



MOVIMENTO MUNDIAL PELAS FLORESTAS TROPICAIS

Número 203 - Junho 2014

NOSSA OPINIÃO



[Os grandes projetos de infraestrutura em florestas: construindo uma base sem fundamento](#)

O WRM dedica este boletim especial ao tema infraestrutura e florestas, devido a essa relação fundamental entre infraestrutura e atividades causadoras da destruição florestal. Los projetos de infraestrutura são indispensáveis para escoar, armazenar e/ou exportar o minério, a madeira, o petróleo, etc. para fora das áreas de florestas e para fora do país, rumo a grandes centros de produção e consumo.

INFRAESTRUTURA: A ESPINHA DORSAL DA DEVASTAÇÃO DAS FLORESTAS E TERRITÓRIOS



[Acelerando o desmatamento: a financeirização como motor da infraestrutura](#)

O motor por detrás do investimento em infraestrutura já não está nas próprias construções ou na produção de bens; ele se concentra cada vez mais na possibilidade de gerar lucros através de instrumentos financeiros. Ou seja, o aspecto fundamental deste novo “boom” é a intensificação do processo de financeirização, uma característica da era em que os investimentos têm o objetivo de “tomar” e não de “fazer”.



[Camboja: Pavimentando terras florestais para resorts de jogo](#)

O maior parque nacional do Camboja, BotumSakor, vai receber um projeto que inclui uma rede de estradas, um aeroporto, um porto, dois reservatórios, condomínios, hotéis, hospitais, campos de golfe e um cassino. Os moradores locais já estão sendo forçados a sair de suas casas. Além disso, uma ferrovia conectará uma planta de processamento de aço na província de PreahVihear, no norte, a um novo porto na província de Koh Kong, no golfo da Tailândia, no sul.

[Amazônia: Disputa territorial e conflitos](#)

De acordo com a ótica dos dominadores à Amazônia não resta alternativa a não ser



permanecer enquanto a periferia da periferia para onde são deslocadas as atividades econômicas intensivas na utilização de recursos naturais, que promovem a degradação ambiental, voltadas essencialmente à exportação, altamente subsidiadas e financiadas a juros baixíssimos.



[O “crescimento” liderado pela infraestrutura, promovido pelo Banco Asiático de Desenvolvimento na Índia e na região do Mekong \(1\)](#)

O Banco Asiático de Desenvolvimento é fundamental para a geração de demanda e de condições para a privatização generalizada em praticamente todos os setores na região da Ásia-Pacífico. Seu modelo de desenvolvimento, baseado em um “crescimento” liderado pela infraestrutura, é predatório, antidemocrático, discriminatório e destrutivo.



[Infraestrutura, desenvolvimento e recursos naturais na África: alguns exemplos de Camarões](#)

O objetivo deste artigo é a partir de dois projetos de infraestrutura localizados em Camarões, por um lado o oleoduto Chade-Camarões e, por outro lado, a ferrovia Congo Norte-Kribi e o porto de águas profundas de Kribi, ilustrar algumas de suas implicações tentaculares e os riscos associados a elas.



[Desenvolvimento ou destruição: O que significam os projetos de infraestrutura na África para suas florestas e seu povo?](#)

Quando os governos europeus se deram conta de que os depósitos minerais de África eram valiosos, a incursão militar se tornou o principal método de apropriação. A primeira onda de infraestrutura –estradas e ferrovias para movimentar soldados e equipamentos –foi usada mais tarde para exportar os seus espólios com uma extensa rede de estradas, ferrovias e portos.

POVOS EM AÇÃO

- [Carta à Comissão Interamericana de Direitos Humanos](#)
- [HidroAysén se afunda em Comitê de Ministros por forte pressão social](#)
- [Movimentos sociais comemoram votação histórica no Conselho de Direitos Humanos das Nações Unidas](#)
- [O Tribunal Permanente dos Povos \(TPP\) foi realizado com movimentos sociais de todo o mundo e se lançou o Tratado dos Povos sobre Empresas Transnacionais \(ETNs\)](#)
- [“Não haverá caminho de volta do caos climático se não pararmos as corporações poluidoras e mudarmos o sistema”](#)

RECOMENDADOS

- [Energia, trabalho e financiamento](#)
- [Capítulo 10: Parceria público-Privada e captura institucional: Estado, instituições internacionais e povos indígenas no Chade e em Camarões](#)
- [A consulta inconsulta do Equador](#)
- [O FSC vai se dissociar da Suzano?](#)
- [Famintos por terra: os povos indígenas e camponeses alimentam o mundo com menos de um quarto da terra agrícola mundial](#)

NOSSA OPINIÃO

Os grandes projetos de infraestrutura em florestas: construindo uma base sem fundamento



Se pedirmos a alguém para listar algumas das principais causas de desmatamento das florestas tropicais, é comum ouvir falar, por exemplo, em mineração, extração de madeira, petróleo e gás, pecuária extensiva ou agricultura industrial. No entanto, é muito menos comum ouvir falar em projetos de infraestrutura, transporte e energia. São projetos indispensáveis para escoar, armazenar e/ou exportar o minério, a madeira, o petróleo, a soja, a carne, a eletricidade, etc. para fora das áreas de florestas e para fora do país, rumo a grandes centros de produção e consumo.

O WRM decidiu dedicar este boletim especial ao tema infraestrutura e florestas, devido a essa relação fundamental entre infraestrutura e atividades causadoras da destruição florestal. Se infraestrutura significa a base ou o fundamento de um sistema, podemos concluir que esse sistema, ao qual a infraestrutura está servindo, é destrutivo porque deixa um lastro de floresta arrasada. Isso ocorre não só através de minas a céu aberto ou grandes áreas de pastagens, mas também pela própria construção da infraestrutura no meio da floresta: estradas, gasodutos e oleodutos, linhas de transmissão de eletricidade, etc., formando uma verdadeira rede interligada de destruição.

Os conflitos entre empresas construtoras de grandes obras de infraestrutura e comunidades que dependem das florestas afetadas por essas obras já são grandes e tendem a aumentar. As previsões futuras das atividades de

mineração, gás e petróleo, pecuária e agricultura industrial em áreas de florestas tropicais falam em duplicação ou até triplicação nas próximas décadas (veja [Boletim 188 do WRM](#)), significando também um aumento proporcional em termos de grandes hidrelétricas, redes rodoviárias e fluviais, e portos. Para piorar, nós contribuimos de alguma forma para essas obras através de dinheiro de nossos impostos, transformados em empréstimos subsidiados para esse tipo de projeto, concedido por bancos públicos de desenvolvimento nacionais ou multilaterais. Há, também, fundos de pensão e outros fundos de investimento que fazem parte do sistema do capital financeiro e que investem em infraestrutura.

