lo que tiene impactos muy negativos sobre los ya débiles tejidos industriales del continente) y facilitando su acceso a nuevos mercados, podemos identificar otras tres razones de peso para este renovado interés europeo en el continente africano: por un lado establecer lazos de teórico apoyo mutuo para frenar los flujos migratorios desde África al continente europeo; por otro construir efectivamente infraestructuras que mejoren las redes de comunicación africanas, con el objetivo de abaratar el coste de los recursos a importar desde Europa; y finalmente asegurar el acceso Europeo a las fuentes energéticas africanas (especialmente el petróleo y el gas) y así mejorar nuestra seguridad energética.

En esta misma lógica se inserta, por ejemplo, el Plan África lanzado por el gobierno español en mayo de este año (como reacción al incremento de llegadas de migrantes de África subsahariana a las costas españolas). En el documento de presentación del Plan África el gobierno español se muestra más explícito que la UE o el BEI respecto a sus intereses en el continente africano al expresar su voluntad de «fomentar las inversiones, sin olvidar la creciente importancia estratégica de la región subsahariana, y en particular el golfo de Guinea, para nuestra seguridad energética y las oportunidades de negocio en el sector de hidrocarburos para las empresas españolas» (Plan África, mayo de 2006<sup>6</sup>). En dicho documento el gobierno español se comprometía también a aportar recursos al Fondo de la UE para África y a incremen-

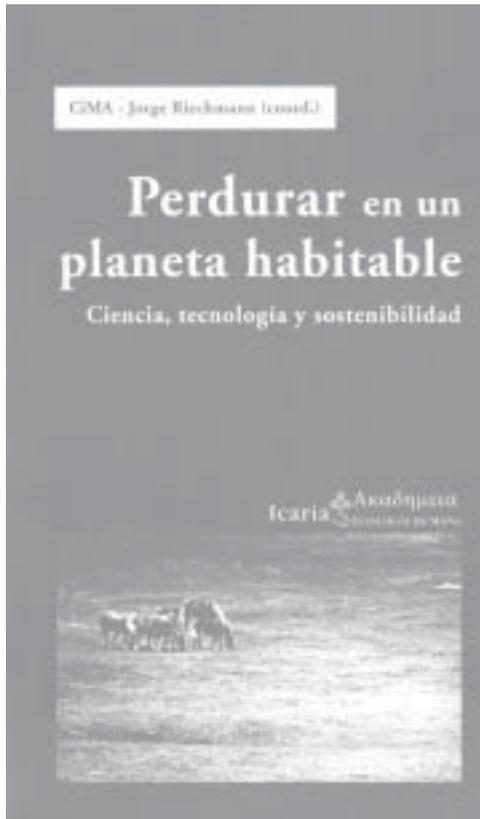
tar sus aportaciones al Banco Mundial y al BEI destinadas al continente africano.

## ¿QUIÉN VIGILA AL BEI?

Una de las cuestiones que nos debe preocupar respecto al creciente papel del BEI en la financiación de inversiones en el Sur es la falta de democracia y control de esta institución. Según el BEI, sus actividades fuera de las fronteras europeas deben cumplir con las políticas y estándares ambientales de la UE, así como deben cumplir con las condiciones y leyes locales o, en ausencia de estas, las políticas y estándares del Banco Mundial. Pero, en la práctica, no existe ningún mecanismo o proceso de examen dentro del BEI para asegurar el cumplimiento de estos criterios. Además, el BEI no tiene ningún mecanismo independiente para procesar las quejas y alegaciones de las comunidades y personas que hayan sido afectadas negativamente por un proyecto financiado en un país fuera de la Unión Europea. Por otro lado, ni las ONG locales o internacionales, ni la población afectada, tienen acceso a la información sobre la evaluación de impacto ambiental, la evaluación social, la evaluación para medir el impacto en la reducción de la pobreza u otros instrumentos mencionados por el propio BEI en su «Declaración Social». A todo esto, se une la falta de control que la única institución democrática de la Unión Europea, el Parlamento Europeo, tiene sobre el BEI (el BEI tiene la obligación de mantener informado el Parlamento si éste lo solicita, pero sin ningún tipo de control real o efectivo, puesto que el Parlamento no tiene poderes para reprobador las actuaciones del Banco).

En definitiva, aun cuando el BEI gestiona dinero público y se presenta generalmente como «el Banco de Desarrollo de la UE» (algunos se han atrevido con el título de «Banco Mundial a la europea»), en la práctica éste no podría estar más distanciado de los objetivos de lucha contra la pobreza y protección del medio ambiente.

<sup>6</sup> <http://www.mae.es/NR/rdonlyres/C4C81869-0E32-470D-8D5F-7A49AD84D5C0/0/planafrica.pdf>.



**PERDURAR EN UN PLANETA  
HABITABLE**

Ciencia, tecnología y sostenibilidad

CiMA - JORGE RIECHMANN (coord.)

ISBN: 84-7426-873-7

Científicos por el medio ambiente –CiMA– es una asociación independiente, fundada en 2003, formada por científicos y técnicos, investigadores e investigadoras, que trabajan en todas las disciplinas de las ciencias naturales y sociales. Se sienten vinculados por una conciencia común de responsabilidad social, y deseosos de proteger el medio ambiente y la diversidad (tanto biológica como cultural), así como promocionar la salud pública y la sustentabilidad.

*Perdurar en un planeta habitable* reúne un vivo y apasionante conjunto de contribuciones, escritas por especialistas de primer orden, acerca de los difíciles vínculos que relacionan ciencia, tecnología, democracia y sustentabilidad. El libro ha sido coordinado por Jorge Riechmann (Madrid, 1962), presidente de CiMA, profesor universitario de filosofía moral, ensayista y poeta.

# ¿Hacia dónde va la política europea de residuos?

**Ignasi Puig Ventosa\***

La gestión de los residuos es probablemente uno de los principales fracasos de la política ambiental de la Unión Europea.

Varios de los diferentes flujos de residuos están creciendo. Singularmente, los residuos municipales presentan una evolución al alza en los países de Europa Occidental (están más o menos estabilizados en el resto de países integrantes). El 5º Programa de Acción Ambiental estableció para el año 2000 el objetivo de reducir la generación de estos residuos hasta los niveles de 1985 (300 kg por persona y año). Lejos de alcanzar estos objetivos, la generación en los países de la Europa Occidental se situó ese año en 556 kg, que han subido hasta 580 el año 2003. Dentro de esta fracción ha crecido singularmente la generación de envases, muy vinculada a las nuevas formas de vida y de consumo, cada vez más adictas a la cultura de «usar y tirar».

Aparte de los residuos urbanos, que sólo representan el 14% del total de residuos, hay otras fracciones de los residuos que tampoco cesan de crecer, como por ejemplo los lodos de depuradoras o los residuos de la construcción, que corresponden aproximadamente al 20% del total.

Los datos muestran que la generación de residuos está altamente correlacionada con el crecimiento económico, haciendo en apariencia imposible que éste se dé sin incrementar seriamente los problemas de gestión de residuos. Este vínculo es particularmente claro para la industria de la construcción,

pero también para otros tipos de residuos, como los urbanos. Este punto ilustra de forma clara hasta que punto debe reformarse el sistema económico para hacerlo compatible con los criterios de desarrollo sostenible.

Existen ciertos avances en el ámbito del reciclaje pero no hay que olvidar que éste es un objetivo jerárquicamente inferior al de la reducción, de acuerdo con los objetivos de gestión de residuos de la propia Unión.

En el ámbito de los residuos municipales son destacables los avances en términos de reciclaje de las fracciones de papel, cristal y envases (regulado por la Directiva 2004/12/CE, que paradójicamente carece de objetivos de reducción). Sin embargo, la gran asignatura pendiente —en unos países más que en otros— es la recogida selectiva y posterior recuperación de los residuos biodegradables. A pesar de los objetivos establecidos por la Directiva 1999/31/CE relativa al vertido de residuos, que establecía objetivos significativos de reducción de las aportaciones biodegradables a los vertederos, varios países siguen haciendo caso omiso a la misma. Y hay que recordar que la aportación de residuos biodegradables a estas instalaciones causa problemas graves de lixiviados y generación de metano (el segundo gas que más contribuye al efecto invernadero), entre otros.

Ante este panorama, cabe valorar como decepcionantes algunos de los más recientes acontecimientos.

En primer lugar parece descartada la aprobación de una Directiva (largamente esperada y de aprobación prácticamen-

\* ENT Environment and Management.



Can Gaietà. Foto cedida por ENT Medi Ambient i Gestió.

te asumida por el sector) sobre residuos biodegradables. Su objetivo debía ser establecer niveles de calidad para el compost para asegurar su aplicación segura, prevenir cualquier tipo de daño sobre el suelo y preservar sus propiedades.

Más recientemente ha sido aprobada la Directiva 2006/12/CE de 5 de abril de 2006 relativa a los residuos, la Directiva Marco sobre residuos, que deroga el texto anterior, vigente desde 1975 y actualizado en 1991. En principio se trata de una simple actualización, con un escasísimo número de diferencias respecto la Directiva derogada, lo que no deja de ser sorprendente en un ámbito tan cambiante como el de la gestión de residuos, y más considerando que la escasa concreción de la anterior Directiva marco es sin duda una de las causas del empeoramiento de la situación de este vector ambiental.

Seguimos pues con una Directiva marco que sitúa como primera prioridad jerárquica «la prevención o reducción de la producción de los residuos y de su nocividad» (art. 3.1) pero que carece totalmente de objetivos cuantitativos y claramente no pone las medidas para que este objetivo prioritario se cumpla. Si no se ha cumplido hasta la fecha, no hay porque pensar que la misma ausencia de medidas y objetivos vaya a cambiar la situación.

La Directiva sigue careciendo igualmente de objetivos globales de reciclaje, y mucho menos por tipos de residuos.

Además, reciclaje e incineración con recuperación de energía siguen equiparados. Uno no puede dejar de asombrarse de las escasas consecuencias que tuvieron las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 13 de febrero de 2003, que equiparaban la incineración de residuos urbanos con el vertido y no con una recuperación de éstos en forma de energía.

Por otro lado, existe un cierto refuerzo de la comitología (delegación en comités técnicos de la toma de ciertas decisiones), hecho que —dadas las ambigüedades que acostumbran a contener las Directivas— puede suponer una cierta delegación políticas en comités supuestamente técnicos.

La aprobación de esta Directiva ha sido una oportunidad perdida. Está, sin embargo, en marcha un proceso de revisión más a fondo de la Directiva marco,<sup>1</sup> a la que cabría exigir avances más significativos.

Es básico que el nuevo texto incluya objetivos cuantitativos, tanto de prevención como de reciclaje. En el caso de los residuos municipales es fundamental que se priorice la recuperación de la materia orgánica, definiendo la obligación de los estados miembros de implantar la recogida segregada de estos residuos, y su tratamiento mediante técnicas de compostaje o metanización. La Directiva también debería asumir el principio de proximidad en la gestión de los residuos.

En definitiva, hacen falta cambios profundos en una de las políticas ambientales europeas que ha venido cosechando malos resultados. El incremento constante de los residuos ha agudizado un problema que sólo se ha visto parcialmente paliado por los escasos avances en el terreno de la recuperación. Las estrechas relaciones entre crecimiento económico y generación de residuos apuntan que la solución de este problema pasa por incidir sobre la raíz de nuestro estilo de vida y de nuestro sistema económico.

---

<sup>1</sup> Sobre el estado del proceso véase: [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=en&DoslD=193712](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DoslD=193712)

Sobre las aportaciones de la agrupación de asociaciones ecologistas European Environmental Bureau, véase: <http://www.eeb.org/activities/waste/EEB-amendment-recommendations-on-the-Waste-Directive-072006-final.pdf>\*

# La coexistencia vs. las zonas libres de transgénicos en Europa

Rosa Binimelis\*

Desde su introducción y comercialización, los organismos modificados genéticamente (OMGs) han generado gran controversia en Europa. Por una parte, sus proponentes argumentan los beneficios potenciales que esta tecnología conlleva, por ejemplo su capacidad para apoyar la resolución de problemas sociales (la cuestión del hambre en el mundo) o ambientales (desde menor uso de herbicidas en la agricultura a la obtención de plantas diseñadas para crecer con menos agua). Asimismo, la promoción de los OMG se dibuja como un factor clave para mejorar la competitividad en una agricultura europea en crisis, y promover el crecimiento económico y la investigación (Comisión Europea, 2002). Sin embargo, los críticos a esta tecnología ponen en tela de juicio dichas ventajas y objetivos, y cuestionan la concentración de los beneficios en las empresas de agrobusiness, el modelo agrícola productivista y de investigación que sustentan, así como las incertidumbres que acarrearán (Altieri, 2005; Carr y Levidow, 2000).

Entre los años 1994 y 1998, se aprobó la comercialización en Europa de diversos productos modificados genéticamente (MG). Los que tienen un uso más amplio son la soja tolerante al herbicida glifosato (es el cultivo MG más extendido en el mundo, patentado por Monsanto, en Europa sólo está autorizada su importación y procesado) y el maíz resistente a insectos (autorizado para su cultivo, importación



Foto de una acción, en la que un pagés ecológico incendió su cosecha de maíz después de que le saliera positivo por presencia de OGM. Rosa Binimelis.

y procesado, contiene un gen de la bacteria *Bacillus thuringiensis* (Bt)). Tanto la soja como el maíz tienen una gran importancia en el comercio internacional, especialmente ligados a la producción de piensos para animales y como materia prima en la industria transformadora.

A pesar de estas primeras autorizaciones, en 1999 como respuesta al escepticismo de la sociedad civil y la presión ejercida desde los movimientos sociales, ONG y sindicatos agrarios, las aprobaciones de nuevas variedades MG fueron «congeladas» por algunos gobiernos; esto es lo que se conoce como la «moratoria *de facto*». Las variedades que habían sido aprobadas anteriormente siguieron comercializándose, aunque el cultivo comercial del maíz sólo se llevó a cabo en España. La Comisión Europea preparó entonces un nuevo paquete normativo que reconsideraba algunas de las críticas en las que se había sostenido la moratoria, revisando el sistema de análisis de riesgo y obligando a etiquetar los productos que contengan más de 0,9% de OGM en alguno de sus ingredientes. Sin embargo, la controversia no amainó, dado que surgen

\* Plataforma Transgènics Foral



Panorámica de campos de demostración en Cataluña. Anaís Sastre

nuevos conflictos, como la llamada contaminación genética.<sup>1</sup> Este término se refiere a la posibilidad de que material genéticamente modificado se mezcle de manera incontrolada con productos no MG.

Mientras tanto, en mayo de 2003 el gobierno de EE UU, Canadá y Argentina presentaron una denuncia ante la OMC argumentando que la paralización de nuevas variedades MG en Europa irrumpía el libre comercio y la competencia. Y poco después, en julio de 2003, la Comisión Europea introdujo el principio de coexistencia entre cultivos MG y la agricultura convencional y ecológica. Este principio es definido por la Comisión Europea como la libertad de los agricultores a elegir el tipo de agricultura que desean hacer, es decir: la

capacidad de que en una región se puedan cultivar OMG, agricultura convencional o ecológica. La Comisión Europea delimita la coexistencia como un principio económico, rela-

---

<sup>1</sup> Las preocupaciones en torno a la contaminación genética saltaron a la agenda internacional después de la publicación en el año 2001 de datos que apuntaban a que variedades nativas de maíz en México, centro de origen y biodiversidad, estuvieran contaminadas con OMG, a pesar de la prohibición de su siembra. Otro caso relevante fue el del agricultor canadiense Percy Schmeiser, que después de que su colza ecológica fuera contaminada con colza GM, fue demandado por Monsanto por infringir las leyes de propiedad intelectual ya que su cosecha contenía una secuencia patentada por esta multinacional. Para otros casos de contaminación ver: [www.contaminationregister.org](http://www.contaminationregister.org)

cionado únicamente con las pérdidas de ingresos que un agricultor pueda tener por verse obligado a vender su cosecha a un precio inferior en caso de contaminación, excluyendo del debate temas sociales, ambientales o éticos. En una Europa donde sólo hay cultivos de OMG a escala comercial en España (entre 50.000 y 57.000 ha de maíz MG en 2005), este principio suministra, bajo una lógica de compensación y no de prevención, el marco legal para abrir la puerta a la entrada de transgénicos en el resto de países europeos. De hecho, en mayo de 2004 se desbloqueó la moratoria con la autorización para la importación de una nueva modificación de maíz.

A pesar de que fue la Comisión Europea quien promovió la adopción del principio de coexistencia, únicamente estableció unas recomendaciones técnicas para su implementación, dejando a cada Estado miembro la obligación de elaborar la legislación necesaria (Comisión Europea, 2003). Actualmente, algunos países ya han aprobado dicha legislación (Dinamarca, Portugal o Alemania) mientras otros, como es el caso de España, sólo han hecho públicos diversos borradores, los cuales han sido ampliamente criticados desde los movimientos sociales, sindicatos agrarios y ONG como incapaces de garantizar la agricultura ecológica y convencional libre de transgénicos.

Una de las estrategias de resistencia más exitosas ha sido la creación de zonas libres de OMG, argumentando la libertad del consumidor a elegir productos libres de transgénicos y de los agricultores —sobre todo ecológicos— a cultivar sin peligro de contaminación. A pesar de su carácter simbólico, este movimiento ha logrado la declaración como zonas sin transgénicos por parte de más de 85 regiones europeas, unas 90 provincias, más de 3400 municipios y 1100 zonas más pequeñas, como pueden ser fincas agrícolas, granjas, tiendas, etc. En el caso de Grecia, todo el país se ha acogido a esta declaración. El listado de zonas libres de transgénicos así como diversos materiales de campaña pueden consultarse en la pá-

gina web (<http://www.gmofree-europe.org/>). Además, existe un encuentro de información y coordinación entre activistas de las diferentes regiones libres de transgénicos, que tiene lugar en Berlín anualmente.

Algunos ven en esta iniciativa una estrategia excesivamente localista y simbólica (las declaraciones no tienen valor legal y generalmente no incluyen las importaciones) y el peligro de establecer «islas» dentro de Europa donde existan «zonas libres» y «zonas no libres». Sin embargo, también cabe destacar que este movimiento, que sigue creciendo, ha permitido construir lazos entre los movimientos sociales rurales y urbanos, así como reabrir el debate de los OMG y ayudar a fomentar modelos agrícolas y de distribución a nivel local.

## REFERENCIAS

- ALTIERI, M. (2005), «The myth of coexistence: why transgenic crops are not compatible with agroecologically based systems of production?», *Bulletin of Science, Technology and Society* 25(4), pp. 361-371.
- CARR, S., y LEVIDOW, L. (2000), «Exploring the links between science, risk, uncertainty, and ethics in regulatory controversies about genetically modified crops», *Journal of Agricultural and Environmental Ethics* 12, 29-39.
- Comisión Europea (2002), «Ciencias de la Vida y Biotecnología - Una estrategia para Europa», Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y social y al Comité de las Regiones. COM 2002, 27 final. Luxembourg, 23rd January. Disponible en: [http://europa.eu.int/comm/biotechnology/pdf/com2002-27\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/biotechnology/pdf/com2002-27_en.pdf).
- (2003), «Commission Recommendations on guidelines for the development of national strategies and best practices to ensure the co-existence of genetically modified crops with conventional and organic farming», IP/03/1096. 23 julio, Bruselas.



# Megainfraestructuras América del Norte

**15 años de los «principios para  
la justicia ambiental»**

**Redacción de Ecología Política**

**Justicia ambiental: una entrevista con  
Robert Bullard**

**Entrevista realizada por Errol Schweizer**

# 15 años de los «principios para la Justicia Ambiental»

**Redacción de Ecología Política\***

El movimiento de Justicia Ambiental tiene sus orígenes en Estados Unidos en los años ochenta, y constituye uno de los movimientos renovadores del ecologismo más importantes de las últimas décadas. A través de la unión de las luchas por los derechos humanos y su relación con el medio ambiente se ha constituido en un revulsivo en el movimiento ecologista en un momento en que éste pasa en muchos países por momentos difíciles. Originalmente liderado por los movimientos civiles de las comunidades afrodescendientes de EE UU, hoy en día ha ampliado sus bases a colectivos minoritarios de todo el mundo.

La Primera Cumbre de Liderazgo Ambiental de la Gente de Color tuvo lugar en Washington, D.C. entre el 24 y el 27 de septiembre de 1991 y constituyó probablemente el acto más importante en la historia del movimiento de Justicia Ambiental. A ella acudieron 650 personas, líderes de movimientos de base y líderes nacionales de Estados Unidos (aunque también asistieron algunos miembros de países como Chile y México) para redefinir el movimiento ambiental, y para desarrollar planes comunes para afrontar los problemas ambientales que afectaban a la gente de color de Estados Unidos y de todo el mundo. El 27 de septiembre de 1991 los delegados adoptaron diecisiete principios para la justicia ambiental, que inmediatamente pasaron a ser el máximo referente para

miles de personas y grupos que posteriormente se incorporaron al movimiento.

Hoy quince años después de este pronunciamiento el movimiento por la Justicia Ambiental continúa creciendo y trazando nuevos objetivos para el ecologismo. Sólo en Estados Unidos se ha pasado en la década de los 90 de aproximadamente 100 colectivos de Justicia Ambiental a contar con más de mil en el año 2000. Pero la influencia del movimiento se hace notar en muchos otros países. Hoy en día es posible encontrar redes de Justicia Ambiental en el sur y el centro de América (por ejemplo en Méjico, Brasil o la incipiente red Chilena), en África (por ejemplo en Surafrica, donde la lucha se establece bajo el nombre de racismo ambiental), en Asia (en India por ejemplo existen diversos grupos que cubren aspectos tan diversos como la lucha contra las instalaciones contaminantes o la utilización de agroquímicos), incluso en Europa (en Escocia o Inglaterra a través de Amigos de la Tierra Internacional). También ha sido una voz escuchada tanto en la Reunión de Río 92 como en Johannesburg 2002, donde en la sesión inaugural se pudo escuchar al presidente Surafricano denunciar el apartheid global que supone el actual sistema económico.

En este momento de expansión, y celebrando el decimoquinto aniversario de la Primera Cumbre Nacional de Liderazgo Ambiental de la Gente de Color, queremos aprovechar este número de *Ecología Política* para rememorar los principios inspiradores del movimiento.

---

\* [secretariado@ecologiapolitica.info](mailto:secretariado@ecologiapolitica.info)

## PRINCIPIOS DE LA JUSTICIA AMBIENTAL

### PREÁMBULO

NOSOTROS, LA GENTE DE COLOR, unidos en esta Cumbre Multinacional del Liderazgo Ambiental de la Gente de Color, para comenzar a construir un movimiento nacional e internacional de toda la gente de color que luche contra la destrucción y la toma de nuestras tierras y comunidades, por medio de la presente restablecemos nuestra interdependencia espiritual con lo sagrado de nuestra Madre Tierra; para respetar y celebrar cada una de nuestras culturas, lenguajes y creencias acerca del mundo natural y el desempeño de nuestros papeles en nuestra propia curación; para asegurar la justicia ambiental; para promover alternativas económicas que contribuyan al desarrollo de entornos de vida ambientalmente saludables; y, para asegurar nuestra liberación política, económica y cultural, la cual ha sido negada por más de 500 años de colonización y opresión, resultando en el envenenamiento de nuestras comunidades y tierras y el genocidio de nuestro pueblo, afirmamos y adoptamos estos.

### PRINCIPIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL

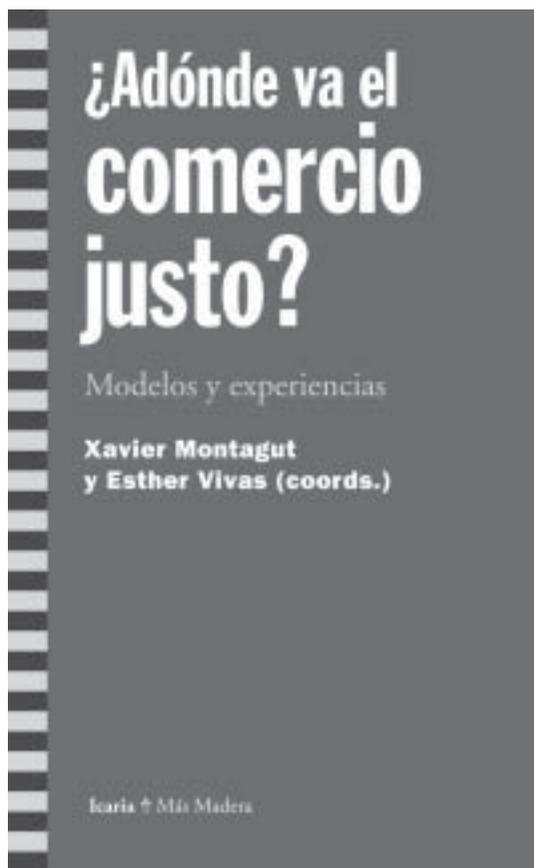
1. La Justicia Ambiental afirma lo sagrado de nuestra Tierra, unidad ecológica, la interdependencia de todas las especies, y el derecho de no sufrir la destrucción ecológica.
2. La Justicia Ambiental exige que la política pública esté basada en respeto mutuo y la justicia para todos los pueblos, libre de cualquier forma de discriminación o prejuicio.
3. La Justicia Ambiental reclama el derecho del uso étnico, equilibrado y responsable de la tierra y los recursos renovables en el interés de un planeta sostenible para los humanos y demás seres vivientes.
4. La Justicia Ambiental hace un llamado a la protección universal ante las pruebas nucleares y la extracción, producción y depósito de desechos tóxicos y venenos peligrosos que amenazan el derecho fundamental al aire, tierra, agua y alimento limpios.
5. La Justicia Ambiental afirma el derecho fundamental a la autodeterminación política, económica, cultural y ambiental de todas las personas.
6. La Justicia Ambiental exige el cese de la producción de todas las toxinas, residuos peligrosos, y materiales radioactivos, y que todos los productores pasados y presentes sean estrictamente responsables ante el pueblo de la limpieza y almacenamiento de los desechos.
7. La Justicia Ambiental exige el derecho de participar como socios equitativos en todos los niveles del proceso de toma de decisiones, incluyendo el asesoramiento de necesidades, planificación, implementación, sanción y evaluación.
8. La Justicia Ambiental afirma el derecho de todos los trabajadores a un ambiente saludable y seguro de trabajo, a no ser forzados a escoger entre una vida insalubre y el desempleo. También afirma el derecho de aquellos que trabajan en casa a estar libres de los peligros del medio ambiente.
9. La Justicia Ambiental protege el derecho de las víctimas de la injusticia ambiental a recibir una compensación completa y reparaciones por los daños, así como también a recibir cuidado médico de calidad.
10. La Justicia Ambiental considera los actos gubernamentales de injusticia ambiental como una violación de la ley internacional, la Declaración Universal Sobre Derechos Humanos, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Genocidio.

