

NOTA DE PRENSA

Amazonía: del abandono histórico de los estados, al avance de la explotación capitalista

Después de muchos años de abandono estatal de los países de la región, en la actualidad, la Amazonía pasó a ser parte esencial de la planificación y de las acciones de actores de poder, sectores empresariales nacionales y transnacionales e Instituciones Financieras Internacionales que, en conjunto y en alianza con los gobiernos nacionales, tienen amplias posibilidades de decidir sobre políticas, programas y proyectos nacionales y locales, procesos que, por lo general, son excluyentes y restringidos para muchos actores sociales.

Esta es una de las conclusiones del conversatorio regional “Situación amazónica y la gestión de la planificación territorial” realizado el pasado 3 de noviembre con el objetivo de impulsar el debate informado y el diálogo sobre la planificación y gobernanza en la región. En ese contexto, en el conversatorio se presentaron ponencias sobre Brasil, Bolivia, Colombia y Perú. El evento fue organizado por la Coalición Regional por la Transparencia y Participación que está conformada por el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA), de Bolivia; Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR), de Perú; CONECTAS Derechos Humanos, de Brasil y la Asociación Ambiente y Sociedad (AAS) de Colombia. Este conversatorio dio inicio a los espacios denominados “Reflexiones urgentes sobre Amazonía”.

Los expositores coincidieron que la planificación económica y territorial se consolida en la región amazónica a través del avance de la minería, la agroindustria y el desarrollo de infraestructura de transporte y energía que avanza rápidamente en cada uno de los países. El resultado son los procesos de re-territorialización que van de la mano de una mayor conflictividad, ilegalidad, deterioro de los medios de vida y expulsión inducida o forzada de la población local y vulnerable. Los pueblos indígenas, trabajadores y campesinos pobres son quienes ven día a día la apropiación del espacio y los recursos, el debilitamiento de la institucionalidad, el acomodo de las normas para favorecer determinados sectores y la reducción de derechos.

Brasil, territorio con la mayor destrucción de bosques y asesinatos de defensores de derechos humanos y ambientales

La investigadora de CONECTAS Derechos Humanos, Fernanda Drummond Pinheiro, señaló que, en los últimos años, los conflictos por la tierra en la Amazonía brasileña se repiten. Los territorios y los bienes naturales siguen siendo disputados y acaparados. La minería y la tala ilegal son las principales causas de destrucción de la selva. Como ejemplo, entre 2018 y 2020, solo en la cuenca del río Xingu (una de las más biodiversas de la Amazonía) fueron destruidos más de 5.135 km² de bosques.

El resultado muestra que la región amazónica está sufriendo la expansión de la violación de derechos humanos, como también de hechos de violencia y muerte, situación que coloca a Brasil en el cuarto lugar en el mundo por asesinatos de líderes y defensores sociales y ambientales. Estos hechos cuentan con el apoyo del gobierno federal y de los gobiernos de los estados brasileños, y se han intensificado a medida que toman fuerza los proyectos de ley destinados a debilitar la protección ambiental y reducir el derecho de las comunidades a su territorio.

En 2020 se identificaron 56 proyectos de ley en ese sentido, con diferentes objetivos: otorgar amnistía a quienes han acaparado, invadido, explotado y deforestado irregularmente tierras; reducir de 80 a 50 por ciento el área de la Reserva Legal de la Selva Amazónica en los estados de Amapá y Roraima; cambiar las reglas para la demarcación (otorgación de derechos) de tierras indígenas y autorización de proyectos de transporte y energía en estos territorios; regular la minería en tierras indígenas; y eliminar la licencia ambiental para actividades de alto impacto ambiental.

La investigadora denunció que los derechos sociales y ambientales están siendo objeto de ataques de los poderes legislativo y ejecutivo nacionales, que utilizan la pandemia para evitar la presencia de la sociedad civil en los debates del Congreso. El escenario evidencia el interés de Jair Bolsonaro de destruir el aparato administrativo de protección socioambiental para llevar adelante la construcción de carreteras y vías de ferrocarril para el transporte de mercancías mineras y agroindustriales destinadas a la exportación a Europa y China, privilegiando los intereses del sector privado y afectando a las comunidades en favor de un supuesto desarrollo económico. El objetivo final es alcanzar un mayor crecimiento económico y una mayor participación de la región amazónica en el PIB del país.

Caso Ferrogrão

Un ejemplo es “Ferrogrão”, indicó Drummond. Un proyecto de ferrovía que tiene el objetivo de facilitar el flujo de granos (soya y maíz) desde el medio oeste brasileño (Matto Grosso) hasta el estado de Pará. La construcción de esta ruta de ferrocarril de 933 km incluye también la ejecución de diversas obras.