Muitas comunidades buscam resistir arduamente à “ofensiva” de projetos destrutivos, inclusive os de infraestrutura. Neste boletim, procuramos oferecer alguns elementos para que vocês possam ter uma visão geral dos planos de infraestrutura em nível das principais regiões e países com florestas tropicais na América Latina, na África e na Ásia. Além disso, buscamos analisar algumas tendências como a de crescente financeirização e privatização dos projetos de infraestrutura, que buscam, por um lado, mais lucratividade para acionistas das empresas que participam dos empreendimentos e investidores ligados aos mercados financeiro e, por outro, acelerar ainda mais a implementação dos projetos.

Nessa conjuntura pouco animadora, nos parece relevante travar um debate sobre qual infraestrutura queremos e para quem? O que representa infraestrutura para comunidades que vivem nas florestas? Às vezes, elas são convocadas para um evento sobre o tema, como nas chamadas audiências ou “consultas” públicas sobre um oleoduto, uma nova estrada ou uma hidrelétrica. No entanto, esses projetos já costumam ser definidos de antemão em termos de sua implementação, inviabilizando a realização de uma consulta séria. Mas é ainda muito mais raro o governo chegar junto a essas mesmas populações para ouvir o que pensam de infraestrutura, ou seja, do que elas precisam para fortalecer as bases, os fundamentos que de fato ajudem a melhorar suas vidas. Por exemplo, em relação a economia, saúde, educação, transporte, energia e comunicação. Raramente os governos estão preocupados em saber dos problemas que as comunidades enfrentam e atender a demandas formuladas a partir das suas realidades, mas cumprem com todo o rigor as agendas de construção da infraestrutura desejada e exigida pelas grandes empresas.

Os planos elaborados a partir das demandas e junto com as comunidades provavelmente serão bons planos, que buscam melhorar a qualidade de vida porque partem da realidade local, e dificilmente terão um custo que chegue perto do valor das grandes obras bilionárias de infraestrutura a serviço dos donos das empresas de minério, petróleo, gás, madeira, do agronegócio, etc. Essas obras deixam dívidas que todos, nos países onde elas se realizam, terão que pagar futuramente, sem falar do lastro de destruição deixado na floresta. Esse tipo de obra de infraestrutura não cria nenhuma base e não constrói nenhum fundamento sólido para a população que depende da floresta, porque inviabiliza perspectivas de futuro.

Esperamos que comunidades afetadas por essas grandes obras, cada vez mais informadas, consigam se organizar, se articular e resistir cada vez mais para que suas lutas contra os projetos destrutivos, inclusive os de infraestrutura, se fortaleçam, e suas visões e propostas sobre a infraestrutura que realmente desejam possam começar a prevalecer. E que nós as apoiemos nisso!

[início](#)

INFRAESTRUTURA: A ESPINHA DORSAL DA DEVASTAÇÃO DAS FLORESTAS E TERRITÓRIOS

Acelerando o desmatamento: a financeirização como motor da infraestrutura



Os projetos de infraestrutura, como estradas, ferrovias, portos, aeroportos, instalações para extração de petróleo, gás e minerais, ou para a geração de energia, como as megarrepresas, são constantemente promovidos como algo necessário para o “desenvolvimento”. No entanto, longe de resolver as necessidades das populações locais, como acesso a eletricidade, água potável ou serviços de saneamento, esses projetos servem para facilitar e expandir um sistema econômico que busca “desenvolver” a extração constante de matérias-primas, prioritariamente para o mercado de exportação.

Como peça fundamental do modelo econômico dominante, a infraestrutura em grande escala é uma das causas subjacentes da devastação de florestas e meios de subsistência locais. Os discursos que definem o desenvolvimento como sendo o acesso a “matérias-primas” para o comércio e a “integração regional” aos mercados globais silenciam diante da realidade dos milhares de habitantes locais que enfrentam os impactos nefastos desses projetos. Hoje em dia, os governos, os bancos multilaterais de desenvolvimento (leia-se Banco Mundial, os Bancos Interamericano, Asiático e Africano de Desenvolvimento, etc.) e grupos como o Mercosul ou o G-20, estão promovendo novamente o investimento em infraestrutura. Desta vez, ela também será usada como via de escape à atual crise de superacumulação, ou seja, muito capital perseguindo poucas oportunidades de investimento.

Em 1994, o Banco Mundial publicou um Relatório de Desenvolvimento Mundial sobre infraestrutura, no qual promovia a privatização dos serviços públicos “como forma de aumentar a eficiência e melhorar a oferta da infraestrutura” (1). O governo passou do papel de “dono” ao de “facilitador” dos projetos de “desenvolvimento”. Esta agenda privatizante foi promovida (e imposta) durante os anos 90, principalmente por meio das parcerias público-privadas, conhecidas como PPPs. Não obstante, hoje em dia, o processo vai ainda mais longe. Como denuncia um relatório da organização The Corner House (2), criou-se uma série de instrumentos e regulamentações que transformam a infraestrutura em um novo tipo de ativo, gerando mais lucros dentro dos chamados mercados financeiros.

Ou seja, o aspecto fundamental deste novo “boom” é a intensificação do processo de financeirização ([ver Boletim 181](#) do WRM). O motor por trás do investimento em infraestrutura já não está nas mesmas construções ou na produção de bens; ele se concentra cada vez mais na possibilidade de gerar lucros através de instrumentos financeiros. Um exemplo são os fundos privados de capital, um ator central no processo. Esses fundos compram a maioria das ações de uma empresa, tomam sua administração, incrementam sua rentabilidade, e depois vendem essas ações com lucro. Para o investidor financeiro, não importa qual é o projeto de infraestrutura, que finalidade ele tem, nem quem pode se beneficiar dele, desde que o setor de

infraestrutura funcione como uma plataforma que possibilite a constante acumulação de capital.

Nas últimas duas décadas, o setor empresarial se converteu rapidamente em protagonista do investimento em infraestrutura. O mesmo relatório da The Corner Houseressalta que, de 2002 a 2007, o valor dos projetos de infraestrutura com participação empresarial alcançou cerca de 603 bilhões de dólares segundo o Banco Mundial. O montante supera em muito a assistência fornecida ao desenvolvimento, no mesmo período, pelos 34 países da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico, a OCDE. Além disso, o Banco informou em 2012 que a participação privada em infraestrutura alcançou seu ponto mais alto em 2010, com 160 bilhões. A Índia, por exemplo, espera obter 40% dos 200 milhões em gastos anuais do setor privado em infraestrutura, entre 2013 e 2017.