11. La Justicia Ambiental debe reconocer una relación natural y especialmente legal del Pueblo Nativo con el gobierno de Estados Unidos mediante tratados, acuerdos y convenios afirmando la soberanía y autodeterminación.
12. La Justicia Ambiental afirma la necesidad de políticas urbanas y ecológicas rurales para limpiar y reconstruir nuestras ciudades y áreas rurales en equilibrio con la naturaleza, respetando la integridad cultural de todas nuestras comunidades, y asegurando un suministro justo y universal a los recursos
13. La Justicia Ambiental hace un llamamiento para la ejecución estricta del principio de consentimiento informado, y el inmediato abandono de las pruebas de procedimientos reproductivos y médicos y vacunas en la gente de color.
14. La Justicia Ambiental se opone a las operaciones destructivas de las corporaciones multinacionales.
15. La Justicia Ambiental se opone a la ocupación militar, la represión y explotación de tierras, pueblos y culturas, y otras formas de vida.
16. La Justicia Ambiental hace un llamamiento a una educación de las generaciones presentes y futuras que refuerce las temáticas ambientales, basadas en nuestra experiencia y en el aprecio a nuestras diversas culturas.
17. La Justicia Ambiental requiere que nosotros, como individuos, tomemos decisiones personales y como consumidores de consumir los mínimos recursos posibles de la Madre Tierra, y de producir el mínimo residuo posible; y tomar la decisión consciente de retar y reorganizar nuestras prioridades de nuestro estilo de vida para asegurar la salud de del mundo natural para las generaciones presentes y futuras.

**Webs para ampliar la información sobre el movimiento de justicia ambiental:**

- Environmental Justice Resource Center de la Universidad de Atlanta <http://www.ejrc.cau.edu/>
- La justicia ambiental en la estructura administrativa de Estados Unidos: <http://www.epa.gov/compliance/environmentaljustice/>
- Justicia ambiental en Brasil: [http://www.justicaambiental.org.br/\\_justicaambiental/](http://www.justicaambiental.org.br/_justicaambiental/)
- Justicia ambiental en Escocia: <http://www.foe-scotland.org.uk/nation/ej.html>
- Justicia ambiental en Chile: <http://www.olca.cl>
- Justicia ambiental en Uruguay: <http://www.redes.org.uy>

# Icaria ✚ Más Madera



¿ADÓNDE VA EL COMERCIO JUSTO?  
MODELOS Y EXPERIENCIAS

XAVIER MONTAGUT y ESTHER VIVAS (COORDS.)

ISBN 84-7426-884-2

*¿Adónde va el comercio justo?* quiere profundizar en el debate sobre cuál es la situación actual del movimiento del comercio justo en el Estado español y los retos que enfrenta, a la vez que presenta experiencias concretas que nos acercan a una visión integral del comercio justo.

Una perspectiva global que tiene en cuenta a todos los actores que participan en el proceso de comercialización (desde el productor hasta al consumidor), que vincula el comercio justo a la soberanía alimentaria, que se opone a aquellos que promueven la globalización neoliberal. Un comercio justo que rechaza ser un instrumento de marketing empresarial, de limpieza de imagen de multinacionales y de grandes superficies y que apuesta por cambiar las injustas reglas del juego que nos afectan por igual al Norte y al Sur.

XAVIER MONTAGUT es economista especializado en comercio internacional, consumo responsable y comercio justo. Es presidente de la Xarxa de Consum Solidari. Esther Vivas es doctorada en sociología y periodista. Coordina el área de sensibilización de la Xarxa de Consum Solidari.

# Justicia Ambiental: una entrevista con Robert Bullard\*

Entrevista realizada por **Errol Schweizer**

**Errol Schweizer (ES):** *¿Qué es el movimiento por la Justicia Ambiental?*

**Robert Bullard (RB):** El movimiento por la Justicia Ambiental ha redefinido las temáticas del ambientalismo. Básicamente dice que el medio ambiente es todo: donde trabajamos, jugamos, vamos a la escuela, así como el mundo natural. También establece que no podemos separar el medio ambiente del medio cultural. Hemos de asegurar que la justicia se integra a través de todo lo que hacemos.

El movimiento por la Justicia Ambiental se enfrenta a las inequidades derivadas de los asentamientos humanos, de la ubicación de instalaciones industriales y del desarrollo industrial. Durante los pasados veinte años, nuestra tarea ha consistido en educar y asesorar a colectivos ciudadanos para que se organizaran y movilizaran, instándoles a hacerse responsables de sus vidas, sus comunidades y su entorno natural. Pretendemos ayudar a corregir los desequilibrios de poder, la falta de derechos políticos ciudadanos y promover un uso de los recursos que pueda crear modelos sociales saludables, habitables y sostenibles.

**ES:** *¿Cómo se han organizado los grupos para la Justicia Ambiental?*

**RB:** En la mayoría de los casos, muchos de los pequeños grupos de base operan según un modelo de abajo hacia arriba. No tienen un consejo directivo ni grandes presupuestos ni equipos numerosos, sino que funcionan con la idea

de que cada uno tiene un papel que cumplir y que en eso todos somos iguales. Los grupos para la Justicia Ambiental son más igualitarios, la mayoría está coordinado por mujeres y son sumamente democráticos. No es que sean perfectos, pero se basan en la idea de que el poder reside en todos nosotros y que, cuando actuamos como un colectivo, es cuando más poderosos somos y avanzamos como una unidad, como un cuerpo y no necesariamente con una jerarquía que nos guíe. Pero creo que todo esto se da cuando se tiene un tema que pueda movilizar, organizar y crear, un catalizador que reúne a miles de personas en un lugar diciendo «esto es lo que queremos y no vamos a retroceder hasta que lo consigamos».

Creo que es allí donde el movimiento por la justicia ambiental demuestra que es un movimiento de base de gente común, que no se considera a sí misma ecologista, pero que está tan preocupada por el medio ambiente como lo podría estar un asociado al Sierra Club o a la Audubon Society.

**ES:** *¿Qué papel ha tenido la cuestión racial en la ubicación de instalaciones tóxicas en este país?*

**RB:** La raza continúa siendo un elemento clave para predecir dónde nos hallaremos con una LULU (Locally Unwanted Land Uses - Utilizaciones de la tierra localmente indeseadas). Mucha gente se lo atribuye a un concepto de clase, pero raza y clase están entrelazados. Puesto que la sociedad es tan racista y el racismo incide sobre todas las instituciones: empleo, vivienda, educación, ubicación de industrias o decisiones sobre el uso de la tierra, no se puede descartar la discriminación racial de las decisiones que toman quienes

---

\*Traducción al español por Ángel Ponciano.

están en el poder, ya que las reglas del poder no son igualitarias. Cuando hablamos de la institución del racismo existente en las políticas ambientales, la imposición de las leyes, el uso de la tierra, la zonificación o cosas similares, todo eso es parte del medio ambiente y debemos asegurarnos que nuestros hermanos y hermanas de los grupos ecologistas comprendan que es de eso que estamos hablando.

La Justicia Ambiental no es un programa social, no es sólo acciones afirmativas, trata de la justicia y hasta que no logremos justicia en la protección ambiental, justicia en términos de cumplimiento de las regulaciones, no comenzaremos a hablar de desarrollo sostenible o cuestiones de sostenibilidad. Muchos de los grupos que intentan abordar esos temas sin considerar la cuestión racial pueden estar engañándose a sí mismos. No es posible que hablemos sobre lo que está pasando a lo largo de la frontera entre EE UU y México, sobre las colonias y las maquilas, sobre la devastación que asola toda la región fronteriza, las condiciones sanitarias de los niños y los trabajadores, y no seamos capaces de comprender que todo eso está relacionado con nuestros patrones de consumo, con la conducta consumista y con quienes tienen más dinero para consumir más. Son cuestiones que pueden resultar impopulares cuando vamos a una reunión y hablamos de ellas, pero creo que es así como el movimiento para la justicia ambiental logra poner esos temas sobre la mesa y consigue que cada vez más gente comience a pensar en cómo afrontar las disparidades e inequidades y la posición de privilegio que alguna gente disfruta por el simple hecho de haber nacido con un cierto color de piel. Es allí donde la justicia entra en escena.

Pero las cuestiones de racismo ambiental y justicia ambiental no sólo afectan a la gente de color. También nos afectan las inequidades en los Apalaches, por ejemplo, donde los blancos son las víctimas porque no tienen influencia económica y política, porque carecen de una voz para decir 'no' y eso también es injusticia ambiental. Por eso estamos intentando trabajar con grupos de todo el espectro político; demócratas, republicanos, independientes, en las reservas indígenas, en los barrios latinos, en los guetos, en la frontera e internacionalmente, para lograr hacer frente a esas cuestiones de una manera integradora.

*ES: ¿Cómo planteáis estos temas a la gente cuando intentáis organizaros en comunidades de bajos ingresos y políticamente desfavorecidas, especialmente comunidades con pocos espacios abiertos y acceso muy limitado a zonas naturales?*

**RB:** Ante todo, debemos comenzar tempranamente. Tenemos que hacer entender a los jóvenes que tienen derecho a acceder a espacios abiertos, espacios verdes, parques, el exterior, y oponerse a quienes pretenden que vivan en áreas donde el único parque es una pista de baloncesto sin red. Debemos ser capaces de transmitir a esa gente la idea de que tienen derecho a acceder a espacios abiertos y verdes; debemos proporcionar fondos para asegurar que adopten esas ideas, llevarlos a conocer el campo, a una zona silvestre, a refugios, reservas naturales, a un parque verdadero, e integrar esa información a nuestras actividades de sensibilización.

Asegurarnos de incorporar eso en vuestros cursos de geografía, de estudios sociales o de ciencias, tener vídeos que podamos mostrar, pero en última instancia el mejor ejemplo que podéis ofrecer es que esos jóvenes vayan a esos lugares y comprueben por sí mismos el valor de la naturaleza.

Si hablamos de la gente de color, los afroamericanos por ejemplo, son personas ligadas a la tierra. Los africanos son gente ligada a la tierra. Los indígenas de América están ligados a la tierra. Hemos sido arrancados de la tierra y ahora nos encontramos en las ciudades, pero eso no quiere decir que hayamos perdido la memoria de lo mucho que la tierra significaba para nosotros, de cómo estamos ligados a la tierra y de cómo toda nuestra existencia estaba basada en la comunidad y en los vínculos con la tierra. Creo que nos hemos distanciado de esa percepción, pero la reintroducción de esos conceptos puede lograrse si hacemos un esfuerzo coordinado para conseguirlo. Si miráis los planes de estudio de educación ambiental comprobaréis que algo de eso se está logrando; incluso se ha integrado la Justicia Ambiental en algunos programas. Seguimos trabajando en eso, pero nos encontramos con una enorme resistencia.

La educación ambiental tradicional sigue siendo la misma que se enseñaba hace cincuenta años y ya no da resultados. No es útil en nuestras comunidades.

*ES: ¿Cómo ha abordado el movimiento por la Justicia Ambiental los modelos de producción, la manera en que se fabrican*

*las cosas, así como el hecho de que a la gente se la inunde con productos y desechos?*

RB: Bueno, al respecto, se realizó recientemente un encuentro en Detroit sobre producción limpia. Creemos que la producción limpia debe ser un factor importante para el movimiento por la Justicia Ambiental, puesto que si hablamos de cambiar el modo en que se fabrican las cosas y todo lo que implica ese proceso lograríamos evitar muchos dolores de cabeza a las comunidades que están rodeadas de industrias contaminantes. Por lo tanto, si lográsemos limpiar la producción y las comunidades que están en las inmediaciones de esas fábricas, muchos de sus problemas se resolverían de inmediato. Es por eso que nuestro movimiento y la producción limpia van unidas de la mano. Tenemos que asegurarnos que a medida que surgen todos esos nuevos movimientos podamos incorporar la Justicia Ambiental a sus reivindicaciones. Es lo que hemos hecho con el movimiento por una producción limpia.

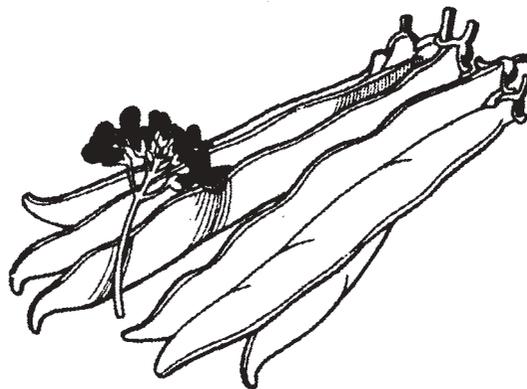
Entrevista publicada en julio de 1999 en *Earth first! Journal* (<http://www.ejnet.org/ej/bullard.html>)

\* \* \*

Robert Bullard afirma que fue «reclutado» para la Justicia Ambiental mientras trabajaba como sociólogo ambiental en Houston, a finales de los años setenta. Ya entonces, sus investigaciones sobre la ubicación de vertederos en las proximidades de vecindarios de afroamericanos le confirmó la existencia de patrones sistemáticos de injusticia.

A partir de ese momento, Bullard, que es tanto activista como académico, ha sido una de las principales voces a favor de la Justicia Ambiental. En 1991 fue uno de los organizadores de la Primera Cumbre Nacional de Dirigentes Ambientales de la Gente de Color, en la cual se establecieron los principios organizativos de la moderna Justicia Ambiental. Posteriormente, Bullard colaboró con la administración Clinton en la redacción de la ejemplar orden ejecutiva que exigía a todas las agencias federales la inclusión de la Justicia Ambiental en sus programas.

Bajo la administración Bush, todos los progresos logrados en la década de 1990 están amenazados; actualmente, hasta la EPA (Agencia para la Protección del Medio Ambiente) de EE UU está trabajando para eliminar las medidas de precaución. Como lo viene haciendo desde hace 25 años, Bullard continúa a la vanguardia de los esfuerzos para mantener los logros obtenidos por la Justicia Ambiental y concienciar a todos los sectores del ecologismo sobre las cuestiones que están en juego.





# Megainfraestructuras Asia e Indonesia

**Testimonio de la épica lucha por el  
Narmada**

**Ann Kathrin Schneider**

**Dai Qing: el incremento de las ayudas a  
los desplazados por los embalses es  
sólo un comienzo**

**Kelly Haggard y Mu Lan**

**Desarrollo, embalses y desplazamientos:  
la presa Tehri en India**

**Nabin Ananda Sen**

# Testimonio de la épica lucha por el Narmada

**Ann Kathrin Schneider\***

*Consideramos que los proyectos de Sardar Sarovar presentan defectos y que, en las actuales circunstancias, es imposible el reasentamiento y reinserción de todos aquellos desplazados por esos proyectos...*

## **Del informe independiente sobre los Proyectos de Sardar Sarovar, realizado por la Comisión Morse y financiado por el Banco Mundial (1992)**

El lugar del centro de Delhi elegido para realizar las protestas del Narmada Bachao Andolan (NBA) parecía un escenario. Se veían cámaras y micrófonos por todas partes. Los equipos de televisión y un buen número de elegantes periodistas se movían morosamente por los alrededores, a la espera de que «algo sucediese». Una simple valla callejera y un par de finas cuerdas establecían la línea divisoria entre los medios de comunicación y los manifestantes. Cada día, diversas personalidades como la escritora Arundhati Roy, estrellas de Bollywood y expertos en derechos humanos de NN UU cruzaban la valla y declaraban su solidaridad con los manifestantes.

El NBA protestaba contra la propuesta de aumentar la altura de la presa de Sardar Sarovar. En marzo de este año, la Autoridad de Control del Narmada había concedido el visto bueno para que se reiniciasen los trabajos de construcción de las presas mayores en el valle del Narmada. El aumento de la

altura de la presa de 110 a 122 metros sumergirá las tierras de otras 35.000 familias del valle, sumándose a las decenas de miles que ya han padecido por causa de este proyecto faraónico. Esa decisión viola otra, tomada por la Corte Suprema de la India en 2000, que estipulaba que cualquier aumento en la altura de la presa de Sardar Sarovar debía estar precedida de medidas que asegurasen el reasentamiento y la reinserción de los afectados.

Durante más de dos semanas en abril de 2006, las protestas del NBA fueron noticia de primera página en los medios de comunicación indios. Durante esas dos semanas, pareció que los apuros de 35.000 familias que podían ser desalojadas de sus tierras no pasarían inadvertidos para la élite política y el público en general. Parecía que el gobierno no podría mantener su criterio de sacrificar a «un puñado de familias» para lograr «un mayor bienestar para todos».

Los manifestantes, protegidos del intenso sol de Delhi bajo un arco iris de coloridas telas rústicas, parecían exhaustos y alertas al mismo tiempo. No eran un grupo homogéneo, pero podía percibirse la intensa conexión que había entre ellos. Algunos eran miembros de las familias afectadas, que llegaban en grupo al lugar de las protestas, ataviados con saris rústicos y coloridos y cargando pequeñas bolsas que contenían todo lo necesario para un viaje de varios días desde sus aldeas hasta Delhi. Otros manifestantes, con aspecto de urbanitas de clase media y de izquierdas, vestían con una moderna combinación de prendas occidentales e indias, siempre pendientes de sus teléfonos móviles y constantemente en movimiento. Quien no estaba allí era Medha Patkar, la vete-

---

\* *International Rivers Networks.*



Activistas protestan con música y canciones contra la construcción de grandes presas en el valle de Narmada de India.  
Ann Kathrin Schneider.

rana líder del NBA. Un enorme cartel en medio del sitio de la concentración les recordaba a todos los asistentes la cantidad de días que llevaba ayunando. Había iniciado una huelga de hambre indefinida hacía más de dos semanas y, dos días atrás, la policía la había trasladado por la fuerza al hospital. El gobierno indio no puede permitirse una mártir en esta batalla por el desarrollo.

Tan sólo considerando la actual altura de la presa, la reintegración adecuada de los miles de afectados no ha ido más allá de los papeles. El proceso de reasentamiento se ha caracterizado por la corrupción y la intimidación, y las autoridades se valen de todo tipo de artimañas para reducir las cifras de personas afectadas. Los campesinos sin tierra no son contabilizados como afectados, tampoco aquellos que serán desplazados por la construcción de canales previstos en el proyecto; aun muchos de los que sí son reconocidos como afectados se ven privados de su derecho legal a obtener otras tie-

rras como compensación y están siendo intimidados para que acepten dinero en efectivo, una limosna, por supuesto.

La construcción de la presa de Sardar Sarovar comenzó en 1988. En esa época, una joven científica social llamada Medha Patkar recorría las aldeas que quedarían sumergidas e interrogaba a los pobladores sobre sus expectativas. Casi veinte años después, las grandes contiendas por las presas y, de modo más general, por ciertos modelos de desarrollo continúan girando en torno a la cuestión del desplazamiento y del reasentamiento.

En general, el actual debate en India se centra en si las personas afectadas están siendo adecuadamente reasentadas y compensadas. Es un debate superfluo, como demuestran los hechos: las comisiones ministeriales coinciden con el NBA en que el reasentamiento y la reintegración son inadecuados. Aun así, el gobierno designa una comisión tras otra, convoca un encuentro tras otro, con la única finalidad de ganar tiem-

po mientras la construcción continúa. La presa alcanzará los 122 metros de altura *antes* de la próxima reunión decisiva, en la que el gobierno podría decidir suspender las actividades de construcción. Medha Patkar lo define como un «fait accompli».

La lucha de Sardar Sarovar es un síntoma claro de la colisión entre dos criterios totalmente diferentes de desarrollo que hoy afectan a India; el choque entre los recursos y la justicia. La premisa de uno de esos modelos es que los pobres pueden tener que sacrificarse para beneficio del bien común. El otro modelo reivindica que los recursos pertenecen a los pobladores de esas tierras y que, por lo tanto, tienen derecho a decidir su propio futuro. Se trata de la pobreza y la representación, de quienes se benefician del desarrollo y quienes pagan por él.

Los defensores del proyecto declaran que las aguas embalsadas beneficiarán a las zonas de Gujarat propicias a la sequía y a los pobres que allí habitan. En realidad, gran parte del agua está siendo conducida hacia las ciudades y beneficiando a la agricultura comercial, las industrias y la producción de cultivos para la exportación que requieren mucho riego, como el trigo y la caña de azúcar. Menos del 15% del agua canalizada de Sardar Sarovar beneficiará a los habitantes pobres de las zonas áridas de Gujarat.

El Banco Mundial advierte que «el éxito económico de India no beneficia a los sectores pobres del país». Los adivasis y los dalits, es decir, los pueblos indígenas y las castas inferiores de India no están saliendo de la pobreza pese a las actuales tasas de crecimiento económico; de hecho, los desplazamientos en nombre del desarrollo cada vez los sumen más en la pobreza. En una entrevista reciente, Arundhati

Roy afirmó: «El desplazamiento está convirtiéndose en una cuestión crucial para millones de personas, tanto de las aldeas como de las ciudades. La situación está fuera de control. En cualquier proyecto de desarrollo, sea en el Parque de Tecnologías de la Información de Bangalore, una planta siderúrgica en Kalinganagar o la presa de Pollavaram, la primera acción consiste en arrebatarle a los pobres sus tierras. Esa gente está siendo desplazada a punta de fusil. Ciudades como Delhi y Bombay se están convirtiendo en territorios de excavadoras y policías».

El gran interés despertado por el aumento de altura de la presa puede no resultar ventajoso para los activistas del NBA. Las cámaras y los micrófonos, las personalidades y las noticias de primera página han hecho que el gobierno comprendiese lo mucho que tiene por perder en esta extremadamente simbólica batalla de Sardar Sarovar; los grandes intereses que hay detrás del proyecto están dispuestos a hacer lo que sea para salir airoso. Al mismo tiempo, los movimientos de afectados por estos proyectos están creciendo día a día. El sufrimiento de 35.000 familias no puede seguir siendo ignorado por quienes detentan el poder; los debates en torno a Sardar Sarovar y el consiguiente proceso de toma de decisiones demuestran que cada vez es más difícil justificar el desplazamiento de miles de personas basándose en el interés de la nación.

Medha Patkar, después de suspender su ayuno, declaró que esos treinta días de protestas habían hecho treinta veces más fuerte al NBA. Esa nueva fortaleza les será necesaria cuando regresen al Narmada, para continuar luchando por una mejor reinserción y el adecuado reasentamiento de los cientos de miles de personas que serán desplazadas por las presas proyectadas en el valle.



Revista de información para el consumo consciente, en castellano y en catalán



CRIC - Arc de Sant Cristòfol, 11-23 - 08003 Barcelona- [www.opcions.org](http://www.opcions.org) - e-mail:[cric@pangea.org](mailto:cric@pangea.org)

# Dai Qing: el incremento de las ayudas a los desplazados por los embalses es sólo un comienzo\*

Kelly Haggard y Mu Lan\*\*

La decisión del gobierno de Beijing (Pekín) de otorgar una pensión anual de 600 yuan (75US\$) durante veinte años a los 22 millones de agricultores desplazados por la construc-

ción de embalses es vista por la periodista Dai Qing como el reconocimiento oficial de los elevados costes sociales de tales proyectos y del creciente descontento que han provocado entre los campesinos afectados.

«Los problemas relacionados con el reasentamiento de los afectados se han ido acumulando durante medio siglo y han alcanzado un punto en el que el malestar social podía estallar en cualquier momento» afirma la Sra. Dai. «De ahí que esté muy bien que las autoridades hayan reconocido esta realidad y estén tratando de hacer algo al respecto».

Hace tiempo que la Sra. Dai es la persona más destacada de China por sus críticas al proyecto de las Tres Gargantas.<sup>1</sup> Se suponía que la construcción de la presa más grande del mundo, sobre el río Yangtzé, estaría acompañada por una espectacular operación de reasentamiento que elevaría los niveles de vida de los 1,4 millones de personas que (según los moderados cálculos gubernamentales) deberían ser desplazadas para desocupar los 660 kilómetros de longitud que inundará el embalse.