La inversión supera los 12 mil millones de reales, de los cuales, el 70% es financiado por el gobierno de Brasil y el 30% por el sector privado. El gobierno pretende la participación del Banco Mundial, pero el proyecto no cumple con las exigencias ambientales. Los estudios demuestran que Ferrogrão ignora los estándares internacionales de sostenibilidad, puesto que afecta 48 áreas protegidas, subestima la deforestación de grandes áreas de bosque, fomenta el acaparamiento de tierras y los conflictos territoriales, viola los derechos de pueblos indígenas y no respeta los compromisos de deforestación cero. Generará cambios ambientales profundos y dañará la vida de poblaciones que dependen de la preservación de los ríos y bosques, además de impulsar procesos migratorios hacia la región, con las consecuencias que esto conlleva.

Finalmente, la investigadora señaló que se debe exigir al gobierno que considere alternativas logísticas sostenibles que respeten los derechos de las poblaciones asentadas a lo largo de la ruta.

El Corredor Bioceánico y la construcción de la carretera San José de Chiquitos-San Ignacio de Velasco

La investigadora del CEDLA, Silvia Molina, se refirió a la construcción de la carretera San José de Chiquitos-San Ignacio de Velasco, con un costo de 230 millones de dólares proveniente de un préstamo del Banco Mundial. Esta ruta de 208 km de longitud se ubica en los Llanos de Chiquitos o Chiquitania, región que es parte de la cuenca amazónica y es zona de transición entre la Amazonia y el Gran Chaco.

La región en la que se desarrolla el proyecto es parte de la región que corresponde al Corredor Bioceánico Central que une a través de Bolivia los puertos del Atlántico y el Pacífico, y que tuvo como proyecto principal la construcción de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, concluida en 2012. De acuerdo a la investigadora, la planificación de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, promovida como uno de los proyectos prioritarios de la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA), tenía entre sus fines: impulsar la expansión agrícola en las tierras bajas, incorporar grandes extensiones territoriales al desarrollo de la actividad ganadera, generar mayor competitividad de varias cadenas productivas establecidas en Santa Cruz (soya, madera, carne, otros productos agroindustriales), desarrollar el comercio internacional de exportaciones e importaciones, e incrementar el nivel de desarrollo económico y bienestar de la población.

Según Molina, diversos actores estuvieron involucrados para enfrentar los impactos sociales y ambientales negativos que esta planificación del territorio, a partir de la ejecución de un megaproyecto, tendría en los aspectos sociales y ambientales de las regiones Chiquitana, Pantanal y Gran Chaco. Sin embargo, las acciones para prevenir estos efectos fueron señaladas como “un fracaso”, resultado de la confluencia de acuerdos políticos y empresariales que llevaron a tal situación.

Las evidencias actuales muestran que la expansión agrícola en el departamento de Santa Cruz avanza a costa del bosque, las tierras fiscales, los territorios indígenas y las áreas protegidas, en un proceso de despojo y mercantilización de la tierra y demás recursos naturales que se expande gracias a la alianza de sectores de poder empresarial y político.

En ese marco, en septiembre de 2019, cuando aún no se había superado la crisis ambiental y ecológica generada por los incendios forestales de ese año en la Chiquitania, la Administradora Boliviana de Carreteras dio inicio a la construcción de la carretera San José de Chiquitos-San Ignacio de Velasco, a cargo de la empresa China State Construction Engineering Corporation Ltda.

En 2020, el municipio de San Ignacio de Velasco fue el epicentro de los incendios y en 2021 los municipios que recorre la carretera se encontraron en situación similar. Además de los reportes de incendios, prevalecen las denuncias de avasallamientos, quema ilegal del bosque y desmontes, llegando al extremo de enfrentamientos entre pobladores indígenas y sectores colonizadores o “interculturales” a quienes el gobierno estaría favoreciendo con la entrega de tierras.

En ese contexto, la construcción de la carretera San José de Chiquitos-San Ignacio de Velasco continúa en una evidente vulneración de derechos humanos y derechos indígenas, de la gestión ambiental del país y, de las salvaguardas sociales y ambientales del Banco Mundial. Los estudios para llevar adelante el proyecto se realizaron entre los años 2011 y el 2016. La Licencia Ambiental fue obtenida en 2011, cuando las condiciones de la región no habían alcanzado los niveles actuales de conflicto con la presencia de nuevos actores, mayor violencia y con la justificación de que esta inversión es en beneficio de las poblaciones indígenas y vulnerables.

Según Silvia Molina, la vulneración de normas y derechos por parte del propio Banco Mundial y el gobierno nacional se repiten en este proyecto, consolidando la devastación, avasallamiento y acaparamiento de tierras, al evadir enfrentar los cambios y conflictos en el territorio a tiempo de poner en marcha un proyecto que profundiza los conflictos sociales como resultado de las acciones del gobierno del MAS en la zona, que favorecen a determinados sectores empresariales y afines a su gobierno.

www.coalicionregional.net

www.cedla.org