Na América do Sul, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) planeja construir mais de 500 projetos, os quais já vêm destruindo economias e territórios locais ([ver Boletim 161](#) do WRM). Os eixos viários e fluviais seguem o acesso aos “recursos naturais” da região para facilitar sua extração e seu transporte. Além de contar com investimentos de fundos públicos, principalmente do Brasil, a IIRSA tem 37% de seus custos cobertos por PPPs e 17%, pelo setor privado. É o caso da BrookfieldAsset Management, uma empresa canadense gestora de ativos financeiros que, em associação com a espanhola Abertis, assumiu o controle de 3.200 km de rodovias no Brasil, pertencentes à construtora espanhola OHL (3). A Brookfield administra quatro fundos de capital em áreas de transporte e energia na América Latina. Muitas das estradas atravessam parques nacionais e territórios indígenas, permitindo a expansão de empresas agroindustriais, madeireiras, mineradoras e companhias de petróleo e gás. Em toda a região, as populações locais estão resistindo fortemente a esses projetos (4).

A cada nova transação, são gerados lucros para os intermediários, os quais estão à espera de imensos retornos. Além dos fundos privados de capital, outros intermediários importantes são os “fundos de infraestrutura”, que investem em empresas e não em projetos, possibilitando grandes obras de infraestrutura sem o risco comumente associado ao seu financiamento direto (5). Os fundos de infraestrutura contam com investimentos de atores institucionais, como os fundos de pensão, hoje administrados como se fossem fundos do setor privado. Isso oculta ainda mais as divisões entre o público e o privado.

Na África, por exemplo, países como Namíbia, Quênia, Botsuana e Tanzânia estão buscando reformar suas legislações para permitir que os fundos de pensão nacionais possam investir em projetos de infraestrutura, enquanto a África do Sul e a Nigéria já o fizeram.

Atualmente, o Camisea é o maior e mais polêmico projeto energético do Peru. Uma de suas tubulações, com 1.085 Km, operada pela Kuntur Transportadora de Gás, recebeu o apoio financeiro do fundo privado de capital Conduit Capital Partners, LLC (6). Além do enorme desmatamento causado pela extração de gás no meio da Amazônia, outros milhares de hectares foram cortados para a instalação de tubulações, plantas de fracionamento, portos, estradas de acesso e redes elétricas. Essas construções passam por cima de reservas comunais, territórios indígenas e parques nacionais (7). Ironicamente, a maior parte do gás é consumida pelos projetos de mineração nos Andes peruanos, os quais, por sua vez, se sobrepõem a quase metade dos territórios de comunidades camponesas da região (8). As minas, de sua parte, também necessitam da instalação de estradas de acesso, acampamentos, abertura de canais de escoamento, poços de reconhecimento, entre outros.

Em alguns países do Sul global, o volume investido por fundos de capital em infraestrutura já excede até mesmo o investimento feito pelos bancos multilaterais de desenvolvimento. Na Índia, por exemplo, enquanto o Banco Mundial investiu 3 bilhões de dólares em infraestrutura em 2009-10, os investimentos privados cresceram de 1 bilhão em 2006 para 4 bilhões em 2010 (9). A empresa que construiu quase 4.000 km de estradas na Índia, a KMC Constructions, afirmou em 2011 que “se devem buscar fundos de capital privado

para captar mais e mais [capital] e poder ampliar a capacidade” (10).

Não obstante, os bancos multilaterais de “desenvolvimento” também usam intermediários financeiros, como os fundos privados de capital, para reduzir os riscos aos investidores privados. Eles promovem as condições para atrair mais capital financeiro. Em Angola, por exemplo, o Banco Mundial ofereceu um bilhão de dólares para financiar infraestrutura e agricultura, esperando atrair mais fundos de capital, incluindo os fundos de pensão (11). Além disso, usando intermediários financeiros, os bancos multilaterais poderiam inclusive se isentar de qualquer “salvaguarda” social ou ambiental que tenham assinado.

Os megaprojetos de infraestrutura seguem impondo uma reorganização territorial, agora ditada pelo capital financeiro, para formar “corredores de comércio”, que são essenciais para o modelo econômico dominante, já que buscam facilitar e baratear o saque. Milhões de toneladas de “bens” são extraídas e distribuídas, principalmente para estimular o consumo ilimitado que prevalece nos países do Norte e que tenta cada vez mais penetrar nos do Sul.

Mesmo assim, com a intensificação da financeirização, as empresas entram em um ciclo constante em que são compradas e vendidas por diversos intermediários, como fundos de capital ou de infraestrutura. Assim, as atividades propriamente ditas – leia-se extração de minérios ou comércio de bens – já não são suficientes para gerar o nível de lucro desejado. O processo tem graves consequências para as economias e os modos de subsistência locais, já que as populações afetadas e as organizações que as acompanham têm cada vez mais dificuldades de monitorar as empresas “responsáveis” pela devastação.

Outra implicação profunda desse processo é para quem e para quem se está financiando qual infraestrutura – e quais não estão sendo financiadas. A construção de megainfraestruturas, longe de pensar nas populações locais, sempre seguiu uma agenda marcada por interesses corporativos, mas agora vemos como os governos, podendo tirar lucros maiores do setor, estão ainda mais interessados em incrementar esses projetos. Isso impede a implementação de políticas públicas que deem prioridade às demandas locais de acesso a serviços básicos, enquanto aprofunda as injustiças para com as populações que devem conviver com esses projetos, bem como a destruição de seus territórios, em sua maioria, florestas. Governos e instituições públicas têm um papel fundamental nesse processo, já que facilitam os investimentos de longo prazo para os mercados de capital financeiro.

Os megaprojetos quase sempre implicam uma contenção – violenta – das populações que resistem à concentração de grandes extensões de terra. Sendo assim, quais territórios são prejudicados por esses projetos? Que setores da população sofrem as consequências de uma represa ou uma tubulação de gás? Essas construções desnecessárias para as populações locais são agora intensificadas pelo processo de financeirização, acarretando muita devastação e violação de direitos humanos. Os vencedores e os perdedores deste “impulso” de infraestrutura estão certamente ligados à distribuição e às relações de poder na sociedade.

Sendo assim, as empresas construtoras de estradas, represas e tubulações se converteram na base de expansão dos mercados financeiros. No processo, os lucros são extraídos principalmente investindo nas empresas, e não na infraestrutura em si – uma característica da era em que os investimentos têm o objetivo de “tomar” e não de “fazer”. Com este “impulso”, os novos atores financeiros, de mãos dadas com empresas transnacionais, bancos multilaterais e governos nacionais, estão intensificando uma importante causa subjacente do desmatamento: um modelo econômico que busca acumulação constante de capital. Por conseguinte, a financeirização da infraestrutura, sob o discurso do “desenvolvimento” e do “progresso”, oculta cada vez mais desigualdade, destruição florestal e violência social.