En realidad, la mayor operación de reasentamiento masivo en la historia de la construcción de presas se ha visto desdibujada por la permanente corrupción oficial, las promesas incumplidas y una dura represión hacia quienes se han atrevido a quejarse por sentirse estafados y maltratados.<sup>2</sup>

El proyecto de las Tres Gargantas ha exigido el reasentamiento de 1,9 millones de personas, calcula la Sra. Dai, con numerosos agricultores hundidos aun más en la pobreza debido a que fueron asentados en terrenos inferiores, como laderas yermas con suelos muy pobres e inadecuada provisión de agua.

La poderosa agencia central de planificación china, la Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, anunció el 13 de agosto que el gobierno financiaría la compensación adicional para los agricultores desplazados mediante un incremento del precio de la electricidad en todo el país que reportaría 1.600 millones de dólares de ingresos anuales extra.

\* Traducción al castellano de Ángel Ponciano.

\*\* Editoras de la web bilingüe *Three Gorges Probe*, publicada por el think-tank sobre energía y medio ambiente Probe International.

<sup>1</sup> Ya en 1989, Dai Qing publicó *Yangtze! Yangtze!*, una recopilación de ensayos y entrevistas con científicos, periodistas e intelectuales chinos opuestos al proyecto de las Tres Gargantas. Ese mismo año, el libro fue prohibido en China con la excusa de que había «incitado a la agitación» en los sucesos de la plaza de Tiananmen y la Sra. Dai fue encarcelada durante diez meses. En 1998 volvió a tratar el tema de las presas en otra importante recopilación de ensayos: *The River Dragon Has Come!* (*¡Ha llegado el dragón del río!*)

<sup>2</sup> Ver, por ejemplo:

- «Las autoridades dictaminan que hubo autolesiones en el caso Fu Xiancai». *Human Rights in China*, 26 de julio de 2006.
- «Probe International hace un llamamiento a los donantes extranjeros para que condenen los ataques a damnificados por Tres Gargantas». *Three Gorges Probe*, 13 de junio de 2006.
- «Cinco años en la prisión de mujeres de Wuhan por exigir un trato justo». («Five years in Wuhan Women's Prison for requesting fair treatment.») *Three Gorges Probe*, 4 de octubre de 2005.
- «Ya liberado, el líder de los desplazados He Kechang continúa luchando por que se haga justicia». *Three Gorges Probe*, 11 de agosto de 2004.

Los precios de la electricidad fueron aumentados un promedio de 0,025 yuan (0,31 céntimos de dólar) por kilowatt-hora a fines de junio. El periódico *China Daily* citaba a un miembro de la Comisión que aseguró: «Cerca del 40% de los beneficios del incremento se destinará a los agricultores».

Cada agricultor que haya sido desplazado antes del 1º de julio de 2006 recibirá anualmente 600 yuan durante las próximas dos décadas, «para cubrir sus necesidades vitales básicas o para usarlo como 'dinero semilla' para un mayor desarrollo» afirmaba el periódico. «Para los futuros desplazados, ese beneficio durante veinte años comenzará a contar una vez que estén reubicados».

Con la intención de evitar que los funcionarios locales «retengan» parte de las ayudas, la Comisión ha decidido que el dinero será ingresado directamente en cuentas personales abiertas para los agricultores reasentados.

«En mi opinión, el nuevo subsidio desalentará a los afectados por las presas a la hora de plantear sus problemas y defender con vehemencia sus derechos, permitiendo así el 'desarrollo suave' de la industria energética» comenta la Sra. Dai. «Pero en este punto, también querría decir que los agricultores chinos no serán engañados tan fácilmente en el siglo XXI».

Aunque se congratula por el reconocimiento oficial del sufrimiento de los desplazados por las presas, la Sra. Dai también da a entender que las autoridades han perdido la ocasión de abordar algunos problemas fundamentales en el sector energético de China.

Las políticas y subsidios del gobierno central han amparado a las empresas energéticas estatales de muchos de los riesgos financieros y las responsabilidades ambientales asociados con las grandes presas, contribuyendo así a promover un desarrollo desenfrenado de la industria hidroeléctrica.

«Desafortunadamente, al anunciar la nueva política de compensación, el gobierno no se ha atrevido a preguntar: ¿Quiénes han cosechado los colosales beneficios de la construcción de todas las presas y centrales hidroeléctricas? ¿Qué es lo que está mal en la política energética de China? ¿Cuál es la mejor manera de reestructurar el sector energético?» añade la Sra. Dai.

Y continúa: «Todo el mundo sabe que la industria de construcción de embalses obtiene enormes beneficios al sacar

ventajas del vago concepto de propiedad del agua, el bajo precio de la tierra y la falta de poder de una mayoría silenciosa incapaz de proteger sus propios intereses. Como se acostumbra a decir en China: Construye un puente y obtendrás plata, construye un camino y obtendrás oro, pero si construyes una presa obtendrás diamantes».

Sin duda, el atractivo de esos diamantes ha estimulado un frenesí en la construcción de presas que no tiene precedentes: antes de la creación de la República Popular en 1949, el país contaba con unas 220 grandes presas (definidas generalmente así a partir de los 15 metros de altura). Actualmente hay unas 22.000 de esas características y más de 86.000 embalses en total.

En una China densamente poblada, los costes humanos por desplazar a la gente de fértiles valles fluviales para dejar sitio a presas y embalses han sido espantosos. Una estimación ampliamente citada cifra en 16 millones el número de desplazados por embalses en los últimos cincuenta años en China; de ellos, unos diez millones siguen viviendo en la pobreza.<sup>3</sup>

Pero la revelación de que 22 millones de agricultores son considerados posibles receptores del nuevo subsidio, aunque, según el *China Daily*, sólo se les concederá a los reasentados rurales y no a quienes hayan sido reubicados en ciudades, sugiere que la verdadera cifra de refugiados por los embalses sería mucho más elevada de lo que anteriormente se imaginaba.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> De «Los expertos advierten: no se pueden construir presas en todas partes» por Chen Guojie, Three Gorges Probe, 22 de agosto de 2005: «Desde la creación de la República Popular, la desafortunada comprobación es que la construcción de presas, grandes o pequeñas, ha ocasionado muchos 'problemas residuales' que han acabado pesando más que los beneficios del proyecto original. Durante los pasados cincuenta años, los embalses de diverso tipo han desplazado a más de 16 millones de personas y, de ellas, unos diez millones continúan viviendo en la pobreza. La razón es simple: Los campesinos que vivían en las colinas y montañas perdieron la base que sustentaba sus vidas cuando las aguas de los embalses anegaron sus tierras de cultivo en los valles de los ríos. Los planificadores y constructores de las presas se centraron exclusivamente en los proyectos y no se plantearon compensar adecuadamente a los grupos afectados».

<sup>4</sup> De «Los agricultores reasentados recibirán apoyo financiero», China Daily, 14 de agosto de 2006: «Según la normativa, que tendrá efecto a partir del 1º de septiembre, los desplazados que estén empadronados como residentes urbanos no podrán beneficiarse de las ayudas».

# Desarrollo, embalses y desplazamientos: la presa Tehri en India\*

**Nabin Ananda Sen**



En 2006, India celebra 15 años de reformas económicas y diez años como miembro de la OMC. Todo este período se caracterizó por un rápido proceso de liberalización, privatizaciones y globalización.

En el ínterin, India ha pasado a ser uno de los principales mercados para los países industrializados avanzados del mundo, ya sea como proveedora de materias primas y capital intelectual o como compradora de productos industriales. Los sucesivos gobiernos del país y las grandes empresas indias se han convertido en socios serviciales en el proceso globalizador.

Algunos indicadores macroeconómicos como el PIB, el volumen comercial, las inversiones extranjeras directas (FDI), etc. han registrado un marcado incremento durante la última década. Pero los problemas de pobreza y desigualdades también se han multiplicado. El nuevo «paradigma de crecimiento» se ha caracterizado por precipitados y drásticos cambios estructurales para satisfacer las demandas del mercado globalizado. Un prerequisite para este tipo de crecimiento ha sido la construcción de gigantescas infraestructuras.

India ya viene poniendo en ejecución diversos proyectos

de infraestructuras sumamente controvertidos. Entre éstos, podemos citar el Proyecto del Cuadrilátero Dorado (para conectar a este vasto país mediante autopistas de varios carriles), el Proyecto para Conectar Ríos (para controlar inundaciones y sequías), embalses gigantescos, enormes proyectos de minería y SEZ (Zonas Económicas Especiales) por todo el país, para atraer a las grandes empresas de todo el mundo mediante todo tipo de exenciones sobre la legislación nacional, para que establezcan sus fábricas y empresas de servicios.

Todas estas actividades tienen sus devastadoras consecuencias sociales y ecológicas, y en la mayoría de los casos han tenido que hacer frente a la resistencia popular. El caso de la presa de Tehri es un claro ejemplo del escenario de «Desarrollo-Desplazamientos-Destrucción» que caracteriza a la India actual.

## LA PRESA DE TEHRI

India ya posee 1500 embalses en su extensa red fluvial. Pero dos megapresas sobre dos de los ríos más importantes del país, el Ganges y el Narmada, han provocado los mayores y más duraderos movimientos populares de resistencia de las

\*Traducción al castellano de Ángel Ponciano.

pasadas dos décadas. El Narmada Bachao Andolan (Movimiento para Salvar el Narmada) contra la presa Sardar Sarovar ha atraído especialmente la atención nacional e internacional.<sup>1</sup>

La presa de Tehri sobre el río Bhagirathi, el principal tributario del Ganges, también ha generado agitación y protestas generalizadas en toda India durante más de veinticinco años. Es la quinta presa más alta del mundo, con una altura de 260,5 metros, su (cresta) tiene 575 metros de longitud y el ancho del lecho del río es de 1125 metros.

Iniciada en 1978 y construida con el asesoramiento y una ayuda soviética de cerca de 416 millones de dólares, el Proyecto de Desarrollo de Tehri adquirió los equipos generadores de energía a la empresa alemana Voith Siemens Hydro.

El proyecto hidroeléctrico de 2400 megawatts, construido con la intención de cubrir las cada vez mayores demandas energéticas y de agua potable de tres estados, Delhi, Uttar Pradesh y Uttaranchal, ya ha sumergido a 113 aldeas además de la antigua ciudad de Tehri (a 200 kilómetros al noreste de la capital india, Delhi) y un área total de 5.200 hectáreas. La cifra total de damnificados se estima en más de cien mil. Menos de la mitad de las familias afectadas han sido reasentadas. Científicos y ecologistas de todo el país han protestado con vehemencia porque la presa está ubicada en la activa zona sísmica del Himalaya central, muy propensa a los deslizamientos de tierras y con más de una docena de grandes terremotos registrados en los últimos dos siglos. La presa se alza a menos de 50 kilómetros del epicentro del devastador terremoto de Uttarkashi, en 1991. Si la presa se colapsase debido a los deslizamientos del terreno, varias ciudades río abajo con una población sumada de más de medio millón de personas podrían ser barridas en cuestión de horas. Por otra parte, los ecologistas temen que el embalse provoque la desaparición de al menos una docena de especies raras y en riesgo de extinción que hasta hoy enriquecen la biodiversidad del Himalaya.

El proyecto de la presa de Tehri es merecedor de todos los cargos concebibles: planificación poco científica, ausencia de consulta a los afectados, informes de seguridad de las obras y de impacto ambiental realizados por las mismas empresas promotoras del proyecto (en lugar de una agencia indepen-

diente), un coste del proyecto treinta veces mayor que el presupuestado inicialmente, falta de apoyo local, mínimos beneficios para los lugareños, desplazamientos en gran escala y pérdida del sustento familiar y temor ante posibles desastres ambientales gigantescos.

Desde sus inicios, el proyecto de la presa de Tehri ha generado resistencias populares. Poco después de comenzar las obras se constituyó un «Comité de oposición a la presa de Terhi» (TBVSS, en lengua local), que en varias ocasiones forzó a las autoridades a revisar el proyecto. La Organización Popular Matu también ha sido muy activa a la hora de movilizar multitudes para protestar contra la presa. Además, han recibido la solidaridad de otras importantes organizaciones como la Alianza Nacional de Movimientos Populares, la Unión Popular por las Libertades Civiles, la Fundación de Investigaciones Científicas, Tecnológicas y Ecológicas, el Centro para la Ciencia y el Medio Ambiente, etc. Generalmente sus actividades han sido no violentas, incluyendo ocupaciones, procesiones, encuentros y huelgas de hambre. También ha habido pleitos en defensa del interés público. Debido a todas esas presiones, a comienzos de los años ochenta el proyecto fue abandonado. Pero unos años después las autoridades decidieron retomarlo. El movimiento continúa activo.

Si el proyecto de Terhi ha provocado alarma en el Himalaya central, no deja de ser motivo de gran preocupación la reciente aprobación por el gobierno central de 89 proyectos de grandes presas en Arunachal Pradesh, en las laderas del Himalaya oriental; una región internacionalmente reconocida por su riqueza en biodiversidad. Este pintoresco estado montañoso del nordeste de India, hogar de 7.000 pobladores autóctonos pobres, es considerado como la «central eléctrica» del país, con capacidad para producir 49.126 Mw de energía hidroeléctrica. Situados en la zona sísmica del frágil ecosistema del Himalaya, esos embalses sumergirán numerosas aldeas, bosques ricos en biodiversidad y tierras cultivables, además de acabar con la cultura y el tradicional modo

---

<sup>1</sup> Ver «Testimo de la épica lucha por el Narmada» en esta misma revista.

de vida de los pobladores autóctonos. Las autoridades del estado sueñan con ganar «hidro-dólares» por la venta de electricidad de algunos de los más poderosos grupos empresariales indios, como J.P. Associates, Reliance Energy Ltd. y D.S. Communications.

Los pobladores se están organizando y constituyendo entidades como el Movimiento para la Salvaguarda del Valle de Siang (SVBA-Siang Valley Bachao Andolan), Derechos de los Ciudadanos de Arunachal (ACR), Pueblos Desplazados por las Presas (PAF), Personas Probablemente Afectadas por los Proyectos (PPAP), además de recibir la solidaridad de organizaciones de la sociedad civil ya existentes.

Terhi, Narmada o la cadena de presas en Arunachal Pradesh no son los únicos ejemplos de planes gubernamentales insensatos, de acuerdo a su «paradigma de crecimiento acelerado» y que ignoran completamente los costes sociales y ambientales. Es más, cuando los grandes embalses están siendo cuestionados en todo el mundo y descartados en los países «desarrollados» del Norte, se está intentando llenar de presas a la India con la asistencia tecnológica del Norte. Pero el resentimiento y la resistencia populares están creciendo y fortaleciéndose día a día.

«La presa de Terhi se ha construido con nuestras lágrimas» afirmaba Sunderlal Bahuguna, un octogenario activista contra los grandes embalses. Uno de estos días las lágrimas pueden encender el fuego de la resistencia.

## REFERENCIAS:

- Centre for Science and Environment (1982), *First Citizens' Report*, Nueva Delhi.
- Frontline (2003), Vol. 20, Issue 20, septiembre 27–octubre 10 (<http://frontlineonnet.com>).
- India eNews.com (<http://indiaenews.com>).
- India Together* (2006), 18 de agosto (<http://www.indiatogether.org>).
- IRN Fact Sheet (2002), octubre.
- Society for Participatory Research in Asia (1988), *Peoples and Dams*, Nueva Delhi.
- The Hindu Survey of Environment* (2006), Nueva Delhi.
- VANDANA SHIVA y KUNWAR JALEES (2006), *Roti, Kapda aur Makan*, Nueva Delhi.
- (2003), *Ganga: Common Heritage or Corporate Commodity?*, Nueva Delhi.





# Megainfraestructuras África

**Mozambique: ¿Cahora Bassa para quién?**

**Gualter Barbas Baptista y Inés Vieira**

**China: una nueva amenaza para los recursos naturales africanos**

**Korinna Horta**

**Conflictos por la tierra y otros recursos naturales en el sur de África**

**Tendai Murisa**

**Green Belt Movement: avanzar para inspirar cambios**

**Betty Oyugi**

# Mozambique: ¿Cahora Bassa para quién?

**Gualter Barbas Baptista y Inês Vieira\***

El río Zambeze (2.660 km de longitud) es el más grande sistema fluvial que desemboca en el Océano Índico. Con origen en Angola, tiene una cuenca hidrográfica de 1.570.000 km<sup>2</sup>, que drenan el sur de la República Democrática del Congo y atraviesan Botsuana, Zambia, Zimbabwe, Tanzania, Malawi y Mozambique. La sección inferior del río penetra en el Complejo Marroneu, a unos 100 km adentro de la costa, y termina en un sistema delta-manglar que se extiende 290 km (Davies et al., 2000). Actualmente hay dos centrales hidroeléctricas en el curso del río, la represa de Kariba, que provee electricidad a Zambia y Zimbabwe, y la represa de Cahora Bassa en Mozambique que provee de electricidad a Sudáfrica.

El embalse de Cahora Bassa, cuyo origen se remonta a los años cincuenta del pasado siglo, ha influido durante décadas, y sigue influyendo, en la historia de Mozambique. Iniciado por orden del ministro portugués del Ultramar, el proyecto fue desde sus orígenes apoyado por el régimen dictatorial del Estado Novo (Portugal), por sus potencialidades como símbolo de orgullo patrio y la reafirmación del control sobre las colonias africanas. La argumentación oficial para justificar el proyecto incluía virtudes como el incremento de la irrigación de los suelos, la minería, la mejoría de las comunicacio-



nes y transportes en el río Zambeze, la reducción de inundaciones e incluso la mejoría de la calidad de vida de los habitantes. Pero las verdaderas motivaciones se relacionan también con el dominio colonial de los europeos en África, en un plano general, y con una alianza estratégica entre África del Sur y Portugal en un marco más específico. Esta alianza tornaría más viables las acciones militares y políticas de oposición a la progresión de las fuerzas nacionalistas de Mozambique.

En las décadas siguientes el embalse y las vías de comunicación, indispensables para su construcción y mantenimiento, avanzaron gracias a la mano de obra africana —más barata y disciplinada, vista por los colonos como más útil para trabajos duros, pesados y peligrosos. Con el apoyo del MFPZ (Misión de Fomento y Poblamiento del Zambeze) y de la ZAMCO (consorcio internacional designado para la construcción del embalse, con influencia dominante de África del Sur y de socios como Alemania del Este, Francia, Italia y Portugal), y gracias a la falta de un movimiento sólido que se opusiera a la construcción del megaembalse, Portugal siguió con su emprendimiento. La financiación de su construcción se consiguió gracias a la venta de la energía bruta a bajo coste a África del Sur.

Bajo la inspiración del embalse de Kariba, construido también en el río Zambeze (con Zambia en la margen norte

\* Gualter Barbas Baptista ([gualter@gaia.org.pt](mailto:gualter@gaia.org.pt)) y Inês Vieira ([inesvieira@gaia.org.pt](mailto:inesvieira@gaia.org.pt)).

Miembros de GAIA – Grupo de Acção e Intervenção Ambiental, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2829-516 Caparica, Portugal.

y Zimbabwe en el margen sur) por iniciativa inglesa, el embalse de Cahora Bassa se diseñó como uno de los mayores embalses del mundo. Con una área de almacenamiento de agua 63.109 m<sup>3</sup> de volumen, 2.739 km<sup>2</sup> de superficie, 171 m de altura y 2.040 Mw de potencia, el embalse de Cahora Bassa se terminó en 1974. La única evaluación ambiental del proyecto fue realizada en la década de los setenta, cuando el gobierno portugués crea la agencia Missão de Ecologia Aplicada do Zambeze (MEAZ) para estudiar los impactos ambientales del embalse. La evaluación inicial del impacto de la construcción se limitó a la averiguación inicial de las condiciones químicas y biológicas del río Zambeze. El acceso a otro tipo de informaciones fue bloqueado tanto por el gobierno portugués como por la FRELIMO, una vez que éstos pasaron a considerar el proyecto considerado como un símbolo de la modernidad y progreso. Cabe recordar que la finalización del megaproyecto coincidió con la caída del régimen fascista portugués, en 1975. Mozambique dejó de ser considerada como una colonia, iniciando un proceso de independencia, un proceso marcado en la década siguiente por el conflicto armado entre Portugal y el Frente de Libertação Nacional (FRELIMO).

Hoy en día en la ex colonia es visible un panorama negativo en todos los niveles: una tasa de analfabetismo cercana al 90%; la inexistencia de bases industriales propias y de mano de obra especializada; altos niveles de deuda externa; la balanza comercial con África del Sur es extremadamente negativa; el desempleo y las tasas de natalidad aumentan; el precio del petróleo sube; las infraestructuras se deterioran; y el apoyo internacional no existe. A estos aspectos se añaden factores naturales como la sequía y factores político-militares, concretados en el conflicto entre FRELIMO y RENAMO (Resistência Nacional de Moçambique, financiada por África del Sur y Portugal).

## **IMPACTOS ECOLÓGICOS Y SOCIALES**

Junto con el embalse de Kariba, Cahora Bassa ha traído consigo un conjunto de impactos sociales y ambientales para las comunidades y ecosistemas locales y río abajo. Los impactos ecológicos incluyen cambios morfológicos en el río y el área

de inundación, perturbaciones de los flujos de sedimentos y nutrientes, ocupación de la sabana en la área de inundación y una pérdida de 40% de los manglares y erosión costera. Se han generado cambios en la irrigación estacional de las comunidades que habitan junto al río, y en los patrones de inundación, igualmente se han reducido los recursos pesqueros. Se estima en un 60% la reducción de las tasas de captura de camarones entre 1978 y 1995. Esta reducción se produce porque la extracción de camarones en la costa de Mozambique está correlacionada con los flujos que entran en el mar desde el río Zambeze, y el embalse provocó la desconexión de las zonas húmedas del canal principal del Zambeze y la reducción de los flujos de sedimentos y nutrientes. Brown & King cuantifican el impacto económico sobre esta actividad debido a la presencia y operación del embalse de Cahora Bassa en 10-20 millones de dólares por año.

El desplazamiento de las comunidades locales ha sido un desastre, generando inseguridad alimentaria y hambre entre los campesinos. Para muchas familias, la pérdida de sus tierras ha creado la necesidad de entrar en el trabajo forzado, subsalariado, que la construcción del embalse les ofrecía. Para muchos de los desplazados las nuevas tierras ya no producían lo mismo que las antiguas tierras de inundación del Zambeze. Desgraciadamente, son escasas las crónicas de la situación e impactos vividos por los desplazados, ya que por considerarse un proyecto militarmente estratégico situado en una área de guerra, las autoridades se niegan a permitir la entrada de periodistas u observadores internacionales.

Según el análisis realizado por Isaacman y Sneddoni, los impactos de los desplazamientos no afectan a todos de igual manera. Los jefes de las comunidades han recibido subsidios del Estado y han tenido la oportunidad de escoger las tierras. Por contra las mujeres campesinas han sufrido más que los hombres ya que tenían más exigencias de trabajo asociadas al trabajo en la casa y en el campo de cultivo. Por otra parte, la mayoría de los hombres han podido escoger entre trabajar en exclusiva en los cultivos o aceptar el trabajo duro de la construcción del embalse a cambio de algunas monedas, opción que las mujeres no han tenido.

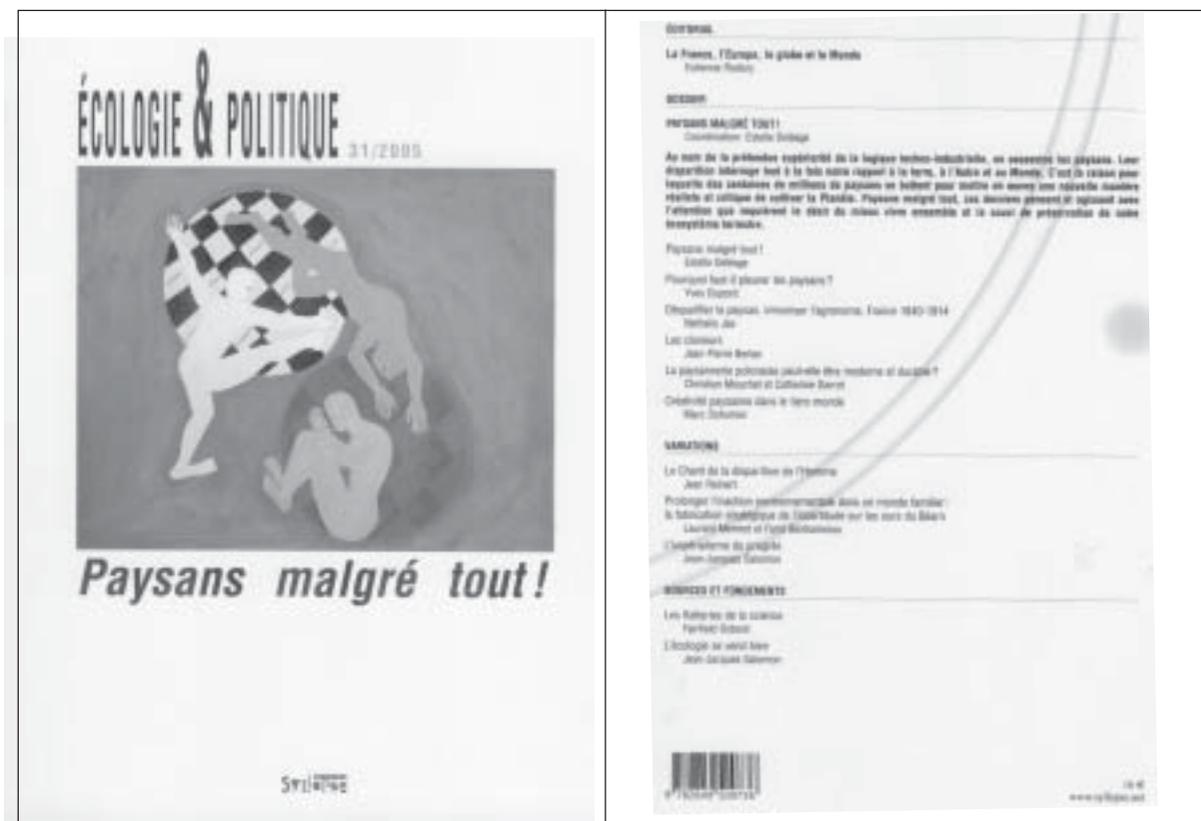
Otra cuestión distributiva se plantea en el caso del embalse de Cahora Bassa. Mozambique tiene el mayor poten-

cial para obtención de energía de los países del Sur de África, pero menos de 3% de la población tiene acceso a electricidad. Como resultado de las injusticias distributivas de los beneficios, el gobierno de Mozambique tiene la intención de construir otro embalse —Mphand Nkuma— que genere electricidad para abastecer a su propio país. Según el estudio de impacto ambiental de UTIP, esta nueva central hidroeléctrica será responsable de 125.000 euros de pérdidas anuales de cultivos y causará cerca de 1.400 desplazamientos, con una evaluación de los costes ambientales (resultantes de desplazamientos y compensaciones) de 16,7 millones de euros. Éstos son valores que traducen monetariamente los impactos de un proyecto de 100 km<sup>2</sup>, contra los 2.675 km<sup>2</sup> de Cahora Bassa. Una vez más queda por saber quien realmente beneficiará con este proyecto de embalse.

## REFERENCIAS

- BROWN, C. & KING, J. (2006), «Implications of Upstream Water Uses on Downstream Ecosystems and Livelihoods», *International Journal of Ecology and Environmental Sciences* 32 (1), pp. 99-108.
- CASTEL-BRANCO, C. (2002), «Economic linkages between South Africa and Mozambique». Discussion paper, SARP (http://www.sarpn.org.za).
- DAVIES, B., BEILFUSS, R. & THOMS, M. (2000), «Cahora Bassa retrospective, 1974-1997: effects of flow regulation on the Lower Zambezi River», *Verh. Internat. Verein. Limnol.* 27, pp. 1-9.
- GAMMELSRØD, T. (1996), «Effect of Zambezi River management on the prawn fishery of the Sofala Bank», en *Water Management and Wetlands in Sub-Saharan Africa*. M.C. Acreman; G.E. Hollis (eds). Glanz, Switzerland: IUCN-World Conservation Union.
- ISAACMAN, A. & SNEDDON, C. (2000), «Toward a social and environmental history of the building of Cahora Bassa Dam», *Journal of Southern African Studies* 26 (4), pp. 597-632.
- KAGIANNAS, A., DIDIS, T., ASKOUNIS, D., PSARRAS, J. (2003), «Strategic appraisal of energy models for Mozambique», *International Journal of Energy Research* 27 (2), pp. 173-186.
- UTIP (2002), «Mepanda Uncua and Cahora Bassa North Project Feasibility Study - Final Environmental Impact Assessment». Technical Unit for the Implementation of Hydropower Projects (UTIP), Republic of Mozambique.





<b>Directeur et rédacteur en chef</b>	Jean-Paul Deléage
<b>Secrétaire de rédaction</b>	Estienne Rodary
<b>Comité de rédaction</b>	Nathalie Blanc, Frédéric Brun, Denis Chartier, Michelle Dobré, Cyria Emelianoff, Jean-Louis Laville, Nathalie Lewis, Michael Löwy, Jean-Paul Maréchal
<b>Conseil de rédaction</b>	Jean-Paul Besset, Bernard Barraqué, Dominique Bourg, Christian G. Caubet, Isabel Do Carmo, François Gollain, Jacques Grinevald, Pierre Juquin, Catherine Larrère, Raphaël Larrère, Joan Martínez Alier, Edgar Morin, Mario Murteira, James O'Connor, François Ost, René Passet, Martine Rémond-Gouilloud, Giovanna Ricoveri, Jorge Riechmann, Guillaume Sainteny, Jean-Jacques Salomon, György Széll, Franck-Dominique Vivien, Frieder Otto Wolf
<b>Diffusion-Distribution</b>	VILO
<b>Gestion</b>	Association Écologie & Politique. c/o Éditions Syllepse. 69, rue des Rigoles 75020 Paris. <a href="mailto:ecologieetpolitique@free.fr">ecologieetpolitique@free.fr</a>

# China: una nueva amenaza para los recursos naturales

**Korinna Horta\***

África es el único continente en el que el número de personas desesperadamente pobres continúa en aumento y los indicadores sociales no dejan de empeorar. Cada año se extraen de África decenas de millones de dólares en petróleo, minerales y otros recursos naturales. En un cruel fenómeno conocido como «la maldición de los recursos», los países más ricos en recursos naturales son aquellos en que con mayor frecuencia la corrupción, las violaciones de los derechos humanos y la destrucción del medio ambiente conducen a un empobrecimiento aún mayor y, en ciertos casos, a conflictos armados. Los ingresos obtenidos por las exportaciones generadas por las industrias extractivas, en lugar de contribuir a un incremento del bienestar, afianzan cada vez más a las elites rapaces que saquean los activos de sus propios países. Paralelamente, las posibilidades de un desarrollo democrático son cada vez más remotas.

Zarandeado con frecuencia por las protestas de la sociedad civil, el G8, grupo de las naciones más industrializadas y las instituciones que ellas dominan, como el Banco Mundial, han comenzado a incluir en sus programas cláusulas sobre buen gobierno, transparencia y un mayor énfasis en la reducción de la pobreza. Lamentablemente, sus exigencias no han



sido acompañadas por las necesarias reformas en sus propias instituciones de ayuda y, por lo tanto, no se ha incrementado la calidad de esas ayudas. Por ejemplo, su retórica anticorrupción puede resultar bastante hueca si sólo se limitan a organizar conferencias para los gobernantes africanos y, en cambio, son incapaces de lograr que sus empresas multinacionales y organismos oficiales de exportación y crédito se hagan responsables de los sobornos ofrecidos por sus funcionarios.

Sin embargo, la mayor atención dispensada a los casos de malversación y de mala administración es visto como un avance largamente esperado por la sociedad civil, puesto que le brinda un marco de referencia para exigir responsabilidades a los gobiernos del Norte y del Sur. La posibilidad de que ese nuevo espacio político conduzca al reconocimiento de los derechos y necesidades de los ciudadanos africanos es algo que aún está por verse. En tal sentido, uno de los factores determinantes es el voraz apetito por los recursos naturales africanos de un país que no pertenece al G8, China. El presidente chino Hu Jintao y otros altos funcionarios realizan frecuente visitas al continente para asegurarse el petróleo y las

\* *Environmental Defense, economista.*



materias primas que la creciente economía china necesita y, al mismo tiempo, abrir nuevos mercados para los productos chinos, además de intentar obtener el reconocimiento diplomático al principio de «una sola China», según el cual Taiwán es parte de China.

Desde Zimbabwe a Sudán, China está estrechando vínculos con algunos de los regímenes más opresivos de África. Un ejemplo notorio es Zimbabwe, donde el intento del presidente Mugabe de sofocar a las fuerzas de la oposición dejó sin hogar a millones de personas. A cambio de platino y oro, China no sólo abasteció al régimen de Mugabe con aviones de combate y carros de asalto, sino que además la nueva casa del presidente fue construida por trabajadores chinos.

Los líderes políticos africanos han tachado de hipócritas a los países occidentales por manifestar preocupación ante el rápido incremento de las relaciones entre África y China. Ta-

les críticas son comprensibles, puesto que la mayoría de países occidentales están abiertos al comercio y las inversiones con China y, además, son muy pocas las evidencias de que sus propias inversiones en África hayan tenido un impacto positivo y duradero en el desarrollo del continente. Muchos gobernantes africanos prefieren tratar con China pues cuestiones incómodas como el respeto de los derechos humanos, el medio ambiente y el uso transparente de los fondos no son tenidas en cuenta en los acuerdos comerciales. Todo esto vaticina que los derechos y necesidades de los pueblos africanos continuarán siendo pisoteados, incrementándose aún más la miseria y el sufrimiento humanos.

Actualmente, África satisface un tercio de las necesidades de petróleo y gas de la economía china, hambrienta de combustibles. Y abundan los matrimonios de conveniencia política. Por ejemplo, las exportaciones de petróleo sudanés a China aseguran que ésta utilizará su pertenencia al Consejo

de Seguridad de NN UU para oponerse a determinadas resoluciones sobre el conflicto de Darfur. Angola, uno de los nuevos proveedores energéticos de China, ha sido acusada por el Fondo Monetario Internacional y otras instituciones de realizar negocios opacos con su petróleo. Miles de millones de dólares generados por la venta de petróleo desaparecen sin explicación, mientras el hambre y las enfermedades diezman a amplios sectores de la población angoleña. A cambio de petróleo, China ha concedido al gobierno de Angola varios miles de millones de dólares en créditos, algunos de ellos para la rehabilitación de la red ferroviaria y otras infraestructuras destruidas durante los años de guerra civil. Ante la amarga consternación de los miles de angoleños desesperados por conseguir trabajo, las tareas de reconstrucción serán realizadas por mano de obra procedente de China.

La victoria más reciente de la ofensiva seductora china en África fue en agosto de 2006, cuando el gobierno de Chad canceló una visita oficial de funcionarios de Taiwán y, simultáneamente, firmó un acuerdo de cooperación con la República Popular China. Chad es uno de los novísimos exportadores de petróleo de África y su gobierno estaba resentido por el hecho de que el Banco Mundial, que había financiado la construcción de la infraestructura petrolera del país, le había impuesto la condición (debido a las presiones de la opinión pública internacional) de que buena parte de los beneficios generados por las exportaciones de petróleo fuesen destinados a programas para erradicar la pobreza. El dictatorial presidente Déby, sumido como está en luchas internas por el poder, hubiese preferido utilizar esos fondos para la adquisición de armamento. A principios de este año, Déby declaró que no seguía sintiéndose obligado por el acuerdo con el Banco Mundial. Como resultado de eso, el Banco Mundial suspendió temporalmente los créditos a Chad y congeló las cuentas de los bancos *off-shore* donde se depositaba el dinero obtenido por el petróleo. Las nuevas relaciones de Chad con China probablemente servirán como excusa a las instituciones como el Banco Mundial para no presionar con demasiado ímpetu a favor de las reformas que el pueblo chadiano tanto necesita. El argumento que se esgrime es que si el Banco Mundial se retira, su sitio lo ocuparía China y eso sería peor. En efecto, da la impresión de

que Chad tiene ahora una alternativa de la que no dispone su vecino, Sudán.

Los capitales y la mano de obra chinos están involucrados también en gigantescos proyectos hidroeléctricos. Un ejemplo es la presa de Merowe, sobre el Nilo sudanés, que está en camino de emular los errores de anteriores megaproyectos hidroeléctricos. Decenas de miles de personas están siendo desplazadas sin que se les aseguren los medios indispensables para su supervivencia, al mismo tiempo que se desconocen los efectos de la presa sobre los ecosistemas fluviales situados río abajo y las poblaciones que de ellos dependen. En Mozambique, China pretende construir la presa Mphanda Nkuwa sobre el río Zambezi, cuyas consecuencias físicas y sociales sin duda abrumarán a unos gobiernos regionales y nacional que no están en condiciones de afrontar los impactos sobre el medio ambiente y la población. Como es costumbre en este tipo de proyectos, la electrificación rural u otros beneficios comunitarios no forman parte del paquete. Los defensores de las grandes presas sostienen que hay una especie de trueque entre desarrollo y los derechos de las poblaciones locales. No obstante, en la mayoría de los casos las necesidades de ambos podrían ser cubiertas por instalaciones hidroeléctricas pequeñas y otros proyectos diseñados con la participación de las comunidades afectadas.

Es bien sabido que las industrias extractivas, como las del petróleo, el gas y la minería, al igual que la construcción de grandes presas, dejan terribles secuelas de destrucción ambiental, trastornos sociales y sufrimiento humano. Dos iniciativas internacionales a gran escala, apoyadas por gobiernos del Norte y del Sur y por sindicatos y sectores de la sociedad civil, han estudiado el tema minuciosamente. Una fue la Comisión Mundial sobre Presas (WCD, en inglés), que publicó su informe en 2000; la otra fue el Informe sobre Industrias Extractivas (EIR), financiado por el Banco Mundial y divulgado en 2003.

Tanto el informe de la WCD como el EIR proponen compatibilizar las grandes inversiones en presas y en la extracción de petróleo, gas y minerales con la reducción de la pobreza y el desarrollo sostenible. Ambos hacen un llamamiento a favor de estructuras transparentes y participativas en cuanto a la toma de decisiones, para asegurar que la ciu-

dadanía, y en especial las comunidades directamente afectadas, puedan influir sobre resoluciones que alterarán profundamente sus vidas. En estos últimos años, se han creado amplias redes de la sociedad civil del Norte y del Sur para ejercer presión sobre el Banco Mundial, otras organizaciones de ayu-

da internacional y ciertos gobiernos del Sur, con la intención de que acaten este tipo de recomendaciones. Ahora, el desafío se ha intensificado enormemente debido a la creciente participación de China en esta nueva contienda por los recursos naturales de África.

## La revista ***Ecología Política*** en América Latina

Números actuales y atrasados disponibles en

### COLOMBIA

**Siglo del Hombre**

Avda. 32, N° 25-46/50

Tels. 337 94 60 - 344 00 42 - Fax 337 76 65

Santa Fé de Bogotá

edicionsiglo@007mundo.com

### ECUADOR

**Libri Mundi**

Juan León Mera, 851 - P.O. Box 17-01

Tel. 52 16 06 -3029 Quito

librimu@librimundi.com.ec

### GUATEMALA

**Sophos**

Avenida La Reforma 13-89, Zona 10

El Portal - Local 1

Tels. 332 32 42 - \*331 63 11 - \*334 67 97

Fax 334 68 01 - Guatemala

sophos@gold.guate.net

### MÉXICO

**Editorial Juventud SA de CV**

Herodoto, N° 42 - Tel. 203 97 49

Colonia Anzures

11590 México, D. F.

juventud.mex@ghmmexico.com

### PUERTO RICO

**Merino y Sánchez**

Avda. Las Palmas 1.108, Pda 18

Tel. 723 78 27

03938-0024 San Juan

merinoysanchez@excite.com

### VENEZUELA

**Euroamericana de ediciones**

Avda. Francisco Solano

Edif. Lourdes, piso 4, ofic. 11 - Sabana Grande

Tels. 761 22 89 - 763 02 63

Fax 762 63 58 - Aptdo. de Correos 76296

1070 Caracas - Venezuela

warpediciones@cantere.net

# Conflictos por la tierra y otros recursos naturales en el sur de África

**Tendai Murisa\***



## INTRODUCCIÓN

La mayoría de las economías y políticas de los países del África austral están condicionadas por el hecho de que la supervivencia de más del 70% de su población depende del acceso y uso de la tierra con diversos propósitos. La mayoría se alimenta de sus propios cultivos y de los animales que crían, algo que a su vez depende del acceso a tierras fértiles y con niveles suficientes de lluvia. En el ámbito rural, el cobijo, la energía y las medicinas provienen de los recursos naturales disponibles en las tierras a las que tienen acceso las familias. Gran parte de la población rural depende de la leña para cocinar y como calefacción, puesto que otras formas de energía no están a su alcance. Del mismo modo, el vallado de los terrenos y otros equipamientos rurales están hechos con troncos, ramas y pastos.

---

\* Tendai Murisa es investigador en el Instituto Africano de Estudios Agrarios, con sede en Harare, Zimbabwe. Ha obtenido un MA en Estudios sobre el Desarrollo por la Universidad de Leeds, Reino Unido.

## EL PROBLEMA DE LA TIERRA EN EL SUR DE ÁFRICA

El acceso desigual a la tierra se vio agravado por la expropiación colonial de las mejores zonas de cultivo, los bosques y los recursos hídricos, además del ganado de los pobladores autóctonos, que fueron desplazados a tierras comunales semiáridas y poco fértiles. Los pueblos autóctonos se vieron forzados a proporcionar mano de obra barata a los colonos mediante diversas modalidades (imposición de tasas, trabajo forzado, etc.) y a través de políticas económicas discriminatorias (desigualdad en los precios de las mercaderías y en las posibilidades de comercialización). Sólo en Sudáfrica, a lo largo del siglo XVIII, el 87% de las tierras fértiles fueron expropiadas por los colonos europeos. En Zimbabwe, aproximadamente 3.500 terratenientes blancos se repartían más del 60% de las tierras fértiles del país.

Actualmente, Namibia tiene la mayor cifra de colonos blancos, que suman el 8% del total de su población. Las tierras destinadas a cultivos comerciales están repartidas en unas

6.300 propiedades equivalentes a 36 millones de hectáreas. Los cultivos comerciales acaparan el 44% del total de tierras disponible y el 70% de los terrenos agrícolas más productivos. Sólo 2,2 millones de hectáreas de tierras destinadas a cultivos comerciales están en manos de propietarios negros. En el sur de África, las evidencias tienden a confirmar un incremento en la concentración de la propiedad de la tierra, al mismo tiempo que aumenta la ocupación «ilegal» de terrenos por parte de aquellos sectores populares que se han visto marginados por un cada vez más poderoso grupo de capitalistas rurales, élites nacionales y funcionarios estatales.

Esas injusticias sociales y la falta de equidad en la distribución de la tierra caracterizan la problemática rural de la región. En épocas recientes, la polémica en torno a la propiedad de la tierra se ha ido internacionalizando, debido a una mayor atención por parte de los medios de comunicación y de los foros donde se analizan el aumento de la inseguridad alimentaria y la pobreza rural, así como las ocupaciones de tierras en Zimbabwe entre 1998 y 2000. El problema de la tierra es un fiel reflejo de los procesos de descolonización inacabados que caracterizan a las regiones anteriormente ocupadas por colonos blancos, situación que ha empeorado a medida que el capitalismo globalizado se ha involucrado en los conflictos por la tierra, los minerales y demás recursos naturales que hoy sufren las zonas más ricas de África.

## **REFORMA AGRARIA Y CONFLICTOS**

A pesar de haber quedado fuera de los debates políticos en la mayoría de los países de la región durante las décadas de 1980 y 1990, el tema de la propiedad de la tierra y de la reforma agraria ha vuelto a aparecer en la agenda política con una intensidad desconocida desde las luchas por la independencia en las décadas de 1960 y 1970. Los recientes acontecimientos en Zimbabwe han tenido una resonancia considerable dentro de los partidos políticos y entre los agricultores sin tierra de países limítrofes, especialmente en Sudáfrica y Namibia.

La reforma agraria es un proceso que implica la adquisición de tierras de los sectores hasta ese momento privilegia-

dos de la sociedad para distribuir las entre quienes nada tienen. El proceso de reforma agraria trae consigo un profundo cambio de las reglas y procedimientos que rigen la tenencia de tierras, con el fin de adecuar el sistema agrícola a los requerimientos generales de un desarrollo económico equitativo y que permita alcanzar un mínimo nivel de seguridad alimentaria. La reforma agraria es inevitablemente un proceso conflictivo; carga contra las estructuras económicas y políticas establecidas y contra los intereses de las clases dominantes. Actualmente, los países del África austral presentan un amplio espectro de políticas agrarias, que comprenden diversos tipos de redistribución e iniciativas sobre la tenencia de tierras y que implican métodos que van desde el enfoque consensual y basado en el mercado hasta, en el otro extremo, la confiscación forzada. Entre los objetivos fundamentales que justifican la reforma agraria en el sur de África cabe mencionar: (1) la descongestión de zonas superpobladas, (2) la promoción de una distribución equitativa de las tierras agrícolas y (3) la expansión de la agricultura comercial entre la población autóctona, evitando los privilegios raciales.

Los conflictos por la tierra suelen originarse en: (1) demandas de restitución de tierras que alguna vez fueron de propiedad comunitaria, (2) un acceso desigual a la tierra en función de la superficie, su calidad y su utilidad, y (3) la reivindicación del acceso a recursos naturales como el agua, las plantas medicinales, los pastos y los derivados de la madera que esos terrenos poseen. Tales conflictos adoptan formas muy diversas de hostilidad, que van de los métodos de acción directa para ocupar tierras o extraer recursos naturales, hasta los pleitos legales ante los tribunales. Los conflictos suelen derivar en violencia directa, peleas y, en ciertas ocasiones, asesinatos. Otras disputas se manifiestan mediante «formas de resistencia cotidiana», como el incumplimiento de determinados reglamentos para el uso de la tierra.

## **DIFICULTADES ACTUALES PARA LA REFORMA AGRARIA**

Mientras algunos países latinoamericanos, al igual que Japón y Taiwán percibieron ayuda económica de los anteriores po-

deres coloniales o imperiales (EE UU), especialmente debido al contexto de la guerra fría y los esfuerzos por lograr una hegemonía política, en África no se ha enfocado adecuadamente el cobro de indemnizaciones por las pérdidas que generó el colonialismo. Los gobiernos del sur de África, especialmente el de Zimbabwe, alegan que en el centro del dilema por la reforma agraria y las actuales controversias políticas hay que situar al racismo y la protección que brindan los donantes internacionales a sus «parientes y amigos» latifundistas y a sus intereses económicos en África. Además, los programas de ajuste estructural (PAE) y las estrategias para la reducción de la pobreza que condicionan los préstamos y la ayuda al desarrollo, están sometidos a modelos económicos y de gestión que limitan las capacidades de las naciones para corregir tales perjuicios según «lo que establece la ley». Una tendencia controvertida, generada por las políticas de liberalización de los PAE, es la conversión de tierras de cultivo en reservas de vida salvaje donde los usos de la tierra están muy condicionados, con la excusa de que así se logra una gestión de la tierra y de los recursos naturales ecológica, social y económicamente sostenible, en áreas particularmente frágiles. De tal modo, el turismo y el ambientalismo han creado un nuevo obstáculo para acceder a la tierra, tanto en los países del sur de África como en otras regiones del continente en las que los «tenedores de apuestas» extranjeros y locales se han embarcado en una lucha por la exploración y preservación de nuevas formas de biodiversidad y los subsiguientes métodos de explotación económica y social.

## EL SURGIMIENTO DE MOVIMIENTOS SOCIALES CON BASE RURAL

En la etapa postcolonial, la reivindicación de la reforma agraria por parte de la sociedad civil fue avanzando con lentitud. La

defensa del acceso a la tierra ha tenido diferentes manifestaciones según la naturaleza de las fuerzas sociales que la impulsan. En África austral, las organizaciones de la sociedad civil son predominantemente de clase media y tienen fuertes vínculos con los organismos de ayuda internacional, por lo que son reacias a una reforma agraria radical. No obstante, ha surgido un poderoso movimiento social de base que ha radicalizado la exigencia de tierras de cultivo, especialmente en Zimbabwe y Sudáfrica. El movimiento por la tierra de Zimbabwe estaba dirigido por veteranos de guerra desmovilizados e incluía a campesinos y labradores sin tierra. La principal característica del movimiento por la tierra de Zimbabwe fue que se desmarcó de las organizaciones de la sociedad civil y trabajó con el Estado para hacer efectivo un programa radical de reforma agraria. Otro aspecto destacable en los movimientos por la tierra es su habilidad de soslayar los canales normales o «legales» para la reforma agraria y poner en práctica lo que se ha dado en llamar autoprovisión comunitaria de tierras.

## CONCLUSIÓN

El problema de la tierra y las características de las reformas agrarias, se hayan intentado o no, son una fuente permanente de conflictos en las sociedades predominantemente agrarias y semiproletarias del África austral. Las luchas por la redistribución de la tierra son un aspecto decisivo en la agenda política de los países del sur de África, pero los conflictos no siempre son evidentes ni están separados de las demás batallas que libran los pobres contra la sumisión. Las luchas por el acceso a la tierra y en defensa del estilo de vida rural han ganado claridad e ímpetu durante la última década, con frecuencia en respuesta a modelos ineficaces de reforma agraria centrados en el mercado, como ha sido el caso en Namibia y Sudáfrica.

# Desarrollo y Desigualdad

**CONTENIDO**

Richard Cherey

**APORTES**

Alfredo Ramos Jiménez  
Doris López-Lore

**TEMA CENTRAL**

Rodrigo Anzures  
Judith Soto  
Sonia Pinoy  
Alejandro Portes  
Nancy K. Roberts  
+ Kelly Hollman  
Rigoberto Ángel Contreras  
Hans-Jürgen Borchardt  
Javier Bayona  
Ivandra Puga-Cabrera

# Desafíos de la Sociedad Global de la Información

**CONTENIDO**

Arnold Antonin  
Robert Buckler

**APORTES**

Jelena Čučić  
Roberto Soban E.