Para mais informações, ver: Nick Hildyard, More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House,

www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf

Notas:

- (1) Banco Mundial, 1994, Relatório sobre o desenvolvimento mundial: Infraestrutura para o desenvolvimento, <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/1994/06/12337309/world-development-report-1994-infrastructure-development-informe-sobre-el-desarrollo-mundial-1994-infraestructura-y-desarrollo>
- (2) Hildyard, M (2013) More thanbricksandmortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House, www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf
- (3) ODG y TNI, Impunidad S.A., Herramientas de reflexión sobre los “súperderechos” y los “súper poderes” del capital corporativo, www.tni.org/sites/www.tni.org/files/download/impunidad_sa.pdf
- (4) Ver mapeamento de projetos e resistências em: www.abayalacolectivo.com/iirsa/#
- (5) Re:Common, LargeInfrastructuretoOvercometheCrisis? www.recommon.org/eng/?p=2923
- (6) O fundo da Conduit Capital Partners, LLC. que apoiou esse projeto é o “LatinPower III”: www.conduitcap.com/kuntur.htm
- (7) WRM, EnmascarandoladestrucciónenlaAmazonía Peruana, <http://wrm.org.uy/es/libros-e-informes/enmascarando-la-destruccion-redd-en-la-amazonia-peruana/>
- (8) Zevallos, M., 24 de maio de 2013, Retrocesoenlaimplementación de la consulta previa, Noticias Aliadas, www.noticiasaliadas.org/articles.asp?art=6831
- (9) India tops WorldBank’sloanlist, <http://business.rediff.com/report/2010/jun/23/india-tops-world-banks-loan-list.htm>
- (10) Private EquityPaves Road for India’sInfrastructure, www.preqin.com/item/private-equity-paves-road-for-india-s-infrastructure/102/3798
- (11) World Bank offers Angola \$1 billiontofundinfrastructure, agriculture, www.theafricareport.com/Southern-Africa/world-bank-offers-angola-1-billion-to-fund-infrastructure-agriculture.html

[inicio](#)

Camboja: Pavimentando terras florestais para resorts de jogo



O maior parque nacional do Camboja, BotumSakor, vai receber um projeto de infraestrutura de 340 km², liderado pela empresa imobiliária Tianjin Union DevelopmentGroup, do norte da China. Florestas biodiversas serão transformadas em um resort de jogo do tamanho de uma cidade para “festejos e folias extravagantes”, e os moradores locais já estão sendo forçados a sair de suas casas.

Os planos do Union Group incluem uma rede de estradas, com uma rodovia de quatro pistas, um aeroporto internacional, um porto para grandes navios de cruzeiro, dois reservatórios, condomínios, hotéis, hospitais, campos de golfe e um cassino. Os canteiros de obras ao longo da rodovia de 64 km abrigam engenheiros chineses e são protegidos por soldados cambojanos. O acesso à área do resort propriamente dito está bloqueado por um guarda provincial do parque, apoiado por policiais do exército.

O projeto pretende mudar os moradores remanescentes para casas situadas cerca de 10 km no interior. No entanto, como um deles descreveu, a nova área não tem “trabalho, nem água, nem escola, nem templo. Apenas malária.” NhornSaroen, 52 anos, estava entre as centenas de famílias que já foram removidas. “Nos disseram que era terra chinesa e que não podíamos cortar uma única árvore”, diz ele. “Algumas pessoas se recusaram a sair. A terra delas foi tomada e agora elas não têm nada.” Ele recebeu uma casa em uma vila construída com esse propósito, muito longe da costa, o que lhe tirou seu principal meio de subsistência: a pesca. Outro morador disse que as florestas atrás de sua casa nova pertencem à empresa chinesa: “Se nos atrevermos a cortar um pedaço de uma árvore, podemos ser presos ou ter de pagar uma indenização de cerca de 100 dólares por árvore, segundo as autoridades locais”.

No ano passado, o governo cambojano deu as chamadas concessões econômicas de terra a dezenas de empresas, para que construíssem em 7.631 km², a maior parte em parques nacionais e santuários da vida selvagem. A área de concessões aumentou seis vezes entre 2010 e 2011, em parte como reflexo da influência econômica da China, que se espalha mais fundo no Sudeste Asiático.

Concentração de terras, exploração ilegal de madeira e despejos forçados têm sido comuns no Camboja, mas, ao fazer as concessões de terra, o governo legalizou efetivamente essas práticas nas últimas áreas selvagens do país. “Lá é a minha terra desde a geração dos meus avós”, diz SreyKhmao, 68 anos, de ThmarSar. “Eu vivia pacificamente lá até o Union Group ameaçar os moradores e mandar que eles retirassem seus pertences.”

A lei de terras de 2001 no Camboja proíbe concessões econômicas de terra superiores a 10.000 hectares, mas o Union Group ganhou um contrato de arrendamento por 99 anos, graças a um decreto real de 2008, que retirou 36.000 hectares de BotumSakor e os redefiniu. No mesmo ano, foi assinado um contrato entre o Ministro do Ambiente e o chefe do conselho de administração do Union Group. A empresa recebeu mais 9.100 hectares adjacentes no ano passado para construir uma hidrelétrica.

Uma porta-voz do Union Grupo disse que sua rede rodoviária foi bem recebida por pessoas na área. “Os moradores disseram que finalmente viam estradas reais e carros”, diz ela. “Nesse sentido, eu acho que nós contribuimos para o Camboja”. A China é o maior investidor estrangeiro e a maior fonte de ajuda externa. Essa ajuda, muitas vezes sob a forma de projetos de infraestrutura incondicionais, fez com que o primeiro-ministro Hun Sen dependesse menos de doadores ocidentais.

Mapas produzidos pelo grupo cambojano de direitos humanos Licadho mostram enormes arrendamentos no coração de santuários da vida selvagem, como Boeng Per e Phnom Aural, enquanto 19 concessões engoliram quase todo o parque nacional de Virachey, na remota fronteira do Camboja com o Laos e o Vietnã. No entanto, as concessões e os projetos de infraestrutura estão enfrentando fortes focos de resistência. “A empresa chinesa está ameaçando os nossos povoados. Nós nos recusamos a deixar as nossas casas na área”, denuncia a mulher, atemorizada pelo despejo.

Ferrovias para a mineração

Uma ferrovia de 400 km e um novo porto estão planejados para a província de PreahVihear, no Camboja. Para as populações locais, esses projetos implicarão graves impactos ambientais e sociais, bem como a perda de terras tradicionais e do acesso a recursos. Além de tudo isso, a ferrovia e o porto vão atender principalmente às necessidades das indústrias de mineração na região.

O Cambodia Iron and Steel Mining Industry Group, ou CISMIG, tem uma licença do governo para explorar cerca de 130.000 hectares com minério de ferro, perto da cidade de Rovieng, província de PreahVihear. Em janeiro de 2013, o CISMIG assinou um acordo com duas empresas estatais chinesas para construir 400 km de ferrovias e um porto, conectando uma planta de processamento de aço na província de PreahVihear, no norte, a um novo porto na província de Koh Kong, no golfo da Tailândia, no sul.