**TEMA CENTRAL**

Gilberto Duque  
Ike Schemm-Marron  
Juliana do Couto Benício  
Ana María Pereira Cardoso  
Carlos Augusto Pimenta de Paula  
Klaus Froy  
Ludmila Dowbor

**LIBROS**

Marilisa García Villagra

**NUEVA SOCIEDAD**



**SUSCRIPCIÓN**  
Invierte físicamente

<b>Ajemplar suelto</b>	<b>6 números</b>	<b>12 números</b>
América Latina	US\$ 10	US\$ 56
Resto del Mundo	US\$ 15	US\$ 80
Venezuela	Bs. 4.500	Bs. 20.000

Adquiere en caso o más servicios asociados (envío a Nueva Sociedad 196), por US\$ 4.-/CDBA.ve.c.

**SUSCRIPCIÓN**

NUEVA SOCIEDAD, Apartado 61.712 • Chacao, Caracas 1090-A • Venezuela. Tel.: (58-212) 265.1648 - 265.1849 - Fax 267.3397

Envíe a partir del N° \_\_\_\_\_ por 1 año  por 2 años  Envíe primera lectura

Envíe ejemplares sueltos Nos \_\_\_\_\_ Envíame más información

Esta suscripción es: Nueva  Renovación  Personal  Institucional

Institución: \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección Postal: \_\_\_\_\_

Domicilio: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Ciudad/Estado/Provincia \_\_\_\_\_ Código Postal \_\_\_\_\_ País \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

Adjunto cheque N° \_\_\_\_\_ del banco \_\_\_\_\_

por la cantidad de \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

# Green Belt Movement: Avanzar para inspirar cambios

Betty Oyugui\*

## CÓMO SE DESARROLLÓ

### LOS ORÍGENES DEL GREEN BELT MOVEMENT (GBM)

Esta organización fue creada en 1977 por la profesora Wangari Maathai, bajo los auspicios del Maendeleo Ya Wanawake (Consejo Nacional de Mujeres de Kenya).

El GBM (Movimiento Cinturón Verde) es una entidad no gubernamental de base, con sede en Kenya y centrada en la protección del medio ambiente y en la capacitación y el desarrollo comunitarios.

Los orígenes de esta gran organización se remontan al 5 de junio de 1976, Día Mundial del Medio Ambiente, cuando la profesora Wangari Maathai, que obtendría el Premio Nobel de la Paz en 2004, bajo los auspicios del Consejo Nacional de Mujeres de Kenya (entonces llamado Maendeleo Ya Wanawake) plantó simbólicamente siete retoños de árbol en la zona de Kamkunji, en las afueras de la ciudad de Nairobi. Estos retoños rendían homenaje a dos mujeres y cinco hombres por las diversas y significativas contribuciones que cada uno había hecho a la comunidad en el transcurso de sus vidas.

Aunque tan sólo han sobrevivido dos de los siete árboles, éstos no sólo representan el legado del GBM sino que además proporcionan sombra a varios pequeños empresarios, en lo que hoy es uno de los mercados más activos de Nairobi.

Dos meses después de aquella plantada, el país era anfitrión de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desertificación y se establecía el Consejo Nacional de Mujeres de Kenya (NCWK).

Paralelamente a la Conferencia, se desarrolló una intensa campaña para sensibilizar a la opinión pública sobre los peligros de la desertificación y la necesidad de pasar a la acción desde lo individual.

Bajo el lema «Salvar la tierra Harambee» pretendía alcanzar la meta de plantar quince millones de árboles; en esa época Kenya tenía quince millones de habitantes. La llamada movilizadora era «Un keniano, un árbol». «Salvar la tierra Harambee» marcó el origen del GBM después que la campaña adaptase esta denominación.

Humilde como su propio origen, el GBM simplemente pretendía «engalanar el país con cinturones de árboles». Tres décadas después, el GBM tiene unos 4.000 viveros distribuidos por todo el país, al menos 600 redes de enlace e involucra a unas 200.000 familias coordinadas mediante 56 secciones.

La aspiración del GBM es crear una sociedad de personas que trabajan conscientemente a favor de la mejora permanente de su entorno natural y de un país más verde y más limpio. Su misión es favorecer la sensibilización comunitaria en pos de mayor autodeterminación, equidad, una subsistencia más estable y la protección del medio ambiente. El movimiento se guía por valores como el voluntarismo, el amor por el entorno natural, la predisposición al automejoramiento, la rendición de cuentas y la transparencia.

\* *The Green Belt Movement, Responsable de Comunicación.*

El GBM Kenya ha utilizado la plantación de árboles para concretar su visión y su misión en varios distritos nacionales: Bungoma, Embu, Kisii, Machakos, Maragua, Muranga, Meru, Nyeri, Nyanza del Sur y Trans Nzoia.

Pese a que la plantación de árboles siempre ha sido la actividad central, los programas del GBM se han ido ampliando hasta incluir la promoción de variedades autóctonas, la educación cívica, el apoyo a campañas ciudadanas, la seguridad alimentaria, los ecosafaris por los cinturones verdes y las actividades sobre «mujeres y cambio».

A través de tales proyectos, el GBM Kenya ha logrado aumentar la conciencia medioambiental de la población, promover el voluntariado y la conservación de la biodiversidad local, la potenciación personal, el desarrollo comunitario y la rendición de cuentas.

Desde un principio, deposité mi fe en las mujeres campesinas de Kenya y ellas han sido un factor esencial en el éxito del Movimiento Cinturón Verde.

Mediante un método tan práctico como el de criar y plantar árboles, las mujeres han comprobado que tienen opciones reales a la hora de decidir si van a proteger y restaurar su propio entorno o si van a dejar que se destruya.

En el proceso educativo que se inicia cuando alguien se incorpora al GBM, las mujeres han tomado conciencia de que plantar árboles o salvar a las selvas de la tala es parte de una misión mucho más ambiciosa: crear una sociedad que respete la democracia, la decencia, el cumplimiento de la ley, los derechos humanos y los derechos de la mujer.

Las mujeres asumen también papeles de liderazgo, ya sea administrando los viveros, trabajando con los reforestadores, planificando y poniendo en práctica proyectos comunitarios para la recolección de agua potable y de seguridad alimentaria. Todas estas experiencias contribuyen a que desarrollen una mayor confianza en sí mismas y se sientan con más poder a la hora de decidir qué sentido dar a sus vidas.

El reto consiste ahora en lograr que quienes nos gobiernan pongan en práctica unas normas de verdadero buen gobierno, para conseguir que nuestro pueblo salga de la pobreza, evite los conflictos, se incorpore al espacio democrático e inicie un proceso de desarrollo por la senda ecológicamente adecuada.

Hemos tendido a depender demasiado de la ayuda exterior, a esperar asistencia y criticar a quienes no nos ayudasen. Pero también desafío a nuestros líderes, especialmente porque soy una de ellos, a crear un ambiente que haga posible que nuestros amigos nos ayuden y que contribuya a que nos ayudemos a nosotros mismos en África; se trata de hacer ese apoyo, crear esa base y que tenga la suficiente amplitud para que se beneficie la mayor cantidad de gente posible.

Con la financiación inicial del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (UNEP), el GBM creó la Red Verde Panafricana, que brinda una plataforma para la vinculación con organizaciones ecologistas afines de toda África. A través de esta Red, el GBM capacitó a 55 líderes comunitarios de quince países africanos, para que desarrollasen sus propios programas de plantación de árboles y fomentasen la organización comunitaria de base.

El GBM es también miembro fundador de la Red para la Biodiversidad de África, una organización informal de unos trescientos africanos comprometidos en promover la conservación, el desarrollo sostenible y la protección de los conocimientos y culturas indígenas.

También se ha creado el GBM Internacional (GBMI), para divulgar y compartir las experiencias del GBM. No obstante, el reto continúa siendo que África sigue padeciendo la deforestación y el aumento de la pobreza.

No ignoramos que hay muchas y muy buenas experiencias prácticas en África, llevadas a cabo por gobiernos y por organizaciones de la sociedad civil. Es imprescindible que tales experiencias se multipliquen, para ampliar nuestra influencia y efectividad.

El GBMI nos brinda esa posibilidad. Nuestros logros son compartidos, conseguidos por miles de kenyanos con el apoyo de colaboradores y amigos de todo el mundo.

## LA SITUACIÓN ACTUAL

Desde sus inicios en 1976, el GBM ha plantado más de treinta millones de árboles por toda Kenya, ha capacitado a más de 30.000 mujeres en forestación, procesamiento de alimentos, apicultura y otros oficios que las ayuden a obtener ingresos al

mismo tiempo que preservan sus tierras y recursos naturales. Mediante el GBM las comunidades kenyanas han sido educadas en la prevención y reducción de la destrucción ambiental, así como en la recuperación de las zonas que habían sido dañadas.

En 1989 el GBM lanzó una campaña de protesta contra intereses empresariales vinculados al entonces presidente Daniel Arap Moi, que pretendían convertir el hermoso Uhuru Park, en el corazón de Nairobi, en un complejo comercial de 60 plantas. El GBM ganó la batalla por conservar el parque. En 1991, una protesta similar logró salvar los Jeevanjee Gardens, otro parque en el centro de Nairobi donde pretendían construir un aparcamiento de varias plantas.

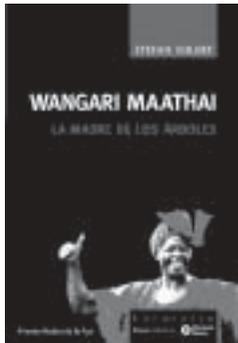
En 1998 la organización coordinó una cruzada contra la asignación ilegal de partes del Kakura Forest, una zona arbolada de 8 km<sup>2</sup> en las afueras de Nairobi que es esencial para el desagüe. Finalmente, en 2003, los dirigentes del recientemente electo NARC se comprometieron a mantenerlo como patrimonio del país.

La lucha del GBM por los recursos naturales de Kenya ha tenido un alto precio. Por ejemplo, las campañas por el

Uhuru Park y los Jeevanjee Gardens le costaron al GBM el allanamiento y cierre de sus oficinas y que la encarcelasen en dos ocasiones por órdenes del gobierno de entonces. El caso más notorio fue el brutal ataque a bastonazos de la Policía de Kenya, en 1992, cuando encabezaba una protesta pacífica contra el encarcelamiento de varios militantes ecologistas y políticos. Todos estos ataques han pretendido impedir el crecimiento del movimiento, pero sólo han logrado que el GBM se recobrase orgullosamente una y otra vez.

Al recibir la noticia de haber sido galardonada con el Premio Nobel de la Paz 2004, Wangai Maathai dijo:

Es evidente que se libran muchas guerras por recursos que cada vez se vuelven más escasos. Si conservásemos mejor nuestros recursos, las guerras por su control no ocurrirían... por ello, la protección del medio ambiente mundial está directamente relacionada con el afianzamiento de la paz... aquellos de nosotros que comprendemos el complejo concepto de medio ambiente tenemos la obligación de actuar. No debemos desfallecer, no debemos abandonar, debemos perseverar.



Encuentro  
Icaria editorial Intermón  
Oxfam

## WANGARI MAATHAI LA MADRE DE LOS ÁRBOLES

STEFAN EHLERT

ISBN: 84-7426-827-3

Wangari Maathai, ¡premio Nobel de la Paz del continente africano! Esta concesión es más que una manifestación a favor del medio ambiente y de la paz. Es una decisión que da alas al movimiento feminista en África y que honra a esas extraordinarias mujeres que cargan sobre sus hombros con la responsabilidad de sus familias y su supervivencia.

Wangari Maathai nos transmite un mensaje cuya simplicidad aumenta su fuerza: Quien destruye la naturaleza arruina el futuro de los hombres y, en consecuencia, genera conflictos, tensiones y guerras. Ella ha convertido el acto de plantar árboles en un símbolo de paz.

KLAUS TÖPFER,

Director ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) en Nairobi



# Megainfraestructuras América Latina

**Un botín llamado Aysen**

**Patricio Segura**

**Uruguay, forestación y fábricas de celulosa**

**Raquel Núñez**

**El proyecto de ampliación del canal de Panamá; el transitismo contra el tránsito**

**Guillermo Castro Herrera**

**El proceso boliviana y la nueva agenda del agua**

**Carlos Crespo**

# Un botín llamado Aysén

La lucha de una  
aislada comunidad  
por mantener  
su naturaleza  
intocada, su  
cultura y estilo  
de vida

Patricio Segura\*



- En la Patagonia chilena Endesa España, a través de su filial Endesa Chile, quiere construir cuatro megacentrales hidroeléctricas en los ríos Pascua y Baker, para aportar 2.500 Mw fundamentalmente a las mineras transnacionales.
- Organizaciones y ciudadanos de la Región de Aysén han alzado su voz y se han movilizado frente a esta amenaza a un modelo de desarrollo distinto, alternativo, sustentable, donde el bien común y los derechos de las comunidades estén por encima del lucro y el interés de las empresas y sus accionistas.

Una ardua lucha se está dando en la Región de Aysén, en la Patagonia chilena (muy al sur del mundo), para enfrentar las intenciones de Endesa Chile de construir entre 2008 y 2019 cuatro megarrepresas en los dos ríos más caudalosos del país, el Baker y el Pascua. Son 2.500 megavatios que quiere

generar una de las principales empresas privadas (privatizada en las postrimerías de la dictadura de Pinochet y transferida a Endesa España en la década de los noventa mediante una cuestionada y multimillonaria transacción), para llevarlos a través de 2.000 kilómetros de tendido eléctrico al norte (Santiago, la capital) e inyectarlos al Sistema Eléctrico Interconectado Central (SIC) para su consumo a nivel industrial, fundamentalmente minero. Hoy Chile en total tiene 12.000 Mw instalados.

Luchan porque en Aysén siempre han sabido que tienen un diamante. Un diamante en bruto que precisamente, dicen, para no perder su atractivo debe permanecer tal cual, prístino, intocado. Por esto a esta región, en la Patagonia, la han llamado reserva de vida. De allí el desarrollo de iniciativas vinculadas al turismo sustentable, la explotación racional de recursos naturales con calidad de excepción. De allí la confianza en un verdadero desarrollo sostenible.

En esta reserva de vida, además de su flora y fauna, tiene un lugar especial el agua, mucha agua que nutre sus 110.000 kilómetros cuadrados a través de dos vastos campos de hie-

\* Periodista



los, más de 200 cuerpos de agua dulce —entre ellos el binacional lago General Carrera/Buenos Aires, segundo más grande de Sudamérica— y ríos, muchos ríos. Un tercio de los caudales chilenos fluyen por esa zona y se estima que en la Patagonia en general (chilena y argentina) se emplaza el segundo o tercer reservorio de agua dulce del orbe. Y en el mundo actual cualquier economista y empresario de alto nivel sabe lo que eso significa: energía, crecimiento.

En el fondo, dinero, mucho dinero, sustentado en un estilo de desarrollo inequitativo que se ha enseñorado especialmente en los países latinoamericanos. Estilo que no ha aterrizado antes en Aysén porque aún no existe conexión vial entre Chile y su Patagonia, la zona presenta difíciles condiciones climáticas (el frío en el invierno llega a 25 grados celsius bajo cero en algunas localidades) y tiene una compleja geografía. Por eso cuando el 9 de abril del año pasado apareció en el diario chileno *La Tercera* el titular «Endesa retoma proyectos por 500 millones US\$ y acelera megacentrales en Aysén» no fue una sorpresa. No, sorpresa no, pero sí una voz de alerta. «Hoy, definitivamente, vienen por los ríos de Aysén» se pensó.

## UNA COMPLEJA LUCHA

Luego de la noticia, en la región los directivos de la Corporación Privada para el Desarrollo de Aysén, el Comité pro

Defensa de la Flora y Fauna filial Aysén, la Escuela de Guías de la Patagonia y la Corporación Costa Carrera decidieron informarse cabalmente junto a la ciudadanía sobre el proyecto y analizar todos los aspectos involucrados. Buscaron financiación, lo encontraron y así se desarrollaron entre los meses de septiembre y diciembre los talleres «Por Chile y Aysén, aprendamos de la energía» financiados por un fondo público para la sociedad civil. Temas como la participación ciudadana en Chile, el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, la legislación hídrica, los sistemas hidroeléctricos, las energías alternativas y el propio anteproyecto de Endesa España fueron planteados por diversos expositores (incluso ejecutivos de la empresa) en Coyhaique, en un debate que se continuó dando en los meses siguientes y que permitió la formación en enero de este año de la Coalición Ciudadana por Aysén Reserva de Vida, que a las cuatro organizaciones iniciales sumó la Cámara de Turismo y Comercio de Puerto Río Tranquilo, la Escuela NOLS y la Agrupación de Defensores del Espíritu de la Patagonia de Cochrane, y que trabaja junto a otras entidades como Ecosistemas de Santiago, Conservación Patagonia y la propia Iglesia católica.

En su declaración pública fundacional del 2 de enero la alianza planteó concretamente que «hemos llegado a la conclusión que este megaproyecto (hemos decidido utilizar el prefijo mega dada la realidad poblacional, cultural y territorial de esta región) no es coherente con el desarrollo sustentable de la Región de Aysén y la Patagonia ni con la visión de futuro planteada por gran parte de su población a través de distintos procesos participativos, desde la declaratoria formal de Aysén como Reserva de Vida hasta el espíritu de la Estrategia de Desarrollo Regional» y que «intervenir a la escala planteada los más importantes ríos (en caudal, biodiversidad, potencialidades turísticas) de la Región de Aysén y Chile no sólo será un verdadero asesinato de estos cauces sino además atentará contra todas las formas de vida de estas cuencas y también contra las condiciones de vida y la visión que quienes habitamos esta tierra tenemos respecto del desarrollo integral presente y futuro para nuestras comunidades, tanto en lo ambiental como en lo cultural, social y económico. Los megaproyectos que inter-

vienen drásticamente a las comunidades atentan contra la evolución positiva en la medida que son estados generados a la fuerza y no constantes y paulatinos como lo es cualquier desarrollo real a escala humana».

Hoy Endesa España está en trabajo y no se ha quedado atrás. Durante este año está ejecutando los estudios de línea base e ingeniería para elaborar su estudio de impacto ambiental, está tramitando la solicitud de concesión eléctrica ante el gobierno e iniciando un fuerte proceso de lobby y concientización de la comunidad regional sobre la base de plantear que se podría abaratar el costo de la energía en la región (una de las más caras del país), que darán cuatro mil empleos, que construirán caminos, puertos y aeródromos, en el fondo, que mejorarán sustantivamente la calidad de vida de la población. La moneda de cambio es la inundación de casi 10.000 hectáreas de bosques y área de altas expectativas turísticas y ganaderas, intervenir con muros que bordean los 100 metros los ríos Pascua y Baker, tender líneas de alta tensión desde Villa O'Higgins (en el extremo austral de Aysén) hasta Santiago en lo que sería una cicatriz en el hermoso rostro de la Patagonia y depositar en la zona sur de Aysén unos 4.000 trabajadores, doblando así la población actual de la zona sur de la región.



En este período la coalición ha hecho, junto a otras organizaciones, presentaciones ante la Contraloría General de la República, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, la Comisión Nacional del Medio Ambiente, la Fiscalía Antimonopolios, las autoridades regionales. En lo fundamental, han cuestionado la campaña nacional de lobby que está desarrollando la empresa, los incumplimientos de mantener informadas a las comunidades sobre los avances del proyecto, la presión a pobladores aislados a firmar autorizaciones para ingresar a sus campos para realizar estudios, el ingreso ilegal en terrenos privados y fiscales y la «compra de conciencias» a través del regalo de cuadernos con su imagen corporativa a estudiantes de escuelas y liceos públicos (normalmente de bajos recursos), cuyas familias en algún momento tendrán que hacer observaciones a su proyecto. En el fondo, hacer en Chile lo que probablemente no podrían realizar en su país de origen, España.

Un hito dentro del trabajo de la organización fue un encuentro ciudadano en la confluencia de los ríos Baker y Neff, un hermoso lugar que quedaría eventualmente bajo las aguas, cuando el domingo 12 de marzo más de 150 ayseninos y visitantes de otras zonas del país se reunieron para conmemorar el Día Mundial de Acción contra las Represas.

Además, en los cerca de 20 talleres de información realizados por la coalición desde enero de este año en la región han participado más de 600 estudiantes, pobladores, dirigentes indígenas y empresarios turísticos, ocasión donde han expuesto sus planteamientos y cuestionamientos a la iniciativa.

La última acción fue la inauguración de las oficinas de campaña y el centro de información a fines de julio, en un espacio que esperan que no sólo sea de encuentro para llevar adelante la oposición a este megaproyecto «sino fundamentalmente ser un lugar de diálogo sobre un desarrollo alternativo, sostenible, distinto para la Región de Aysén. Un espacio para la construcción de Aysén, reserva de vida de Chile y del planeta» señalan en la organización.

### NO ES UN PROYECTO PAÍS

- Sólo un 15% de la energía que se consume a nivel nacional es domiciliaria, y más de un 60% es industrial, principalmente minera (INE a marzo de 2006). Incluso los ejecutivos de Endesa Chile en sus presentaciones han retirado el argumento inicial que justificaba el proyecto por «la incorporación al SIC de nuevos proyectos mineros» quedando hoy sólo la alusión al crecimiento, sin justificación, de la demanda energética en los próximos años.
- La minería es el sector económico que menor aporte hace al empleo a nivel nacional, excluyendo al sector Electricidad, Agua y Gas. Hoy sólo 86.690 puestos de trabajo, de 6.024.500 empleos.
- El crecimiento del país no es sinónimo de mejor calidad de vida: se debe hablar también de redistribución de la riqueza, mayor protección social, bien común por encima de lucro individual, uso de otras energías renovables alternativas y de pequeña escala, eficiencia energética y adecuada y racional administración recursos naturales.

### NO ES UN PROYECTO REGIÓN

- El índice de desempleo regional promedia el 6% (2.500 trabajadores), considerándose que el empleo que se daría sería fundamentalmente de origen extrarregional especializado, a lo cual se suman las personas que llegarían a la zona por nuevas fuentes de trabajo.
- Instalar en la zona sur de Aysén cerca de 4.000 habitantes (3.837 según Censo 2002) unos 4.000 trabajadores, principalmente hombres adultos, además de sus familias, es un peligro no dimensionado para esta zona. ¿Qué pasará cuando baje el *peak* de faenas (años 2010-2012), se quedarán en la zona como desempleados?
- En el fondo, se quiere convertir a Aysén en la Gran Pila de Chile. Al momento de instalar las líneas de transmisión llegarían no sólo las represas en el Baker y el Pascua, sino otras en las cuencas del Palena, Cisnes, Aysén, Bravo, y más específicamente los ríos Cuervo, Ibáñez, El Salto y otras 42 cuencas menores de 100 MW. Así lo ha informado Faconbridge, que ya anunció en abril que espera desarrollar su proyecto Energía Austral por 700 Mw y AES Gener, que analiza un emprendimiento por 500 MW en la zona.
- Lo anterior atenta contra la calidad de reserva de vida de la zona, cuyos territorios se está gestionando que sean reconocidos como Patrimonio de la Humanidad y Reserva de la Biósfera.

# Uruguay, forestación y fábricas de celulosa

**Raquel Núñez\***



Foto de Miquel Ortega

Uruguay, un país del Cono Sur de América Latina, con una población que no llega a los 3,5 millones de habitantes distribuidos en un territorio de 176.215 Km<sup>2</sup>, con una deuda externa de 11,418 millones de dólares y en eterna crisis económica, ha pasado a formar parte de la estrategia geopolítica de los centros de poder vinculados al sector forestal-celulósico-papelero en expansión, que ya tienen fuerte presencia en Chile y Brasil, también en Argentina y comienzan a incursionar en Ecuador, Colombia y Perú, para hacer de América Latina uno de los principales productores de celulosa del mundo.

En Uruguay el proceso empezó hace años, cuando en 1987 se aprobó una ley (N° 15.939) que, con sucesivas reglamentaciones, estableció una serie de beneficios (reintegro de costos, exoneración impositiva, préstamos blandos, libre importación de insumos y maquinaria, inversión del Estado en infraestructura, etc.). Se estima que en el año 2000 esa subvención ascendía a 420 millones de dólares, que salieron del bolsillo de l@s uruguay@s.

Fueron empresas y organismos extranjeros —como la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) cuyo estudio de la viabilidad económica y financiera de la instalación de una fábrica de pulpa kraft constituyó la base del Plan Nacional de Forestación promulgado en julio de 1988— quienes definieron el desembarco de inversiones extranjeras que se constituirán en economías de enclave de producción de celulosa. Por su parte, el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo aportaron los créditos necesarios para crear las condiciones que garantizaran a las empresas privadas la rentabilidad del emprendimiento.

Con la rentabilidad asegurada por un marco jurídico e institucional de promoción, las empresas extranjeras comenzaron a llegar a Uruguay a comprar vastas extensiones de tierra para forestar. Entre otras destacan Weyerhaeuser (Estados Unidos), EUFORES S.A. (propiedad del grupo ENCE de España), COFOSA (de la empresa finlandesa Metsa Botnia), Stora-Enso (sueco finlandesa) y se anuncian varias más. Casi veinte años después hay unas 700.000 hectáreas de monocultivos de árboles concentrados básicamente en cuatro zonas del norte, litoral, centro y este del país.

---

*Raquel Núñez forma parte del World Rainforest Movement.*

Eso tuvo —y sigue teniendo— profundos perjuicios sociales, ambientales, económicos y políticos. Por un lado ha provocado un proceso de concentración y extranjerización de la tierra, que aceleradamente está pasando a manos de transnacionales con el consiguiente riesgo de pérdida de soberanía para el país. La acumulación de la tierra en pocas manos ha implicado un incremento del despoblamiento del campo, con todas las connotaciones sociales y culturales que esto implica. En cuanto al empleo, según se extrae de datos oficiales, la forestación genera menos empleos permanentes que la propia ganadería extensiva, considerada hasta ahora la más ineficiente en materia de empleos generados por hectárea. Los puestos de trabajo que ofrece son zafrales, itinerantes, peligrosos, tercerizados y en ocasiones informales. Y toda vez que han podido aprovecharse de la débil fiscalización laboral, han mantenido condiciones no solamente precarias sino de semiesclavitud. En cuanto a la sindicalización, hasta hace poco tiempo estuvo prácticamente vetada.

Por otro lado, la forestación se lleva a cabo a expensas de otras culturas productivas tradicionales (ganadería, agricultura) y ha implicado la destrucción de las praderas (el principal ecosistema del país y uno de los más biodiversos del mundo, fundamental para la producción de alimentos) y de los pocos ejemplares remanentes de bosque indígena en áreas de serranía, cambiando así no solamente la forma y rubros de producción sino también el entramado social de la campaña y el paisaje.

A esto se agregan los impactos que la producción industrial de árboles tiene sobre preciados bienes naturales del país como el suelo y el agua. Existen estudios académicos que así lo prueban, pero por encima de eso, son las propias poblaciones locales afectadas las que viven en carne propia los efectos negativos de la forestación y denuncian que se han secado pozos, cañadas, bañados. Se ha llegado incluso a situaciones límite en que las familias deben ser abastecidas de agua con camiones cisterna enviados por la municipalidad —y esto en un país que se destaca por su riqueza hídrica y que por su subsuelo corre el acuífero Guaraní, uno de los más grandes del mundo. En cuanto a los suelos, sometidos a varios años de monocultivos de eucaliptos, han sufrido acidificación, disminución de su capacidad de retención de nutrientes minera-

les, disminución del contenido de materia orgánica, cambios en la textura y estructura. Se trata de cambios en muchos casos irreversibles que afectan futuros usos alternativos de la tierra y el agua.

Una vez que la masa forestal alcanzó su madurez, se dio el paso siguiente del proceso: la instalación de fábricas de celulosa. Dos empresas son las primeras en tirar la piedra: la española Ence y la finlandesa Botnia. Entre las dos —que se ubicarían sobre el río Uruguay, compartido con Argentina, a escasos 7 km de distancia entre sí— producirían 1.500.000 toneladas anuales de celulosa, una cifra que da idea de la gigantesca escala del emprendimiento. Ambas aseguran que no contaminarán con el tratamiento de blanqueo con dióxido de cloro (ECF) y prometen miles y miles de puestos de trabajo.

Lo que no dicen tan alto es que —además de los beneficios que tienen como forestadoras— les regalan un régimen de zona franca a cada una, exenciones impositivas para sus megafábricas, más construcciones viales a cargo del Estado y obtienen gratis toda el agua que deseen del río (aquí no pagan ningún canon, aunque sí lo hacen en sus países de origen). Las empresas nacionales de otros sectores, que deben pagar impuestos y aranceles, quedan en total desventaja frente a estas transnacionales. Se da además la paradoja de que, como éstas sí pagarán impuestos directos en sus países de origen por sus ganancias en Uruguay, éste terminará realizando una transferencia directa a Finlandia y España. Por su parte, Uruguay se queda con los residuos, la contaminación del río y de la atmósfera —inevitable, por el volumen de descargas de contaminantes de todo tipo y por los antecedentes conocidos de Brasil y Chile—, una escala sin precedentes de consumo de materias primas y de agua.

Las promesas de empleo son el punto fuerte de las fábricas de celulosa, en un país con altos índices de desempleo —actualmente ubicado en 10,7%, según cifras oficiales—. Para la población local de Fray Bentos —en el departamento de Río Negro, donde se está construyendo Botnia y se proyecta instalar Ence— la opción parecería ser fábricas de celulosa o nada. No obstante, el auge de trabajo será durante la construcción de la fábrica. Luego de esa etapa —dos años, aproximadamente—, todo es nebulosa. Lo único seguro son los

empleos directos anunciados por Ence y Botnia, unos 300 cada una. Pero las cifras de los empleos indirectos resultan de un modelo econométrico que ha sido cuestionado. Por otro lado, lo que no se cuenta en absoluto en el discurso promocional de las fábricas de celulosa son los empleos que se perderían, en particular en los sectores de turismo, pesca y apicultura, si las plantas se instalaran.

La oferta celulósica, que cuenta con todo el poder mediático, se presenta «win-win» —las empresas traen inversiones millonarias, traen trabajo, no contaminan, no perjudican— y es defendida a capa y espada por el novel gobierno

de izquierda —por el cual tant@s uruguay@s lucharon durante tan largo tiempo— por lo que para much@s resulta tentador creer en ella. Aun así, como cada vez más crece la oposición al modelo forestal, las organizaciones ambientalistas trabajan arduamente para hacer visible el vínculo que éste tiene con las fábricas de celulosa, y que haría posible concitar una oposición importante a todo el paquete.

La típica ecuación crematística por la cual las inversiones —sean cuales sean— siempre suman a las cuentas nacionales, tendrá que ser desenmascarada. Corresponde a las organizaciones sociales movilizarse y hacerlo.



Foto de Miquel Ortega



## BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Nombre .....

Dirección .....C.P .....

Población .....Provincia .....

NIF .....Teléfono .....

Profesión .....Ocupación .....

## SUSCRIPCIÓN POR 4 NÚMEROS DESDE EL PRÓXIMO NÚMERO

- primera suscripción  
 renovación

Tarifa:

- España 22 euros  
 Europa 30 euros  
 Resto del mundo 37 euros

## SUGERENCIAS

Apartado de Correos 30059, Barcelona

## SUSCRIPCIONES

e-mail: [comandes@icariaeditorial.com](mailto:comandes@icariaeditorial.com)

e-mail: [icaria@icariaeditorial.com](mailto:icaria@icariaeditorial.com)

Tel.: (34) 93 301 17 23/26 (Lunes a viernes de 9 a 17 h.)

Fax: (34) 93 295 49 16

## **mientrastanto.e**

*Mientras tanto* está publicando un boletín electrónico de periodicidad mensual. Quienes deseen suscribirse gratuitamente a *mientrastanto.e* pueden solicitarlo a la dirección siguiente:

[suscripciones@mientrastanto.org](mailto:suscripciones@mientrastanto.org)

# El proyecto de ampliación del canal de Panamá: el transitismo contra el tránsito

**Guillermo Castro Herrera**

El tránsito interoceánico ha sido desde hace miles de años un importante factor de organización de la actividad humana en el istmo que hoy llamamos de Panamá. Sin embargo, es a partir de un determinado momento de la historia de esa actividad que se forma la estructura de acción social que designada con el nombre de transitismo. Ese término, en efecto, designa la forma específica de inserción del istmo en el moderno sistema mundial a partir del siglo XVI, de la cual resultan, a su vez, los paisajes que hemos venido a considerar como característicos de la actividad de tránsito tal como se ha venido llevando a cabo de entonces acá.<sup>1</sup>

Lo importante, aquí, es que el ambiente y los paisajes de Panamá no son el resultado del tránsito como forma de actividad económica, sino del transitismo como formación eco-

nómico-social y como marco de relación entre la sociedad y la naturaleza en el istmo entre los siglos XVI y XXI. A lo largo de ese periodo, ese marco de relación ha tenido algunos rasgos constantes y, al mismo tiempo, otros rasgos cambiantes, que nos permiten identificar momentos fundamentales en su desarrollo. Tales rasgos constantes han incluido, por ejemplo, los siguientes:

- El monopolio del tránsito por una ruta en particular —en este caso, el valle del Chagres— sujeta a estricto control estatal;
- El uso de ese control estatal por parte de los grupos dominantes en el istmo con el fin de garantizar constantes subsidios ambientales y sociales a la actividad de tránsito por esa ruta particular, y como medio para concentrar y centralizar a vida económica del país —y la acumulación de los excedentes generados por esa economía— en torno a esa actividad;
- La subordinación de la periferia interior de la ruta a funciones compatibles con el subsidio al tránsito;
- La constante fragmentación del mundo de los trabajadores entre los sectores directa e indirectamente vinculados al tránsito;
- El control de las relaciones exteriores —en este caso, de las relaciones de dependencia con respecto al centro del sistema mundial— a través del control de la ruta de tránsito y de los subsidios a esa actividad y como resultado de todo ello,
- Una estructura económica que, en el concierto latinoamericano, bien podría ser llamada de heterogeneidad invertida, en cuanto concentra en el sector terciario magnitudes de actividad y producción que en el resto de la región corresponden por lo general a los sectores primario y secundario.

---

<sup>1</sup> El transitismo ha sido analizado con gran rigor por colegas como el sociólogo Marco Gandásegui —cuyo estudio clásico sobre la concentración del poder económico en Panamá cumplirá cuarenta años de haber sido publicado dentro de unos meses—, economistas como José Gómez y Juan Jované, e historiadores como Alfredo Castillero Calvo. El impacto ambiental del transitismo, sin embargo, apenas ha sido tratado en la obra de geógrafos como Omar Jaén Suárez y Ligia Herrera, y en los capítulos dedicados al tema en la Historia General de Panamá publicada en el año 2003 y convertida desde entonces en una curiosidad de coleccionistas por los malos hábitos del sectarismo característico de nuestra pobre vida política.

Una historia del impacto ambiental del transitismo en Panamá viene a ser, en este sentido, una historia ambiental de Panamá. En ella destacan tres grandes momentos fundamentales:

- El del tránsito preindustrial, entre 1550 y 1850, caracterizado por el uso de una tecnología de bajo impacto, adaptada a las restricciones que el medio imponía a la actividad, operada mediante el trabajo esclavo o de peones, y financiada en lo fundamental por el capital local.
- El del tránsito industrial ferroviario, dominante entre 1850 y 1914, que utilizó una tecnología de mediano impacto ambiental, capaz ya de subordinar medio natural a las necesidades del tránsito, operada mediante el trabajo de obreros y técnicos asalariados y financiada por capital privado proveniente del exterior.
- El del tránsito industrial hidráulico, dominante de 1914 a nuestros días, que utiliza una tecnología de enorme impacto ambiental, operada por obreros y técnicos especializados de alta calificación, y financiada por capital monopólico de Estado.

Lo esencial, en todo caso, es que el desarrollo de las fuerzas productivas en la actividad de tránsito en el marco de la formación social transitista ha dependido del subsidio en recursos humanos y naturales —tierra, agua y energía en primer término— provenientes del entorno natural, social y económico de la ruta. Esa relación de subsidio al tránsito se tradujo por necesidad en un factor que contribuyó de manera decisiva al retraso constante en el desarrollo de las fuerzas productivas en el resto de la economía nacional, y en la transformación de las relaciones sociales de producción en el resto de la sociedad.

Al abordar en esta perspectiva la dimensión ambiental del transitismo, empezamos a entender que el contraste entre los paisajes sociales y naturales del corredor interoceánico y los del interior del país no se debe a que haya en el istmo varios países en uno, sino a la presencia de una misma sociedad integrada por grupos sociales que organizan sus relaciones con la naturaleza en el marco de una estructura de poder tan contradictoria, conflictiva y violenta como para generar y

sostener el proceso de crecimiento económico sostenido con deterioro social y degradación ambiental constantes en cuyo marco se inscribe el proyecto que discutimos hoy, la ampliación del canal de Panamá. Por lo mismo, la discusión del impacto de ese proyecto sobre el ambiente creado por el transitismo debe ser ubicado en varios planos a la vez.

El primero de esos planos se refiere, sin duda, al impacto del proyecto sobre su entorno inmediato. A esto corresponde en lo fundamental el estudio de impacto ambiental sintetizado en el folleto de divulgación del proyecto de ampliación, y que con toda probabilidad resultará ser técnicamente impecable cuando llegue a ser conocido en su detalle y sea finalmente evaluado por la autoridad estatal correspondiente. Sin embargo, más allá de eso —que corresponde al ámbito de responsabilidad de la empresa estatal que presenta el proyecto—, es necesario que el Estado y la sociedad aborden el problema desde al menos dos planos más.

El primero de ellos, fundamentalmente espacial, se refiere al impacto del proyecto sobre la huella ecológica ya generada por el enclave transitista sobre el conjunto del territorio nacional, en particular de la década de 1940 a nuestros días. El segundo, fundamentalmente temporal, se refiere a la evaluación ambiental estratégica que requiere un proyecto como éste, tanto por su magnitud y demandas intrínsecas, como por su importancia para el futuro del tránsito en Panamá. A reservas de lo que nos revelen esos estudios, que aún no han sido siquiera planteados hasta donde sabemos, me atrevería a adelantar algunas ideas para la discusión del impacto ambiental del transitismo en Panamá.

En primer lugar, ya es evidente que existe una contradicción insoluble entre el transitismo y el tránsito, en la medida en que el territorio y la sociedad nacionales han llegado al límite de su capacidad para seguir proporcionando los subsidios ambientales y sociales que el tránsito demanda, como había venido ocurriendo hasta la década de 1980. Hoy, por el contrario, la creciente escasez relativa de tierra y agua en Panamá genera tensiones sociales crecientes, que tienden a encarecer los costos económicos, sociales, políticos y ambientales de la actividad de tránsito, e impiden así un aprovechamiento verdaderamente racional y sostenido de los recursos humanos y naturales del país.

Esta situación, por supuesto, no afecta sólo al Canal. Por el contrario, se extiende a la posibilidad misma de que el país pueda encarar con éxito la crisis energética que lo afecta, y crear verdaderas ventajas competitivas para el conjunto de nuestra economía, y resulta evidente para cualquiera que esta contradicción desde una perspectiva que no esté simplemente comprometida con la preservación a cualquier costo de las estructuras más tradicionales de poder del transitismo.

Por otra parte, tampoco estamos solos en esta crisis. La ampliación del Canal, y sus implicaciones ambientales, forman parte del proceso mayor de transformación masiva de la naturaleza en capital natural que viene ocurriendo a escala de toda la región latinoamericana, a través de otros megaproyectos como el anillo energético sudamericano, la interconexión vial andina, la hidrovía de la cuenca del Plata, o la integración energética centroamericana.

Dentro de ese marco mayor, y de manera más precisa, lo que resalta en nuestra tierra es el hecho de que la operación sostenida del Canal demanda, hoy, el desarrollo sostenible del país. Por lo mismo, el problema mayor para la valoración del proyecto que discutimos consiste en que carece del marco de referencia un proyecto destinado a garantizar la sostenibilidad del desarrollo en Panamá.

Esta carencia, por supuesto, no puede ser achacada directamente a la Autoridad del Canal de Panamá, sino al Estado a cuyo servicio esa Autoridad se encuentra. La Autoridad ha cumplido con su responsabilidad de formular el proyecto en los términos correspondientes a la misión que el Estado le ha asignado. Correspondería ahora al Estado proponerle al país el proyecto nacional que haga de la ampliación del Canal, además de un buen negocio en sus propios términos, el factor decisivo en la promoción y la sostenibilidad del desarrollo de la sociedad panameña en su conjunto.

Los elementos fundamentales para la construcción de ese proyecto se encuentran dispersos, hoy, en las demandas de múltiples sectores de la sociedad panameña, desde los cam-

pesinos que se resisten a la construcción de embalses en las tierras en que viven, hasta los productores del interior que desearían ver en el Canal un verdadero factor de ventaja para competir en el mercado mundial con sus productos.

En cada uno de esos casos, resulta fácil reaccionar desde nuestras tradiciones políticas más pueblerinas, diciendo que se trata de gente que simplemente se oponen al progreso. En realidad, se trata de lo contrario. A lo que se resisten esos sectores es a seguir subsidiando con su trabajo y los recursos naturales a su alcance un progreso excluyente, que no les ofrece verdadero acceso al goce de sus frutos. O, dicho en un lenguaje más cercano al núcleo más íntimo de los problemas de nuestro tiempo, esos sectores no se resisten al desarrollo de las fuerzas productivas, sino a la preservación de las relaciones de producción que constituyen el cimiento fundamental del transitismo.

Hemos llegado, así, a la más singular de las contradicciones de nuestra historia: aquella en la que el transitismo se constituye en el peligro mayor para la actividad del tránsito en Panamá. Aquí está el nudo gordiano de la crisis que nos aqueja. Y la clave para encarar ese problema está en la más sencilla de las preguntas.

Todo proceso productivo implica siempre, como sabemos, una reorganización simultánea de la naturaleza y de la sociedad. Por lo mismo, si para reorganizar la naturaleza del istmo de la manera en que lo requería el tránsito hidráulico, fue necesario organizar en República el país e incorporar a esa República los grupos sociales nuevos que surgieron de aquella reorganización del mundo natural, ¿qué transformación social y política será necesaria para hacer viable la operación sostenida del Canal mediante el desarrollo sostenible del país?

Nadie puede decir que tiene la respuesta completa a esa pregunta entre nosotros. Ella está en todos precisamente porque no está en ninguno. Por lo mismo, no hay que buscarla: hay que construirla. Y ése es sin duda el desafío mayor de nuestro tiempo en nuestra tierra.

## Fronteras y diálogo en el Mediterráneo



Directors: Gilles Kepel / Eithan Khader / Joseph Mella / Emmanuel Swan /  
Stephane Yessierli / Jordi Gascons / Mohamed Arkoun / Albert Ferrer / Raimon Panikar /  
Mustafa Ceviz / Claire Spococ / Nadia Ater / Cema Ozelmir / Jean Daniel /  
Yevgeni Schvachkin / Maria-Angela Roque

Patronats regionals: Alla Grap / Tomàs Alcega / Georges Gani / Chaghig Kasparian /  
Alberto López Baegada / Kamal Herchen

Patronats culturals: Josep Matis Bernades / Àngel Comas / Euseu Carbonell / Salha Zerouki /  
Claudia Rabreau / Elisenda Macià

· IEMed.

**Quaderns de la Mediterrània** tiene una doble voluntad: incidir en las sociedades euromediterráneas, proporcionándoles claves conceptuales sobre su realidad y potencialidad, y promover temáticas interculturales que vehiculen de forma transversal la pluralidad mediterránea.

Los números aparecidos hasta la fecha son:

1. Los retos de la interculturalidad en el Mediterráneo
- 2/3. Pensar en el Magreb contemporáneo
4. Los mediterráneos. Visiones contrastadas
5. Los valores hoy

# El proceso boliviano y la nueva agenda del agua

**Carlos Crespo\***



Evo Morales en su posesión como presidente, en enero del 2006, proclamaba: «no es posible se privatice los servicios básicos. No puedo entender cómo los ex gobernantes privatizan los servicios básicos especialmente el agua. El agua es un recurso natural, sin agua no podemos vivir, por tanto el agua no puede ser de negocio privado, desde el momento que es negocio privado se violan los derechos humanos. El agua debe ser de servicio público». Más adelante reafirmaba que «las luchas por agua, por coca, por gas natural nos han traído acá hermanas y hermanos. Hay que reconocer que esas políticas equivocadas, erradas, interesadas, recursos naturales subastadas, servicios básicos privatizadas, obligó a que haya conciencia del pueblo boliviano. Estamos en la obligación de cambiar estas políticas».

Una de las primeras medidas del primer presidente indígena que ha tenido Bolivia, autodefinido como el gobierno

de los movimientos sociales, fue la creación del ministerio del agua, con el mandato de reconducir las políticas hídricas de acuerdo a la nueva coyuntura.

Pero, este cambio en el enfoque gubernamental respecto al sector es resultado fundamentalmente de la iniciativa y acción de los movimientos sociales, a partir del 2000. La Guerra del Agua de Cochabamba, hoy considerado un hito en las luchas contra el capitalismo global, promovió la constitución de un movimiento nacional del agua diversa, que estos años ha resistido, desde diversos escenarios y tácticas, a la estrategia estatal de mercantilizar el agua y sus servicios, esto es su privatización y su incorporación a la disciplina del mercado. Entre ellos se destacan:

- La movilización exitosa de organizaciones campesinas del sudeste de Potosí contra el intento del gobierno de exportar aguas subterráneas al norte de Chile, con destino a la industria minera y el consumo de ciudades intermedias de aquel país.

\* REDES-Amigos de la Tierra Uruguay.

- La capacidad del movimiento nacional del agua para proponer alternativas jurídicas a los reglamentos de la ley de agua potable y alcantarillado, que ya había sido modificada con la Guerra del Agua.
- El acuerdo alcanzado entre el gobierno boliviano y Bechtel, empresa norteamericana y socia mayoritaria del consorcio Aguas del Tunari, que había demandado ante el CIADI una compensación de 25US\$ millones por la ruptura del contrato en Cochabamba. Gracias a la solidaridad internacional con la Coordinadora del Agua de Cochabamba (plataforma de organizaciones sociales, que articuló la resistencia cochabambina), la presión internacional de activistas y la opinión pública adversa para Bechtel, esta se vio obligada a negociar el pago simbólico de 1 dólar por las acciones y evitar mayor escándalo.
- La aprobación en el parlamento de una ley de riego, elaborada por las organizaciones de agricultores regantes, que protegen los sistemas de acceso y uso al agua basados en normas elaboradas por las mismas organizaciones, en algunos casos con una historia que va mas allá de la independencia de la república (los llamados «usos y costumbres»).
- La resistencia de la ciudad de El Alto, impulsada por la Federación de Juntas Vecinales (FEJUVE), contra la concesión de agua potable al consorcio internacional Aguas del Illimani (AISA-Suez), que culminó con la decisión del gobierno boliviano de terminar el contrato, en enero del 2005.

¿Cómo convertir estas victorias del movimiento social del agua en política pública? Ésta fue la apuesta de la delegación boliviana en el reciente IV Foro Mundial del Agua, a la cabeza de su ministro Abel Mamani (ex presidente de la FEJUVE El Alto), convertida en una de las estrellas del evento, tanto oficial como alternativo. Bolivia presentó un documento alternativo al oficial (aprobado previamente, en una alianza entre las multinacionales del agua y los países industrializados), donde se expresan algunos principios básicos que orientaran el nuevo proceso:

- El acceso al agua es un derecho humano.
- El agua fundamentalmente es un bien social y cultural, antes que económico.

- El agua pertenece a la tierra y a todos los seres vivos, incluyendo a los humanos.
- La gestión del agua debe ser pública, social, comunitaria, participativa, equitativa y sin buscar lucro.
- El agua debe ser excluido de todos los acuerdos de libre comercio (OMC, TLC, BIT).
- La demanda que el Foro Mundial del Agua se abra a otros actores y enfoques sobre la gestión del agua, particularmente los pobres.

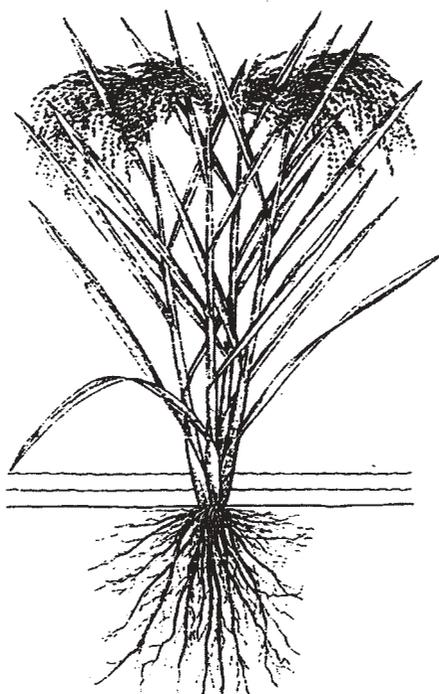
Hoy, el país vive un periodo de profundas transformaciones, y el agua continuará siendo un tema de disputa, particularmente en la Asamblea Constituyente, actualmente en proceso; la demanda de las organizaciones sociales por recuperar los recursos naturales para los bolivianos, incluido el agua, debe expresarse explícitamente en la nueva constitución.