Existem várias empresas com direitos de exploração em PreahVihear e em províncias vizinhas. Ainda não há minas grandes em atividade na área, mas é possível que futuras minas de minério de ferro forneçam matérias-primas à usina de aço do CISMIG. Além disso, as minas que produzem outros tipos de minerais podem tentar usar os trilhos da ferrovia para transportá-los das províncias remotas do norte e do nordeste. Além disso, de acordo com o presidente do CISMIG, o porto será capaz de lidar com cerca de 50 milhões de toneladas de mercadorias por ano.

É muito difícil prever quantas pessoas e quais áreas serão diretamente afetadas pelo projeto, devido à pouca informação disponível ao público. A rota exata da ferrovia ainda não está clara, embora, com mais de 400 km, possamos esperar que ela afete uma quantidade considerável de terras sendo usadas por cambojanos para agricultura e/ou residência.

A cidade de Rovieng está localizada muito perto da já ameaçada floresta de Prey Lang. Mais infraestrutura também pode contribuir para a expansão de outras indústrias na região, bem como ao longo da rota ferroviária, aumentando ainda mais a pressão sobre a floresta e bacias hidrográficas vitais. Muitos moradores da região de Rovieng são de povos indígenas, e já há casos de comunidades entrando em conflito com as empresas de mineração que exploram a área.

No outro lado, a cidade costeira de Koh Kong ainda tem muitas florestas e, para chegar à costa, a linha ferroviária teria que passar pelo Parque Nacional de BotumSakor. Dependendo da rota da estrada de ferro, ela também pode atravessar ou ter impacto sobre o Santuário da Vida Selvagem de Beng Per, o Santuário da Vida Selvagem Aural, a Área Protegida das Montanhas Centrais do Cardamomo e a Floresta Protegida de Koh Kong. A ferrovia também teria que passar pelas concessões de terras do UnionDevelopmentGroup(1). As obras estão suspensas atualmente, apesar de planos para começar a construção no ano passado devido a problemas de financiamento (2). No entanto, o projeto, que espera concluir as obras até 2017, seria a maior infraestrutura de “desenvolvimento” na história do Camboja.

Informações extraídas do artigo e vídeo de Andrew Marshall and Prak Chan Thul, Reuters, “Insight: China gambles on Cambodia’s shrinking forests”, www.reuters.com/article/2012/03/07/us-cambodia-forests-idUSTRE82607N20120307; e do documento da Equitable Cambodia e Focus on the Global South, “The Chinese North-South Railway Project”, <http://focusweb.org/sites/www.focusweb.org/files/Cambodia-China-Railway-Development-BRIEF-EN.pdf>

Notas:

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

2 - Idem.

[início](#)

Amazônia: Disputa territorial e conflitos



Somos considerados a periferia da periferia

Antes de entrarmos no debate acerca das profundas mudanças que estão ocorrendo na Amazônia nos últimos anos, principalmente após a retomada dos grandes projetos públicos e privados de infraestrutura logística (rodovias, portos, aeroportos, sistemas de comunicação, hidrovias, ferrovias, hidrelétricas, gasodutos, oleodutos e outros) é interessante levantarmos uma questão relevante sobre a região, mas nem sempre refletida: a Amazônia é periferia em todos os países onde se encontra. Se olharmos atentamente o mapa veremos que na Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname, Guiana Francesa e Brasil a Amazônia é a periferia da periferia. Nela não se encontra a capital de nenhum dos países citados, bem como da colônia francesa. É normalmente a área mais bem conservada, porém é também a mais carente de políticas públicas que beneficiem a população. É considerado um território despovoado, atrasado economicamente, carente de empreendedores e que, por isso mesmo, deve ser ocupado, conquistado, dominado, controlado e integrado à globalização capitalista a fim de que os recursos naturais nela existentes sejam explorados e exportados, beneficiando fundamentalmente grandes grupos políticos e econômicos do Brasil e do exterior.

Se o Brasil é definido por muitos como a periferia capitalista, o que dizer da Amazônia? De acordo com a ótica dos dominadores à Amazônia não resta alternativa a não ser permanecer enquanto a periferia da periferia para onde são deslocadas as atividades econômicas intensivas na utilização de recursos naturais (terra, água, floresta, solo e subsolo), que promovem a degradação ambiental (mineração, agropecuária, produção de energia e exploração madeireira, entre outras), voltadas essencialmente à exportação, altamente subsidiadas pelo governo brasileiro (isenções fiscais e tributárias) e financiadas a juros baixíssimos. As indústrias poluidoras que não interessam ao Japão, Europa e Estados Unidos estão se transferindo para cá, como também aquelas que requerem grande quantidade de energia para a produção de mercadorias – as empresas de alumínio, por exemplo; ou ainda que exigem volume expressivo de água – como a produção de dendê, soja e a extração mineral –, ou outras cujos recursos naturais estão se esgotando nas áreas onde atuam – as madeiras asiáticas.

A disputa pelos territórios e seus recursos

Os grandes projetos de infraestrutura na Amazônia atendem a diferentes objetivos. Em primeiro lugar, rodovias, hidrelétricas portos e outros empreendimentos visam garantir a poderosos grupos econômicos nacionais e estrangeiros o acesso, uso e controle de vastas extensões territoriais e dos recursos naturais neles existentes. A infraestrutura que está sendo instalada na região vem para permitir o saque generalizado. Ocorre, porém, que esses territórios não são vazios demográficos. Neles há diversos povos indígenas, ribeirinhos, extrativistas, remanescentes de quilombos e outros. Portanto, são territórios ocupados, em alguns casos ancestralmente ocupados, cujos habitantes mantêm relações com a natureza qualitativamente distintas das nossas, pois não veem a natureza como mera mercadoria. Ao abrir essas áreas à exploração predatória a fim de atender as demandas externas, governos, empresas e aliados estão na verdade disseminando o conflito na Amazônia, pois as comunidades tradicionais, camponeses e povos indígenas não permitirão que suas áreas sejam destruídas sem reagir de alguma forma.

Em segundo lugar, ao Brasil interessa a integração da infraestrutura sul-americana pois ela barateará a exportação de soja, minério, madeira, carne e outros produtos aos mercados dos diferentes continentes. Além disso, esse processo tem permitido às empresas brasileiras entrar e controlar os mercados dos países vizinhos, contando para isso com o total apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de outras instituições financeiras públicas e privadas, dos diferentes ministérios, do parlamento etc. Isto sem falar na intenção dos segmentos sociais que controlam o Estado de tornar o Brasil a potência hegemônica na América do Sul.

Em terceiro lugar, os projetos de infraestrutura são importantes para os três países que disputam atualmente a

hegemonia na América do Sul, em particular na Pan-Amazônia: Brasil, China e Estados Unidos. A todos eles interessa que os empreendimentos previstos sejam efetivamente executados. A China, por exemplo, precisa de grande quantidade de minério e de produtos alimentícios e a Amazônia se tornou um de seus principais fornecedores. Além da questão econômica os Estados Unidos querem consolidar sua presença militar nesta parcela do continente americano. Nesse sentido, a Colômbia permanece como a maior “cabeça de ponte” dos interesses estadunidenses na nossa região. Se de um lado a conexão territorial a partir dos projetos de infraestrutura agrada aos estados e empresas transnacionais do Brasil, China e Estados Unidos, por outro, tende a acirrar os conflitos entre os três, pois suas perspectivas geopolíticas e estratégicas se confrontam em diversos pontos. Como esses conflitos se desdobrarão? Eis a questão!

Em quarto lugar, os movimentos sociais, ONGs, pastorais e outros segmentos sociais que se opõem a essa lógica de desenvolvimento econômico fundado na exploração intensiva e extensiva dos recursos naturais amazônicos não lutam contra uma ou outra empresa, um ou outro governo: a luta é contra um bloco de poder profundamente articulado desde o plano local até o internacional. Esse bloco de poder agrega governos, empresas (ALCOA, VALE, Suez, Odebrecht, Camargo Corrêa), parlamentos, judiciário, oligopólios de comunicação (TVs, rádios, internet, agências de notícias, jornais, revistas etc.), bancos (Santander, Itaú, Bradesco, BNDES, Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento, Fundo Monetário Internacional (FMI) e outros mais), agências multilaterais – a Organização Mundial do Comércio (OMC), em especial –, entidades empresariais (1) e mesmo parcela dos movimentos sociais e ONGs. Todos eles estão associados para garantir o apoio da opinião pública à execução dos projetos de infraestrutura – que reconhecidamente impactam o meio ambiente, povos indígenas, comunidades tradicionais e populações urbanas de modo irreversível –; realizar as reformas nas leis que flexibilizem a legislação ambiental e outras mais a fim de facilitar o acesso das grandes empresas às terras indígenas e de remanescentes de quilombos, áreas de preservação (florestas nacionais, parques, reservas extrativistas etc.), definir as medidas mitigadoras e/ou compensatórias para viabilizar a retirada de milhares de pessoas das áreas que interessam ao grande capital. Além disso, não podemos nos esquecer das medidas voltadas a combater todos os setores que se contrapõem a essa estratégia das forças hegemônicas, como a criminalização de lideranças e de suas organizações, perseguição política, estrangulamento financeiro das entidades e mesmo o uso da violência física.

Em quinto lugar a execução dos grandes projetos de infraestrutura está associada à estratégia do bloco de poder citado acima de tornar todos os elementos da natureza em ativos ambientais. Ou seja, entramos numa fase do capitalismo em que a natureza está sendo precificada. Agora o debate se dá em torno de quanto vale a tonelada do carbono, o trabalho de polinização realizado pelas abelhas, a floresta em pé, as potencialidades dos rios gerarem energia, a capacidade das algas de capturar resíduos poluentes etc.

Em sexto lugar a construção de todos os empreendimentos de infraestrutura que interessam ao grande capital também contribui à manutenção dos mecanismos de dominação nas mãos daquele bloco de poder. Portos, aeroportos, rodovias, hidrelétricas e outros são utilizados para financiar campanhas eleitorais tanto de membros dos executivos quanto dos legislativos, por exemplo. Da mesma maneira, ao garantir o acesso, uso e controle de vastas extensões territoriais e dos recursos naturais neles existentes a poderosos grupos empresariais os projetos de infraestrutura contribuem para que o sistema capitalista encontre novos meios de se alimentar e se reproduzir indefinidamente.

Em sétimo lugar os grandes projetos de infraestrutura são justificados a partir de ideias-chave que exercem profunda influência no imaginário popular. Entre essas ideias podemos citar as noções de progresso e de desenvolvimento. O poder político e ideológico dessas ideias-chave é muito forte. Por conta disso, enfrentamos dificuldades para nos contrapor ao discurso dominante já que de alguma forma nos encontramos presos aos esquemas de pensamento hegemônicos na sociedade. Daí ser necessário nos abriremos a outras possibilidades, como o debate sobre o Buen Vivir lançado a partir das experiências dos povos indígenas andinos, ou ainda a reflexão crítica sobre o neoextrativismo (2). O fato é que precisamos romper as amarras

que nos são impostas por ideias como progresso e desenvolvimento. Isto é tão importante quanto realizarmos manifestações para barrar a construção de uma hidrelétrica ou para não permitir a instalação de uma empresa de mineração.

Notas:

(1) Associação Brasileira de Alumínio (ABAL), [Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base](#) (ABDIB), [Associação Brasileira das Concessionárias de Energia Elétrica](#) (ABCE), Confederação Nacional da Indústria (CNI), Conselho Empresarial Brasil-Estados Unidos, para citar apenas alguns exemplos.

(2) Em síntese, denominamos neoextrativismo ou neoextrativista o modelo de desenvolvimento fundado na exploração intensiva de recursos naturais (mineração, hidrocarburos e outras), controladas por grandes grupos econômicos nacionais e transnacionais e com capacidade de provocar profundos danos socioambientais.

Por Guilherme Carvalho (FASE Amazônia – Brasil)

Email: gcarvalho@fase-pa.org.br

[início](#)

O “crescimento” liderado pela infraestrutura, promovido pelo Banco Asiático de Desenvolvimento na Índia e na região do Mekong (1)