Por otro lado, el debate que se plantea el movimiento nacional del agua es, si la creación del ministerio del agua es producto de la demanda del movimiento, ¿éste debe articularse al esquema del gobierno del MAS y su líder Evo Morales, para desde allí promover los cambios tan deseados? Existen dos aspectos que requieren ser evaluados previamente: primero, cierta tendencia caudillista y autoritaria de Evo Morales, que restringe la libre discusión de propuestas y alternativas para la gestión del agua y sus servicios; segundo, el riesgo de cooptación del movimiento por parte del gobierno del MAS, para convertirla en brazo funcional del aparato estatal. Por ello es fundamental que el movimiento nacional del agua mantenga su autonomía, fortalezca su capacidad de acción colectiva e interpelación, apoyando, cuando sea necesario, toda medida gubernamental orientada a la gestión pública, comunal, sustentable y equitativa del agua. Entre los desafíos de corto y mediano plazo se hallan:

- Mejorar la gestión de la empresa de agua en Cochabamba, que a pesar de haber recuperado su carácter público y tener participación ciudadana, luego de la Guerra del Agua, no ha sido capaz de mejorar la calidad del servicio, ampliar la cobertura y reducir la corrupción.
- Un marco normativo e institucional de riego, que no sólo

- proteja y favorezca a los agricultores regantes (sector privilegiado económicamente de la economía campesina), como sucede actualmente, sino también a los campesinos e indígenas que carecen de agua, es decir los más pobres.
- La terminación del contrato de servicio de agua potable y alcantarillado sanitario con la empresa AISA-Suez, evitando una demanda millonaria ante el CIADI. Al mismo tiempo, organizar una nueva empresa pública de agua sin fines de lucro, con participación social, eficiente y orientada a los sectores más pobres, hasta ahora excluidos del servicio.
  - Reducir la sobreexplotación de acuíferos, particularmente en los valles y Chaco boliviano, así como la contaminación de fuentes, particularmente ríos y lagos (entre ellos el Titicaca), debido a la actividad minera (mayormente privada) e industrial.
  - La probable implementación del IIRSA, un acuerdo continental de infraestructura promovida por el BID y la CAF, que incluye la explotación intensiva de acuíferos, visto con buenos ojos por el actual gobierno.
  - Finalmente, una nueva ley de aguas, que recoja los avances logrados los últimos años y definitivamente cierre toda posibilidad de mercantilización del agua.

Esta agenda social del agua ¿coincide con la del actual gobierno? En varios aspectos no, y el MAS debe saber que la historia boliviana muestra que las transformaciones que ha sufrido el país han sido producto de la iniciativa popular antes que de las élites políticas o económicas. Hoy, el gobierno de Morales habla de construir «otro país», pero ello sucederá sólo si las organizaciones y movimientos sociales intervienen autónoma y democráticamente en el proceso.





# Redes de resistencia

**Foro de resistencia a los agronegocios**

**Grupo de reflexión rural**

**¡La ronda de Doha ha muerto! ¡Viva la soberanía alimentaria!**

**Vía Campesina**

**Asesinan al líder social filipino que defendía a las comunidades de abusos de trasnacionales mineras**

**Clemente Bautista**

**«Guerra total» contra Fenosa**

**Julia Ríos / AFP**

**Declaración unitaria del comité internacional sobre minería y la OMC**

# Foro de Resistencia a los Agronegocios

## Grupo De Reflexión Rural

Buenos Aires, junio 2006

En el mes de junio fuimos testigos en la Argentina de dos megaeventos de los agronegocios: el primero fue la Conferencia Mundial de la IAMA (Asociación Internacional de Management de Agronegocios) realizada en Buenos Aires a principios de mes con el lema de «Agronegocios, Alimentos, Salud y Nutrición». La IAMA cuenta hoy con 700 miembros en más de 50 países y agrupa a las mayores corporaciones del mercado global. Entre sus directivos se encuentran Heinz Imhof, chairman de Syngenta como presidente y Morton Satin, director de Food and Agro-Industries para la FAO, como director ejecutivo. En Argentina, la IAMA esta dirigida por Gustavo Grobocopatel, el mayor sojero de la Argentina y Héctor Lawrence, CEO de McLaren Holdings S.A. y ex director de Fundación Vida Silvestre/WWF Argentina. La IAMA es parte del Consejo Mundial de Negocios para el Desarrollo Sustentable (WBCSD) que tiene una profunda influencia en las esferas de las NN UU y puede ser catalogado como el principal gestor de todas las orientaciones mercantilistas en los Convenios de Biodiversidad, Protocolo de Kyoto y de Bioseguridad, entre otros. El segundo, fue el encuentro MERCOSOJA realizado del 27 al 30 en Rosario, provincia de Santa Fe. MERCOSOJA fue auspiciado por cororaciones tales como Bunge, Cargill, Basf, Banco Galicia, YPF, Bayer y reunió a unos quinientos empresarios del Cono Sur de la América Latina. En este encuentro, en el que llamativamente no hubo funcionarios, se hicieron evidentes los modos desembozados en que las corporaciones planifican el futuro regional y elaboran las políticas públicas que transformadas en políticas de Estado, condicionarán luego la vida de nuestros pueblos. En ese sentido el encuentro del MERCOSOJA fue una impresionante exhibición de poder corporativo, aun más todavía porque no ocultaron su distanciamiento de los poderes políticos vigentes que en la propia estrategia no deben ser más que meros accidentes.

A raíz de estos dos grandes eventos empresariales, el GRR (Grupo de Reflexión Rural) y el CEPPAS (Centro de Estudios de Políticas Públicas para el Socialismo) apoyados por la Red por una América Latina Libre de Transgénicos, organizamos el Foro de Resistencia a los Agronegocios los días 23, 24 y 25 de junio de 2006 en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Este encuentro contó con la participación de más de 50 organizaciones de la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Chile, Uruguay y Ecuador. Convocamos a este primer Foro de Resistencia a los Agronegocios, frente a la necesidad

---

\* Más información: [www.grr.org.ar](http://www.grr.org.ar) - [www.resistalosagronegocios.info](http://www.resistalosagronegocios.info).

de visualizar el significado de este avance corporativo e instalar este debate en el centro de las discusiones políticas en nuestra región por encima de visiones y abordajes sectoriales.

El Foro estableció un espacio en defensa de la diversidad biológica y de la identidad cultural donde pudieron converger, tanto los movimientos ecologistas como los movimientos campesinos de América Latina. Con nuestras distintas perspectivas pudimos profundizar en un mayor entendimiento del modelo de producción y de consumo capitalista en la escala global y en sus efectos sobre las condiciones de vida de nuestros pueblos, para así fortalecernos y desarrollar un nuevo paradigma de pensamiento y acción que nos permita enfrentar mejor posicionados los nuevos desafíos. Comprender la magnitud y el significado de los agronegocios nos da pie para entender toda la cadena de la degradación, de la violencia y de las crisis constantes que sufrimos. Esta dictadura económica que nos imponen los mercados globales y que no necesita como antes de ejércitos coloniales, nos determina el rol de republiquetas de soja y/o de celulosa como modelos dominantes de las nuevas dependencias.

En este marco, las temáticas sobre las que se profundizó en el Foro de Resistencia a los Agronegocios fueron:

- Neocolonialismo de los agronegocios.
- Cambio climático, la matriz energética de los biocombustibles y el mercado de emisiones de carbono (expansión del modelo sojero y forestal)
- ¿Qué ciudad para este campo? ¿Qué campo para esta ciudad? Los agronegocios controlan el campo y rediseñan la distribución de la población en grandes centros urbanos y los grandes supermercados controlan los alimentos a que tenemos acceso. La ciudadanía se reduce al rol de meros consumidores.
- Reforma agraria y soberanía alimentaria como horizonte de resistencia y de lucha contra este modelo y de construcción de otro modelo de sociedad tanto en el campo como en la ciudad.
- Agronegocios *versus* derechos humanos, el modelo avanza con violencia, militarizando el campo y criminalizando la protesta social, la pobreza y los movimientos organizados. La contaminación con agrotóxicos y el genocidio de las poblaciones rurales.

La violencia de los agronegocios se manifiesta a diario: en la expulsión de los campesinos, la militarización del campo, la extranjerización de territorios, la apropiación de los recursos naturales, las inversiones del Estado (en puertos, hidrovías, rutas, vías de telecomunicación) al servicio de las corporaciones con crecimiento de las deudas externas, la concentración de tierras, la desertificación, la contaminación por agrotóxicos y por transgénicos, la destrucción de la biodiversidad, el éxodo rural y el crecimiento de los cinturones de miseria en torno a los centros urbanos, la desocupación generalizada y precarización del trabajo, el hambre y la desnutrición, las enfermedades y muertes por causas evitables, la colonización de nuestras culturas y la pérdida de los patrimonios alimentarios, el dominio del supermercado sobre los mercados locales y el control de las transnacionales sobre los precios de los alimentos y sobre los contenidos de la canasta básica. Esas consecuencias devienen de un proceso que nace en los modelos rurales y que se proyecta y domina la sociedad urbana. Estos modelos se nos imponen como la única vía del desarrollo y del progreso de nuestros países, bajo los

criterios de la inserción al mercado global y bajo la tutela de los agronegocios, y conllevan trastornos humanitarios y de los entornos ecológicos de dimensiones catastróficas.

La fuerza de las resistencias locales y la denuncia de los impactos sociales y ambientales de la expansión de este modelo, va más allá de un tema pertinente al agro. El proyecto de los agronegocios llevado a cabo por empresarios particulares, empresas transnacionales, bancos y particularmente por el conjunto del aparato estatal (gobiernos locales, provinciales y nacionales, judicial, universidades, agencias de investigación y fomento, políticas públicas compensatorias, etc.) es la forma contemporánea en que se configura la sumisión colonial de nuestras tierras y de nuestros pueblos. Ese proyecto expresa el modo en que el capitalismo globalizado remodela nuestras sociedades y arrasa con nuestros ecosistemas en la etapa de apropiación masiva de los recursos naturales. La matriz del petróleo que determinó las ecuaciones energéticas de la modernidad comienza a ser reemplazada por una nueva matriz en que la soja, las biotecnologías y los biocombustibles reconfiguran de una manera brutal la vida y la cultura de cientos de millones de seres en la nueva periferia del planeta y sustenta el nuevo poder del conocimiento, que se basa en la privatización y patentamiento de las tecnologías y de la información.

Por eso, un proyecto de autonomía y emancipación para conquistar nuestra soberanía política pasa hoy imprescindiblemente, por la conquista de nuestra soberanía alimentaria. Para esa gran tarea que tenemos por delante no sólo es necesario asumir pensamientos más abarcativos sino también resolver las nuevas articulaciones sociales que logren sumar con generosidad a una lucha común los nuevos protagonismos tanto de la ciudad como del campo.

Los acuerdos a que arribaron los participantes del Foro giraron en torno a que el conjunto de actividades legitimadas hoy día bajo la consigna modernizadora y desarrollista de los 'agronegocios', así como su avance voraz sobre los territorios y recursos naturales, constituyen el eje estructural y el origen de los principales conflictos sociales y ambientales en la región sudamericana. También se concordó en que desde los modelos rurales impuestos se están desarrollando estrategias regionales de dominio de los territorios y un proyecto de integración neocolonial a través de los monocultivos y de sus vías logísticas de escurrimiento hacia los puertos al exterior (IIRSA) y que solo una férrea alianza entre los sectores más combativos de la ciudad y del campo puede poner freno a estas políticas y abrir para la región nuevos horizontes.

# ¡La Ronda de Doha ha muerto! ¡Viva la Soberanía Alimentaria!

**Vía Campesina**

## **DECLARACIÓN DE LA VÍA CAMPESINA**

Ginebra, 28 de julio 2006

El fracaso de la OMC, reconocido de forma pública en Ginebra por Pascal Lamy es una victoria para Vía Campesina, que se ha opuesto al libre comercio de los productos agrícolas desde su creación. ¡La ronda de Doha ha muerto! Que viva la soberanía alimentaria.

Los acuerdos de Marrakech de 1994 han empeorado la crisis económica que sufren las zonas rurales. La liberalización de los mercados para los productos agrícolas, la necesidad de abrir las fronteras y la reducción de los aranceles han introducido a los campesinos en un sistema global de competencia sin límites, donde los únicos que se benefician son las multinacionales del agronegocio y sus accionistas.

El desplome de los precios de la mayoría de los productos agrícolas ha provocado la ruina de millones de pequeños campesinos. Esta crisis ha provocado a su vez un éxodo rural y un aumento exponencial de los flujos migratorios. El desarrollo de un modelo agrario que se centra en el beneficio a corto plazo ha aumentado el problema de la deforestación, dando lugar a la concentración de tierras, la erosión de los suelos, la destrucción de la biodiversidad y la contaminación de las aguas. Esto ha sido posible por la represión que se ha llevado a cabo contra los movimientos sociales de muchos países.

Los pescadores tradicionales en enfrentan también a una destrucción de los recursos pesqueros y marítimos sin precedente. En numerosas zonas del planeta, la pesca industrial hizo daños considerables, dejando las redes de los pescadores desesperadamente vacías.

Al contrario de lo que prometía, el liberalismo no ha garantizado el derecho a la alimentación, a pesar de que aparece recogido en el Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas. De todas maneras, la OMC, no ha considerado nunca que combatir el hambre formaba parte de sus objetivos. Hoy, más de 850 millones de personas pasan hambre de forma permanente, tres cuartas partes de las cuales son campesinos, campesinos sin tierra y trabajadores agrícolas. Desafortunadamente, el objetivo de 1996 de la FAO de reducir esta cifra a la mitad (aún así insuficiente) no se verá cumplida. No podemos aceptar esta situación, ya que no se trata de cifras que sufren, sino de niños, mujeres y hombres que se mueren cada día en un mundo donde la producción alimentaria es suficiente para cubrir las necesidades de todos.

La liberalización del mercado de los productos agrícolas debilita constantemente la economía de buena parte de las familias campesinas y los países. África, que fue presentada como la región que más debía beneficiarse de los acuerdos de Marrakech, se ha visto defraudada. Los países del Sahel que son forzados por el Banco Mundial a desarrollar el cultivo del algodón para así pagar el peso de la deuda que sufren, han visto como sus explotaciones se hundieron debido a los subsidios de los países ricos como EE UU. Se han dedicado millones de hectáreas al cultivo intensivo de la soja en Sudamérica en perjuicio de los campesinos locales y la producción alimentaria local. Argentina, que en 1994 contaba con un 17% de su población por debajo del umbral de la pobreza ha visto como esta cifra ha explotado. Actualmente, el 40% de la población de este país sufre de hambre. Las importaciones han dejado de lado a las agriculturas alimentarias de subsistencia de los países africanos occidentales. Senegal importa ahora 500.000 toneladas de arroz de baja calidad y países como Filipinas, que en 1994 eran autosuficientes, deben ahora importar un millón de toneladas de cereales. Por su parte, Indonesia vio multiplicado por tres el valor de sus importaciones de cereales entre 1994 y 2004: pasaron de 60 a 180 millones de dólares. Cientos de millares de campesinos en India y China se trasladan en busca de los hipotéticos puestos de empleo. Las enmiendas a sus políticas agrícolas, hechas por la Unión Europea y los EE UU, han decepcionado a los pueblos, ya que no han servido ni para limitar los subsidios de las importaciones ni para que haya una distribución más justa en la agricultura.

Bajo dominación de la OMC, era el conjunto de las actividades humanas que estaban reducidas a mercancías —como el agua, la salud, la educación, para citar la más importantes— y vendidas a las multinacionales. Estas privatizaciones tuvieron un impacto terrible en los estratos sociales más desfavorecidos de la población. El cinismo de estas políticas causó conflictos muy duros, como, por ejemplo, sobre el agua en Bolivia, que permitieron la aparición de gobiernos portadores de una verdadera alternativa.

La arrogancia y la contención que han mostrado los poderes económicos del Norte, siempre preparados para contratar a una pequeña élite de los dirigentes de los países emergentes, han sido la verdadera causa del fracaso de la OMC.

Desde 1995, Vía Campesina lucha y denuncia estos acuerdos de libre comercio. De Seattle a Doha, pasando por Cancún y luego Hong Kong, Vía Campesina se manifestó en las calles para oponerse a la OMC. Pascal Lamy ha reconocido que la OMC pasa en estos momentos por un estado de hibernación. Esperamos que se trate de un profundo coma que lleve a una muerte rápida, ya que el liberalismo económico es como un pulpo: la OMC es la cabeza y los acuerdos de libre comercio son los tentáculos que mantienen esclavizadas a naciones enteras. Vía Campesina va por supuesto a proseguir y ampliar la lucha contra el liberalismo poniendo todo su peso contra las decenas de acuerdos de libre comercio que están negociados en el mundo. Vía Campesina jugará su papel en colaboración con las muchas organizaciones de la sociedad civil para seguir la lucha contra la liberalización del comercio.

En paralelo a su estrategia de lucha, Vía Campesina ha desarrollado, junto a muchos otros aliados, una propuesta alternativa para superar la crisis: la Soberanía Alimentaria, que propone que haya una administración internacional de los mercados agrícolas que esté basada en la concertación y la responsabilidad para garantizar precios justos tanto a los productores como a los consumidores. El

derecho a la Soberanía Alimentaria depende de la fuerza de la agricultura familiar y de un acceso justo a los medios de producción como el suelo, el agua, las semillas, la formación y los créditos. Esto supone desarrollar un modelo de agricultura dirigido a la autonomía alimentaria a nivel local, así como a la creación de pequeños círculos comerciales.

La quiebra de la OMC abre nuevas perspectivas para los movimientos sociales. Con sus aliados, Vía Campesina organizará en Malí, en el mes de febrero de 2007, el Foro Mundial para la Soberanía Alimentaria. Este encuentro ambicioso tendrá por objetivo por una parte, precisar algunos aspectos de la soberanía alimentaria, y por otra parte reflexionar sobre un plan de acción global que permitirá hacer avanzar este nuevo derecho de los pueblos tanto en los gobiernos como en las instancias de gobernanza internacional.



# Asesinan a líder social filipino que defendía a las comunidades de abusos de trasnacionales mineras

**Clemente Bautista\***

El sábado 27 de mayo fue asesinado Noel Capulong líder de la organización Bayan Muna (Defiende el Patrimonio) y miembro de Southern Tagalog Environmental Movement (STEAM) de Filipinas. Capulong iba a bordo de su auto cuando fue emboscado por dos motociclistas quienes le dispararon repetidas veces.

Con él suman dos los miembros de *Defiende el Patrimonio* asesinados este año. Esta organización vela por la defensa de los derechos humanos y ecología de la provincia filipina de Aurora, contra el abuso perpetrado por el ingreso de trasnacionales mineras.

Noel Capulong organizó actividades contra las trasnacionales mineras en el mes de marzo junto con Joey Estriber, quien luego fuera secuestrado por hombres armados, desconociéndose hasta hoy su paradero.

El Estado filipino, bajo el gobierno Gloria Arroyo, utiliza sistemáticamente la represión armada para enfrentar a la oposición. Sólo el año pasado fueron asesinados 66 activistas, según el reporte de Amnistía Internacional. Pero el pueblo filipino se mantiene desafiante contra la ilegítima, fascista y corrupta administración pro extranjera de Arroyo.

---

\* Coordinador nacional de Kalikasan-People's Network for the Environment (Kalikasan-PNE).

# «Guerra total» contra Fenosa

Pobladores de barrios populares  
y dirigentes de organismos  
de defensa de los consumidores  
salen a las calles a exigir la expulsión  
del país de la transnacional española\*

**Julia Ríos/AFP**

Una movilización «sin tregua» para expulsar del país a la distribuidora de energía española Unión Fenosa, a la que responsabilizan por los apagones, emprendieron este martes organizaciones populares con una manifestación y una huelga de hambre ante el Parlamento de Nicaragua.

La jornada de lucha convocada por organizaciones sociales y comunales pretende encausar el descontento popular ante un duro racionamiento de energía y agua, hasta lograr el retiro de la concesión dada a Unión Fenosa para la distribución y comercialización de la energía.

El gobierno privatizó parte del servicio eléctrico en 2000 en el contexto de exigencias de organismos financieros internacionales para avalar la ayuda al país para mejorar su endeble economía.

Los apagones de hasta 15 horas diarias en algunas zonas del país, que colateralmente dejaron sin agua a extensas zonas, desataron la semana pasada la ira de la población que se lanzó a las calles exigiendo del gobierno una pronta solución al racionamiento.

Pese a una reducción de los cortes de electricidad, pobladores de barriadas pobres mantienen protestas con cierre de calles, daños a medidores de energía, y ataques a brigadas de trabajo de Unión Fenosa, que realizan tareas de reparación de averías en la red eléctrica o desconexión de servicio a usuarios morosos.

La empresa se quejó en un comunicado que unas 400 solicitudes de servicios no han sido atendidas, porque «personas que se dicen defensoras de los consumidores no dejan hacer las reparaciones en las redes».

«A nosotros también nos cortan la luz, porque nosotros no la producimos solo la distribuimos», alegó en su defensa Unión Fenosa en extensos campos pagados en medios escritos y en la televisión

---

\* Está noticia fue publicada en el Nuevo Diario el 22 de agosto de 2006.

## MARCHAS Y AYUNOS

Cientos de pobladores marcharon este martes en contra de que el Parlamento apruebe un subsidio de nueve millones de dólares a Unión Fenosa, mediante una emisión de letras del Tesoro propuesta por el gobierno del presidente Enrique Bolaños.

Tres miembros de la asociación de panificadores iniciaron un ayuno hasta que se vaya Unión Fenosa, «ya no podemos seguir soportando esto (...) que nos maten de una vez», dijo uno de los huelguistas, Jorge Blandón.

«Hemos decidido seguir en las calles hasta que se vaya Unión Fenosa, no es sólo que no se le de subsidio, sino que se le revoque el contrato», dijo un dirigente del movimiento comunal, uno de las organizaciones que encabeza la jornada de protestas.

Mientras tanto, en las esferas de gobierno se debate sobre la conveniencia de rescindir el contrato a Unión Fenosa, porque no seguir los requisitos legales podría significar un alto costo para el país, según el presidente del Instituto Nicaragüense de Energía (INE), David Castillo.

«La gente grita que se vaya Unión Fenosa, pero el INE no puede gritar que se vaya Unión Fenosa», porque la compañía podría invocar sus garantías de inversión y cobrarle al país millones de dólares, entonces hay que actuar con prudencia, dijo Castillo en entrevista en un diario local.

Bolaños criticó las protestas de la población, porque «en vez de ayudar a ser parte de la solución se tornan en parte del problema, pidiendo la expulsión de Unión Fenosa; eso empeoraría la situación del país», declaró.

El mandatario consideró que es necesario aumentar la capacidad de generación eléctrica en el país para contar con reservas de energía cuando ocurren fallos en el sistema nacional.

Ante el descontento de la gente, el Parlamento suspendió una sesión extraordinaria en la que decidiría la entrega de los 9 millones de dólares de letras del Tesoro a Unión Fenosa, para que ésta pueda obtener financiación de la banca comercial para las compras de energía en el mercado local y regional.

# Declaración unitaria del Comité Internacional sobre Minería y la OMC

Nosotros, pueblos indígenas, mujeres y mineros en pequeña escala y comunidades afectadas por la minería, defensores y activistas por el medio ambiente, representando a movimientos populares de China, Ghana, India, Indonesia, Kenya, Mongolia, Perú, Filipinas, Reino Unido y Estados Unidos de América, hemos confluído en el Comité Internacional sobre Minería y la OMC, en Hong Kong, para alcanzar un enfoque común sobre los desarrollos en la minería mundial y sobre la resistencia popular al expolio y la destrucción permanentes provocadas por las empresas mineras multinacionales (EMN).

Nos hemos reunido también para denunciar el 6º Encuentro Ministerial de la OMC, en el cual, mediante las negociaciones sobre el Acceso a los Mercados No Agrícolas (NAMA) y el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS) se pretende liberalizar aún más las industrias locales y obtener el control directo de los recursos minerales del planeta.

Durante las pasadas décadas, las luchas en el sector de la minería se han intensificado a medida que las políticas globalizadoras han ido afectando el patrimonio mineral de más de 120 países de todo el mundo. Las EMN mineras, con sus agentes y esbirros en todas las burocracias e instituciones financieras internacionales (IFI), han distorsionado, desmantelado y enmendado constituciones, leyes y políticas nacionales, sistemas y normativas para tener la posibilidad de expoliar sin dificultades lo que queda de los recursos minerales del planeta. En nombre de las ganancias, han despojado a los pueblos del mundo de su derecho inherente a beneficiarse de esos recursos naturales para asegurar su propia supervivencia y favorecer el desarrollo de sus países. Mientras tanto, la gente debe padecer la destrucción y la contaminación que sus actividades mineras vienen provocando.

Nos enorgullece ser parte de las luchas mineras que afectan a países como India, Kenya, Tanzania, Ghana y otros países africanos, China, Perú, Bangladesh, Indonesia y Filipinas. Hemos condenado las flagrantes violaciones de los derechos económicos, sociales y culturales y los desplazamientos masivos de pueblos indígenas y campesinos. Condenamos el desplazamiento de poblaciones, la destrucción de sus medios de supervivencia, la devastación de los ecosistemas, la militarización, el robo de tierras, los asesinatos y las violaciones de los derechos humanos. Denunciamos a las EMN mineras por el impacto ambiental de sus actividades y por transgredir nuestra soberanía nacional.