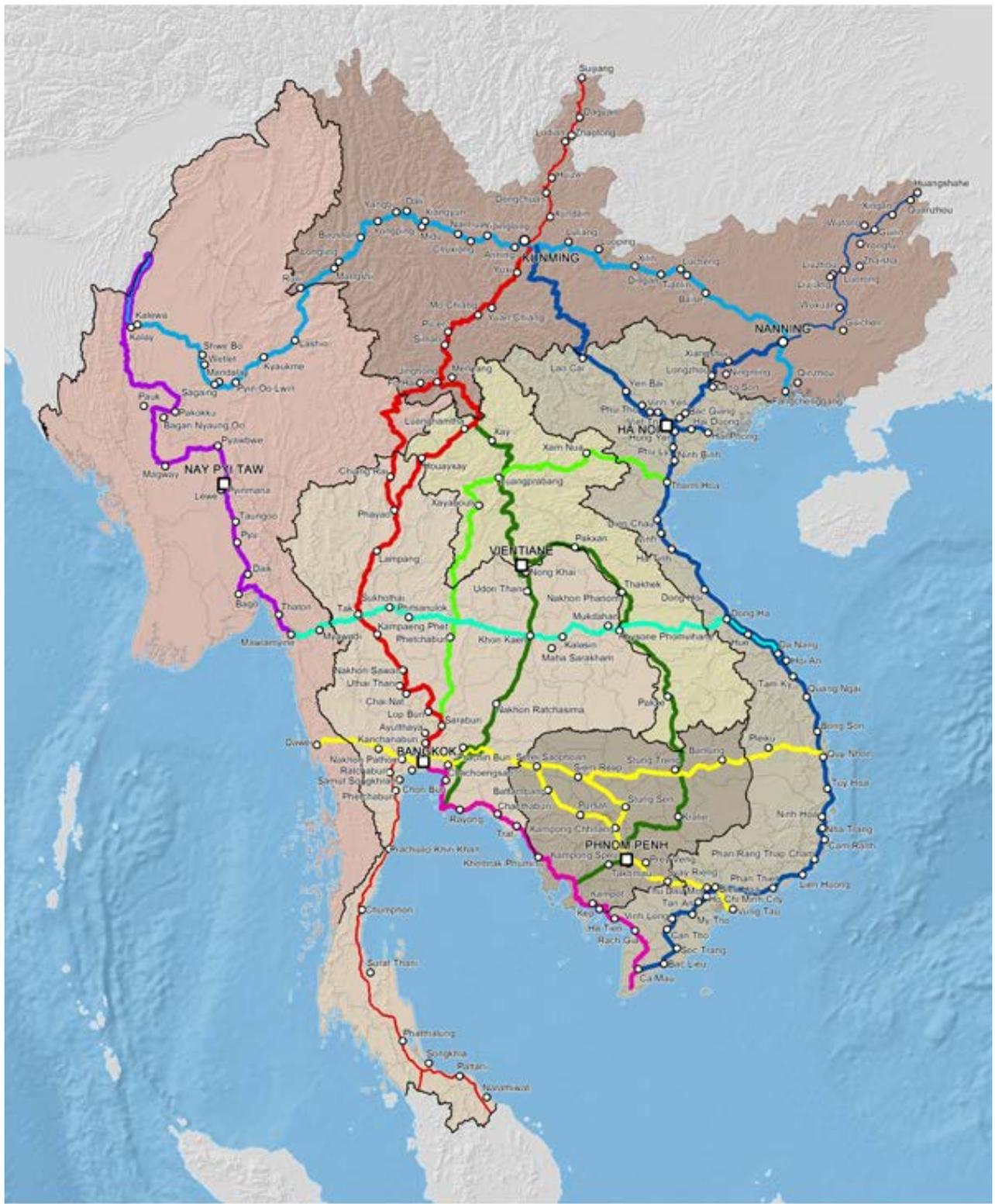
O Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB, em inglês) é fundamental para a geração de demanda e de condições para a privatização generalizada em praticamente todos os setores na região da Ásia-Pacífico, desde transporte, energia e desenvolvimento urbano até agricultura, água e finanças. Baseado em um “crescimento” liderado pela infraestrutura, o setor empresarial é impulsionado agressivamente nos projetos apoiados pelo ADB, por meio de parcerias público-privadas (PPPs), empréstimos, cofinanciamento e uma série de outros instrumentos financeiros.

Sob discursos de crescimento incluyente e ambientalmente sustentável e de integração regional, o ADB apoia projetos para acelerar o comércio e o investimento, principalmente em países com grandes recursos naturais, apesar do dano ambiental reconhecido e da alienação das populações. Entre eles, alguns dos principais são os

projetos de infraestrutura de transporte, energia e tecnologia da informação e comunicação, bem como as políticas e os sistemas regulatórios e financeiros voltados a atrair capital privado para investimento em projetos de infraestrutura.

Em sua estratégia para 2020, o ADB promove um papel mais importante para o setor privado em financiamento de infraestrutura, seja como patrocinador de projetos ou promovendo formas de investimento comumente usadas nos mercados financeiros, como títulos e fundos de capital (para entender essas formas de investimento diferentes, ver também o [Boletim 181 do WRM](#)). O ADB também promove “corredores econômicos”, na forma de bolsões de alto desenvolvimento de infraestrutura para atrair investimentos privados e promover o fluxo de livre comércio e investimento.

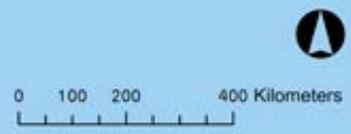
A Sub-Região do Grande Mekong (GMS, em inglês) é o principal programa de integração regional do ADB. Iniciada em 1992, a GMS visa transformar a região do Mekong em uma área de livre comércio e investimento de porte regional, alimentada e liderada por operações do setor corporativo. A maior parte do investimento de capital tem sido em transporte (rodoviário, ferroviário, aéreo e hidroviário), energia, telecomunicações, turismo, comércio, agricultura e no fortalecimento do setor empresarial. Desde 1992, foram concluídos ou estão sendo implementados projetos de infraestrutura que totalizam cerca de 10 bilhões de dólares. Entre eles estão a modernização da rodovia Phnom Penh (Camboja)-Ho Chi Minh (Vietnã) e o Corredor Econômico Leste-Oeste, que se estenderá do mar de Andaman até Da Nang, no Vietnã (1).



Transport Corridors of the Greater Mekong Subregion

- | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| Economic Corridor Roads | — North-South Corridor Extension | □ National capital |
| — Central Corridor | — Northeastern Corridor | ○ Administrative center |
| — East-West Corridor | — Northern Corridor | ○ Corridor town |
| — Eastern Corridor | — Southern Coastal Corridor | |
| — Eastern Corridor Extension | — Southern Corridor | |
| — North-South Corridor | — Western Corridor | |

- | |
|-------------------------|
| □ National capital |
| ○ Administrative center |
| ○ Corridor town |



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

Corredores de transporte da Região do Grande Mekong

www.gms-eoc.org/uploads/map/archives/map/GMS-TransportCorridor_30.jpg

A estratégia dos corredores econômicos também está sendo apoiada na Índia. No estado indiano de Chhattisgarh, o ADB vai fornecer 430.500.000 dólares para apoiar seis corredores de transporte e redes de estradas que passam por florestas e áreas indígenas, próximas a ricos depósitos de carvão e minerais. Um dos projetos mais destrutivos em que o ADB está envolvido é o Corredor Industrial Deli-Mumbai (DMIC, em inglês), um megaprojeto de infraestrutura que vai de Deli a Mumbai, passando por seis estados e cobrindo uma extensão total de 1.483 km. O DMIC inclui a construção de super-rodovias, usinas de energia, portos, ferrovias, aeroportos, cidades satélites, cidades-ímã, núcleos industriais, parques tecnológicos, etc. Estima-se que o investimento necessário atualmente para operacionalizar o DMIC seja de 90 bilhões de dólares, cuja maior parte é proveniente do governo japonês, com um envolvimento significativo do ADB. Embora o governo indiano seja o “proprietário” do DMIC, 75% dos projetos do corredor serão de propriedade privada, através de PPPs.