---

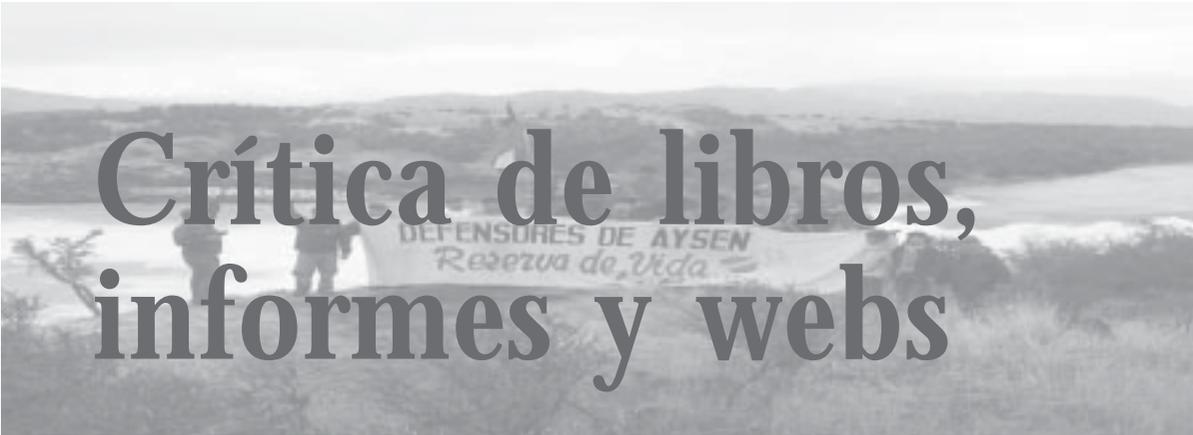
*\* Texto adoptado por los participantes en la reunión del Comité Internacional sobre Minería y la OMC, realizado en Hong Kong el 15 de diciembre de 2005. Traducción al castellano de Ángel Ponciano.*

Somos conscientes de que las EMN mineras están resurgiendo a medida que los precios y la demanda de minerales en el mercado internacional van en aumento. Están asegurando sus planes de expolio mediante falsas promesas de desarrollo y planes de extracción sostenibles, mediante engañosos proyectos de cambio de imagen como la Responsabilidad Ecológica y Social Corporativa, Códigos Éticos y Códigos de Conducta y mediante artilugios publicitarios como la presentación de muestrarios de las Mejores Prácticas. Su agenda de planes extractivos está siendo promovida en la actual ronda del Encuentro Ministerial de la OMC en Hong Kong.

Las EMN mineras, sus gobiernos, la OMC, el Banco Mundial y las IFI están conspirando para imponer sus políticas globalizadoras a los gobiernos del Tercer Mundo y así liberalizar aún más las inversiones en minería, el comercio, los servicios y el acceso a los mercados. Alineados contra ellas, algunos gobiernos del Tercer Mundo se posicionan y alardean de desafiarlas, pero finalmente colaboran con los inversores y acreedores extranjeros para arrebatarles sus recursos y sus medios de subsistencia a los pueblos más pobres del planeta.

A la luz de tales hechos, reafirmamos nuestra postura colectiva a favor de los pueblos y del medio ambiente:

1. Nos oponemos a la globalización de la industria minera mediante políticas de privatización, liberalización y desregulación, como las establecidas en acuerdos como el GATS y el NAMA. Nos oponemos a todas las políticas antipopulares y favorables a las EMN mineras.
2. Estamos a favor de prohibir las tecnologías y métodos extractivos destructivos como la minería a cielo abierto y el vaciado de desechos minerales en ríos y mares. No más actividades mineras en zonas agrícolas y áreas protegidas.
3. Apoyamos el desarrollo y puesta en ejecución de normativas y prácticas extractivas que protejan genuinamente los derechos y el bienestar de las personas y el medio ambiente. Hacer responsables y punibles a las EMN mineras y a los gobiernos nacionales por los impactos sociales, económicos y ecológicos de sus actividades mineras a gran escala. Compensación inmediata y adecuada a los afectados por esas actividades y rehabilitación del entorno natural.
4. Reivindicamos y defendemos los derechos de los pueblos indígenas y aborígenes a su autodeterminación y a la gestión de sus tierras ancestrales en zonas mineras.
5. Nos oponemos a la militarización de las regiones mineras. Justicia para las víctimas de violaciones de los derechos humanos en nombre de los intereses empresariales extractivos.
6. Denunciamos la hipocresía de la industria minera mundial al promover proyectos y operaciones extractivas de las EMN como actividades social, económica, cultural y ecológicamente aceptables. Denunciamos y nos oponemos a aquellas ONG que de algún modo colaboren en la promoción de semejante propaganda.
7. Reivindicamos el derecho de los trabajadores de la minería a salarios decentes y beneficios sociales, así como su derecho a organizarse sindicalmente y a trabajar en ambientes laborales saludables.
8. Defendemos una reorientación de las industrias mineras para satisfacer genuinamente las necesidades de los pueblos y las naciones que aspiran a desarrollarse e industrializarse.



# Crítica de libros, informes y webs

## **Libros**

En búsqueda de la identidad colectiva. La acción colectiva en los conflictos agrarios de América Latina

The soul of environmentalism

Los crímenes de la deuda

## **Informes**

Cambios de ocupación del suelo en España

La situación del mundo 2006

## **webs**

[www.corporatewatch.org](http://www.corporatewatch.org)

[www-narmada.org](http://www-narmada.org)

[www.oliwatch.org](http://www.oliwatch.org)

## En búsqueda de la identidad colectiva La acción colectiva en los conflictos agrarios de América Latina

DIEGO E. PIÑEIRO

Editorial: Clacso

Colección: Becas de Investigación

Buenos Aires, 2004

ISBN 987-1183-08-9

344 PP

Campeños, pequeños y medianos agricultores y ganaderos, trabajadores rurales y trabajadores sin tierra son parte de la variadísima realidad del ámbito rural Latinoamericana.

En este excelente libro Diego E. Piñeiro expone claramente cinco expresiones de acción colectiva en el medio rural que tratan de solventar algunas de sus demandas: el Movimiento de los Sin Tierra (MST) en Brasil; el movimiento campesino paraguayo en sus dos principales expresiones organizativas, la Federación Nacional Campesina y la Mesa Coordinadora Nacional de Organizaciones Campesinas; el movimiento mapuche en Chile; el Movimiento de Mujeres Agropecuarias en Lucha en la Argentina; y la Mesa Coordinadora de Gremiales Agropecuarias en el Uruguay.

Para cada una de estas acciones colectivas —tan diferentes entre sí— estudia, a partir de la definición de movimiento social de Melucci «La noción de movimiento social designa aquella forma de la acción colectiva que (i) invoca la solidaridad, (ii) hace manifiesto un conflicto, y (iii) implica una brecha en los límites de compatibilidad del sistema en el que la acción tiene lugar», hasta que punto estas expresiones pueden considerarse movimientos sociales. Para ello describe y analiza el entorno histórico en el que se han dado, la estructuración interna de las acciones colectivas, el desarrollo histórico de la organización, cómo se ha creado la identidad del colectivo, los medios de lucha, etc.

El libro no se limita a una explicación de los cinco casos de estudio, se introduce de pleno en el análisis de cómo han

variado las estructuras de reivindicación agraria y por qué las estructuras tradicionales no han sido capaces de recoger las inquietudes y demandas de los agricultores, dando paso a estos nuevos movimientos.

Siendo un libro excelente tiene como principales limitaciones el breve periodo histórico estudiado (1997-2000), que excluye algunos de los sucesos más interesantes de cambio político en los países estudiados (por ejemplo la acción política del gobierno Lula en Brasil, o Tavarez en Uruguay); la no inclusión de otros movimientos sociales de primera magnitud del área Andina (por ejemplo el movimiento Cocalero en Bolivia); y el uso, en ocasiones excesivo, de las fuentes secundarias.

Se trata, a pesar de estas limitaciones, de un libro excelente que permite el aprendizaje y la reflexión sobre una realidad tan importante como algunas veces olvidada.

### Sobre el autor

Diego E. Piñeiro es ingeniero agrónomo, *mater of sciences* en sociología rural en la universidad de Wisconsin, profesor titular de sociología rural en la facultad de ciencias sociales y facultad de agronomía de la Universidad de la República de Uruguay. Es autor y compilador de seis libros y numerosos artículos en revistas especializadas. Ex presidente de la Asociación Latinoamericana de Sociología Rural. Forma parte del Consejo Directivo de la International Rural Sociology Association.

## The Soul of Environmentalism

### Rediscovering transformational politics in the 21st century

MICHEL GELOBTER, MICHAEL DORSEY, LESLIE FIELDS, TOM GOLDTOOTH, ANUJA MENDIRATTA, RICHARD MOORE, RACHEL MORELLO-FROSCH, PEGGY M. SHEPARD y GERALD TORRES

Editado por Redefining Progress, 2005

Idioma: inglés

36 pp

Disponible en formato electrónico en:

<http://www.soulofenvironmentalism.org/>

Michael Shellenberger y Ted Nordhaus publicaron el año 2004 el informe *The death of environmentalism. Global warming politics in a post-environmentalism world*, un informe altamente conflictivo en Estados Unidos. En él, a partir de las problemáticas relacionadas con el cambio climático, criticaban abiertamente el trabajo realizado por los principales grupos ecologistas de Estados Unidos —y especialmente el rol de sus líderes— en los últimos años. Se acusaba al movimiento ecologista, entre otros aspectos, de no afrontar las problemáticas de fondo relacionadas con el medio ambiente y quedarse a medio camino cuando realizan propuestas políticas, de definir qué es de interés ecologista y qué es prioritario según el propio albedrío de los líderes, de cerrarse sobre sí mismos, de focalizar su atención en aspectos técnicos-tecnológicos y no políticos, y de no darse cuenta que el entorno ha cambiado en las últimas décadas. Los autores pensaban que quizás no sería mala idea que el movimiento ecologista, tal como se entiende en la actualidad en Estados Unidos, muriera para dejar paso a nuevas ideas.

*The Soul of environmentalism. Rediscovering transformational politics in the 21st century* utiliza la aparición del informe *The death of environmentalism* como excusa para reflexionar, entre varios autores, con diferentes formaciones y ámbitos laborales, sobre las características y tendencias que debiera tener el nuevo ecologismo, y para exponer por qué según ellos el movimiento ecologista debe continuar pero cambiando su enfoque y estrategias.

El libro incorpora, mediante un idioma en ocasiones un tanto poético, una serie de opiniones sobre algunos de los

elementos más básicos que según los autores debe tener el nuevo ecologismo en Estados Unidos: la integración de ecologistas con los defensores de los derechos civiles, dirigirse a los aspectos más centrales de las discusiones ecológicas y no confundirse con aspectos secundarios, basarse en los movimientos de base y los éxitos que éstos tengan, conseguir que los grupos ecologistas dediquen un mínimo del 15% de sus ingresos para definir nuevas estrategias, apostar por los jóvenes y los nuevos líderes, etc. son algunas de las propuestas que se detallan en el libro. El libro es sugerente, de fácil lectura, alejado de los clásicos paradigmas ecologistas y especialmente recomendado para los lectores que quieran, a partir de las reflexiones del libro, replantearse por sí mismos la situación en su país y el posicionamiento que ellos mismos quieran desarrollar ante las problemáticas ecológicas.

### Sobre los autores

*Michel Gelobter* es Director Ejecutivo de Redefining Progress en Oakland, California. *Michael Dorsey* es miembro de la Facultad de Ciencia en el Programa de Estudios Ambientales en el Dartmouth College. *Leslie Fields* es un abogado y activista ambiental de Washington, D.C. *Tom Goldtooth* es el Director Ejecutivo de la Red Indigenous Environmental Network. *Anuja Mendiratta* es el Responsable de Programas para el desarrollo comunitario de la fundación Marin Community Foundation. *Richard Moore* es Director Ejecutivo de la Red del Sur Oeste para la justicia ambiental y económica. *Rachel Morello-Frosch* es Profesor Ayudante de Estudios Ambientales en la Universidad Brown. *Peggy M. Shepard* es Directora Ejecutiva de West Harlem Environmental Action, Inc. *Gerald Torres* es el presidente de la Asociación de Escuelas de Juristas de Estados Unidos.



## Los crímenes de la deuda Deuda ilegítima

LAURA RAMOS

Editado por Editorial Icaria y Observatorio de la deuda  
en la Globalización

Colección: contraargumentos

Idioma: Disponible en español y catalán

Barcelona, 2006

ISBN 84-7426-853-2

160 PP

Una buena parte de los movimientos sociales, tanto del Norte como del Sur, convergen en reconocer y denunciar que la deuda externa de los países del Sur es ilegítima y, en consecuencia, debería ser anulada de forma inmediata e incondicional.

Podemos considerar que son ilegítimas las deudas que se derivan de préstamos que financian o dan como resultado conductas, mecanismos o fenómenos que atentan contra el desarrollo de la vida digna de las personas y/o que ponen en peligro la convivencia pacífica entre los pueblos. Son deudas que, entre otros, han financiado o suscitado la opresión de los pueblos, el genocidio, las guerras imperialistas, la corrupción, la distribución desigual de la riqueza, la generación de pobreza, el intervencionismo en las soberanías o los desastres ecológicos.

Este libro (prologado por Eric Toussaint) quiere profundizar en la conceptualización de la deuda ilegítima, los procesos a través de los cuales se ha generado y la responsabilidad de los diferentes actores implicados. En el texto se definen diferentes posibles categorías de deuda ilegítima, con numerosos ejemplos históricos que muestran que la ilegitimidad de la deuda no es una excepción anecdótica. También se profundiza en otros conceptos como el de la Deuda Odiosa o en la

propuesta de realizar Auditorías Integrales de la deuda como posible solución a la cuestión de su ilegitimidad.

Si bien la primera fase del libro no es de fácil lectura, a medida que el libro avanza los conceptos se clarifican y acaba siendo un excelente punto de partida para todos aquellos que consideran que es necesario establecer nuevas políticas de gestión de la deuda. Unas nuevas políticas que parten del principio de corresponsabilidad e incorporan al análisis monetario de la deuda las dimensiones sociales, políticas y ecológicas.

Los posicionamientos que expone el libro son cercanos a los defendidos por movimientos internacionales tan importantes como Jubileo Sur (<http://www.jubileesouth.org/sp/>), así como los difundidos en España por movimientos sociales preocupados por la problemática de la deuda como la campaña ¿Quién debe a quién? (<http://www.quiendebeaquien.org/>).

### Sobre la autora

Laura Ramos es abogada argentina colaboradora habitual del Observatorio de la deuda en la Globalización. Coordinó el libro *El fracaso del Consenso de Washington* publicado por la misma editorial en la colección *Más madera*.



## **Cambios de ocupación del suelo en España Implicaciones para la sostenibilidad**

OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA

Editorial: Ministerio de Fomento

Madrid, 2006

ISBN 84-8476-287-4

485 PP

El análisis de los cambios de ocupación del territorio que se producen como consecuencia de las diversas actividades humanas constituye un indicador básico para conocer el impacto ambiental del sistema económico y para avanzar hacia un desarrollo más sostenible.

En este sentido, el informe «Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad» recientemente presentado por el Observatorio de la sostenibilidad en España (OSE) constituye un excelente instrumento.

El objetivo del informe es ofrecer información exhaustiva y sistemática sobre las transformaciones territoriales a través de información aportada por el proyecto CORINE Land Cover 2000, y su evolución desde 1987, tratando de establecer las relaciones entre las dinámicas territoriales experimentadas y los procesos socioeconómicos que las han generado.

La ocupación del suelo en España en el año 2000 refleja un paisaje con el 49,80% de superficie agrícola y el 47,1% con zonas forestales con vegetación natural y espacios abiertos. El resto se distribuye entre superficies artificiales (2,1%), zonas húmedas y superficies de agua (0,9%).

El cambio más acusado de ocupación del suelo entre 1987 y 2000 es el aumento de las superficies artificiales, que asciende a un 29,5%. El proceso de urbanización no es homogéneo sobre el territorio, sino que se ha concentrado en el litoral, en el área metropolitana de Madrid y en ciudades medias. El resto de tipos de ocupación no ha experimentado variaciones tan significativas.

El aumento en el periodo de referencia de las superficies

artificiales supone casi un tercio de todo lo que se transformó en los siglos anteriores. Casi la mitad de las nuevas superficies artificiales se han desarrollado sobre terrenos agrícolas. Entre las causas principales se encuentra la transformación del modelo urbanístico de poblamiento vertical a horizontal, así como la enorme construcción de viviendas, dándose la paradoja de que España es el país de la Unión Europea con más viviendas por habitante (alrededor de una por cada dos habitantes), el que más construye (tanto como Reino Unido, Alemania y Francia, juntos) y donde más difícil es para los jóvenes acceder a una vivienda. El aumento de las zonas en construcción en el período 1987-2000 es de un 115%, un fenómeno con tendencia a seguir creciendo, a tenor del número de viviendas visadas por los Colegios de Arquitectos entre 2000 y 2005.

Esta artificialización está a su vez relacionada con las dinámicas expansivas del transporte y de las zonas industriales y comerciales, con la generalización de la construcción de grandes superficies en el entorno de las infraestructuras viarias de acceso a las áreas urbanas.

El OSE es un proyecto independiente en funcionamiento desde febrero de 2005, con sede en la Universidad de Alcalá (Alcalá de Henares). Inicia sus actividades como resultado de un convenio suscrito por el Ministerio de Medio Ambiente, la Fundación Biodiversidad y la Fundación General de la Universidad de Alcalá.

Parte del informe se puede descargar de:  
<http://www.sostenibilidad-es.org>



## La situación del mundo 2006

Eje principal: China y India

WORLDWATCH INSTITUTE

Editorial Icaria

Barcelona, 2006

ISBN 84-7426-841-9

436 PP

El ritmo de transformación económica de China y de la India ha crecido a un ritmo del 9,5% durante las últimas dos décadas, doblándose en los últimos diez años. La población de estos dos países representa el 40% del total mundial.

Las páginas económicas de los periódicos de todo el mundo abundan en noticias sobre las implicaciones del emerger de China (precio del crudo, tipos de interés en Estados Unidos, etc.). A medida que el consumo creciente de estos dos países se suma al del mundo occidental, surge el interrogante de si los ecosistemas mundiales podrán soportar las agresiones que se avecinan. La respuesta, según la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio, es que no.

No sorprende pues que la edición de este año del informe anual del Worldwatch Institute preste especial atención a estos dos países. La directora del Centro para la Ciencia y el Medio Ambiente de la India, Sunita Narain, recuerda en el prólogo las siguientes palabras de Gandhi en referencia a este asunto: «Si Gran Bretaña ha necesitado saquear medio mundo para estar dónde está, ¿cuántos mundos precisaría la India?», y apunta que el Sur no puede adoptar el mismo modelo que el Norte, «enormemente intensivo en capital y gérmen

por tanto de división social», pues «no tiene capacidad para realizar las inversiones necesarias para asegurar la equidad y la sostenibilidad». Así pues, «el mundo pobre debe hacerlo mucho mejor».

Este informe, que ya se ha convertido en una publicación de referencia a nivel mundial, analiza éstas y otras cuestiones relacionadas con el devenir de China y de la India, y con las implicaciones que tendrá para los ecosistemas mundiales.

Además, analiza las medidas que las empresas multinacionales pueden adoptar para ser más responsables en cuestiones sociales; examina las potenciales implicaciones socioeconómicas, sanitarias y ambientales de las nanotecnologías; sopesa el impacto de la producción a gran escala de biocombustibles sobre la agricultura y el medio ambiente; describe el origen, los usos industriales y los riesgos para la salud derivados del mercurio, y proporciona una visión de conjunto sobre la necesidad de salvaguardar los ecosistemas de agua dulce, con ejemplos de prácticas aplicadas en ciudades, aldeas y zonas agrícolas de todo el planeta.

# Crítica de páginas web

## **CORPORATE WATCH**

**[www.corporatewatch.org](http://www.corporatewatch.org)**

Las corporaciones han ganado un gran poder en las últimas décadas. Corporate Watch es un grupo de investigación del Reino Unido que desde el 1996 desarrolla campañas para controlar el poder de las corporaciones. Forma parte del creciente movimiento anti-corporaciones que está emergiendo alrededor del mundo.

En su página web se puede encontrar un montón de información acerca de sus proyectos de investigación sobre alimentos y agricultura, tecnologías corporativas, estructuras corporativas, relaciones públicas y privatización.

También se encuentran guías útiles para organizar movimientos de resistencia a nivel local, como la guía «Checkout Chuckout!», contra los supermercados, o la guía sobre cómo investigar una corporación que, según los autores, es más fácil de lo que uno piensa.

## **AMIGOS DEL RÍO MARMADA**

**[www.narmada.org](http://www.narmada.org)**

Esta es la página web de los Amigos del Río Narmada de la India. En esta web podéis ampliar la información de los artículos de Nabin Sen y Ann Kathrin Schneider.

La web está gestionada por una coalición internacional de personas y grupos que además desarrollan diversos proyectos en el valle del río Narmada, dando apoyo al movimiento «Salvemos el Narmada».

Se pueden encontrar notas de prensa, fotos del movimiento, información actualizada sobre los proyectos de represas en marcha y documentos de propuestas alternativas a la construcción de las represas.

## **OILWATCH**

**[www.oilwatch.org](http://www.oilwatch.org)**

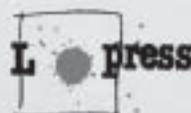
Oilwatch es una red de resistencia a las actividades petroleras en los países tropicales.

En su página web se puede encontrar una gran cantidad de información útil bien estructurada sobre los impactos de la industria petrolera en el mundo.

De especial interés resulta el atlas del petróleo online, con mapas que ilustran la ubicación de las instalaciones petroquímicas, las áreas de prospección petrolera o las zonas habitadas por grupos étnicos.

También se pueden descargar informes sobre las actividades que Oilwatch desarrolla y descargar los «Boletines de resistencia» editados por la red.

# LE MONDE



## diplomatique

### edición española

"IMPRESCINDIBLE PARA  
LA SUPERVIVENCIA..."  
(M. VÁZQUEZ MONTALBÁN)

LE MONDE  
diplomatique  
edición española

Una vez al mes le damos la vuelta al mundo.



Cuando todos los medios parecen dejarse llevar por la velocidad, la aceleración, la fascinación por la instantaneidad del "tiempo real", en Le Monde diplomatique decimos que lo importante es, por el contrario, reducir la velocidad, frenar un poco, darse el tiempo necesario para analizar, dudar, reflexionar... No aceptar que la "actualidad" nos

sea definida por la televisión y los grandes medios, en función de intereses puramente dramáticos...

Cuando triunfan por todas partes los expertos, los especialistas, los que saben "cada vez más sobre cada vez menos", tratamos de proponer una lectura pluridisciplinar, para ver cada problema a través del prisma de sus cinco dimensiones esenciales: política, económica, social, cultural y ecológica...

#### BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

LE MONDE  
diplomatique  
edición española

TARIFA 1 año: Península y Baleares 6,000 Pes.  
Canarias 6,500 Pes.  
TARIFA 2 años: Península y Baleares 12,000 Pes.  
Canarias 13,000 Pes.

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
Tel. \_\_\_\_\_ Servicio de correo del editor (obligatorio) \_\_\_\_\_

#### FORMA DE PAGO:

A pagar talón bancario  Con postal número \_\_\_\_\_

Transferencia: Le Monde Diplomatique Ed. española  
Banco Cooperativo: c/c: 0040-0038-49-00000000

Dirección de facturas: complementos recibo-cobro

IVA: \_\_\_\_\_ Período de validez: \_\_\_\_\_  
(Mes)

CANTAS DE SUSCRIPCIÓN EXTRANJERO 1 año (Países de América Latina: 7,000 - por 001 134)  
Unión Europea: 8,000 - por América, Marruecos, Tercer Mundo: 9,000 - por

REMITIR A: "LE MONDE DIPLOMATIQUE", Ed. Española  
Paseo Marqués de España, 3-2° 28013 - MADRID - ESPAÑA

DIRECTOR DEL BANCO O CAJA DE AHORRO:

Nombre Agente \_\_\_\_\_  
Domicilio \_\_\_\_\_ Calle \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_  
Teléfono \_\_\_\_\_  
Código bancario completo \_\_\_\_\_  
Banco \_\_\_\_\_ Agencia \_\_\_\_\_ C.C. \_\_\_\_\_ Nº de Cuenta Corriente \_\_\_\_\_

Señalar siempre todo nuevo dato en los recortables que  
preservemos las pases al periódico **Le Monde diplomatique**  
en concepto de suscripción, contra el IVA.

(Firma)

Si desea subscribirse a Ecología Política envíe esta página a:

### Icaria ✿ editorial

Arc de Sant Cristòfol, 11-23 - 08003 Barcelona - e-mail:icaria@icariaeditorial.com  
www.icariaeditorial.com

Número suelto 13 euros (incluido IVA y gastos de envío)

Suscripción anual 2 números. Deseo subscribirme a dos números de Ecología Política mediante:

- |   |                                      |  |
|---|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Envío talón bancario   | <input type="checkbox"/> Giro postal | <input type="checkbox"/> Contrarrembolso |
| <input type="checkbox"/> Domiciliación bancaria | <input type="checkbox"/> Visa        | <input type="checkbox"/> Transferencia   |

Por el importe

Subscripción normal: ESPAÑA .....  
EUROPA .....  
Otros países .....

Subscripción institucional o de apoyo: .....  
(Incluido gastos de envío)

22 euros
25 euros
30 euros
35 euros

Nombre y apellidos: .....

Documento de Identidad .....

Calle / Plaza .....

Ciudad ..... País ..... Teléf. ....

E-mail ..... Código Postal .....

Tarjeta Visa      N.º tarjeta .....      Fecha Caducidad .....

Transferencia Bancaria: BANCO POPULAR      Entidad      Oficina      DC      Número de cuenta      (Firma)  
0075      0002      20      0604486851

Boletín de domiciliación bancaria

Fecha .....

Nombre y apellidos: .....

Cta. corriente núm. ....

Titular .....

Banco / Caixa .....

Agencia núm. ....

Calle .....

Ciudad .....

Señores: les agradeceré que con cargo a mi cuenta atiendan, hasta nueva orden, los recibos que Icaria les presentará para el pago de mi subscripción a los cuadernos Ecología Política.

(Firma)