Apesar do atrativo discurso do ADB sobre redução da pobreza, o DMIC na Índia, por exemplo, vai tomar as terras até 200 km em ambos os lados do Corredor Especial de Cargas Deli-Mumbai, enquanto as 11 regiões de investimento e as 13 áreas industriais propostas exigirão terras entre 100 e 250 km² cada uma. Aproximadamente 180 milhões de pessoas serão afetadas e centenas de milhares de hectares de terras de agricultura e pecuária serão perdidas para grandes corporações que vão trazer poucos benefícios para as populações locais. O DMIC irá captar a água que é necessária aos agricultores para cultivar alimentos e às comunidades rurais para suas vidas diárias. Estudos mostram que os rios da região do DMIC já estão sob intenso estresse e não podem resistir a mais exploração (2). A aquisição de água e terras para o DMIC irá deslocar milhões de pessoas, destruir ambientes e recursos naturais preciosos e desencadear conflitos violentos entre as comunidades locais e as forças de segurança do Estado.

Além disso, o programa de empréstimos do ADB na Índia para 2013-2015 será alocado a quatro principais setores de infraestrutura: transporte, energia, cidades, e agricultura e recursos naturais, bem como a dois setores transversais: finanças e desenvolvimento de competências. A Estratégia de Parceria do País para 2013-2017, que está sendo formulada, incluirá o desenvolvimento de corredores econômicos de alta prioridade, a criação de mercados para financiar infraestruturas e a promoção da “integração” regional, através da plataforma de Cooperação Econômica Regional do Sul da Ásia (SASEC, em inglês) (3).

Espera-se que os governos adquiram terras, garantam acesso a depósitos de água e de minérios, facilitem o financiamento, deem proteção e garantias contra riscos, e ponham em prática políticas e regulamentações necessárias para facilitar as operações das empresas privadas. Mas a participação nas decisões sobre esses projetos não é estendida às comunidades locais, cujas vidas e meios de subsistência são prejudicados por elas. O Segundo Projeto de Desenvolvimento Rural da Região Montanhosa de Chittagong, em Bangladesh, provavelmente exigirá a aquisição de terras das comunidades locais, que constituem mais de 40% da população indígena do país.

Como afirma um artigo sobre “Desenvolvimento e os Recursos Comuns do Mekong”: qual a influência que as pessoas da região têm sobre as escolhas relacionadas ao desenvolvimento? Até onde elas estão envolvidas nas decisões que afetam seu bem-estar e o de seus filhos? Como podem lidar com as mudanças que acontecem, que costumam ir muito além de seu controle individual imediato? Como podem imaginar e tornar realidade um futuro melhor do que este modelo de desenvolvimento centrado na economia, que lhes está sendo constantemente imposto e que muitos são convidados a aceitar com fê cega, na esperança de que as

suas necessidades e aspirações sejam atendidas?” (4)

O modelo de desenvolvimento do ADB é predatório, antidemocrático, discriminatório e destrutivo. Este modelo garante benefícios para as corporações e classes altas, mas empobrece trabalhadores, pequenos agricultores, pescadores, comunidades indígenas e populações pobres rurais e urbanas. Aqueles que resistem às injustiças do modelo ou as apontam são rotulados como contrários ao desenvolvimento e ao Estado, sendo perseguidos e encarcerados. O ADB não pode ser reformado, ele deve ser parado. É necessário que unamos forças para resistir ao modelo de desenvolvimento extrativo e destrutivo do ADB e sua agenda de privatização.

Informações extraídas e adaptadas do artigo de ShalmaliGuttal, “Pursuing Privatization: the ADB Unchanging Vision of Development”, Focus on the Global South, <http://focusweb.org/content/pursuing-privatization-adbs-unchanging-vision-development>

Notas:

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

(2) Delhi-Mumbai Corridor, A Water Disaster in the Making? RomiKhosla e VikramSoni, Economic and Political Weekly, 10 de março 2012. VOL XLVII n. 10

(3) Asian Development Bank and India Fact Sheet: <http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2013/IND.pdf>

(4) Mekong Commons, Development and the Mekong

Commons, <http://www.mekongcommons.org/development-and-the-mekong-commons/>

[início](#)

Infraestrutura, desenvolvimento e recursos naturais na África: alguns exemplos de Camarões



Em um mundo caracterizado por crescimento lento, a África costuma se apresentar como o continente do futuro, com um crescimento médio próximo dos 5% e que permaneceu constante, inclusive durante a crise financeira mundial. Com efeito, o continente tem alto potencial, com recursos naturais diversificados e pouco explorados: recursos extrativos, madeira para construção, terras cultiváveis, etc. Contudo, é necessário desenvolver infraestruturas para que se possam esperar atrair investidores ao continente. Inspirando-se no exemplo do dinamismo econômico dos novos países industrializados da Ásia, da América do Sul e inclusive da África, vários países do continente aspiram a se converter em economias emergentes no prazo de uma geração. Com a assistência de organismos financiadores ou de investidores privados, esses países embarcaram em amplos programas de construção de infraestrutura nos setores de telecomunicações, energia e transporte. A título de exemplo, em um relatório intitulado *Infraestrutura na África, tempo de transformação* (Africa infrastructure: a time for transformation, 2010), o Banco Mundial fez um diagnóstico da situação no continente. Entre outras coisas, o relatório constatava que mais da metade do aumento do crescimento da África podia ser atribuído às infraestruturas, e que essa porcentagem aumentaria nos anos seguintes. Também calculava que, para dotar-se das infraestruturas de que necessitaria, o continente deveria realizar um investimento de 93.000 milhões de dólares por ano, um terço dos quais seria dedicado a manutenção.

Os impactos dessa estratégia sobre o meio ambiente e sobre os direitos das populações mais pobres do continente, as quais dependem com muita frequência dos recursos naturais para subsistir, nem sempre são levados em conta adequadamente, e é possível que as comunidades rurais terminem pagando um preço muito alto pelo desenvolvimento de infraestruturas. O objetivo deste artigo é ilustrar, a partir de dois projetos de infraestrutura localizados em Camarões, algumas de suas implicações tentaculares e os riscos associados a elas.

O oleoduto Chade-Camarões (1)

Construído a partir do ano 2000 para transportar o petróleo bruto produzido no Sul do Chade (bacia de Doba) até Kribi, na costa atlântica de Camarões, o oleoduto de mais de 1.000 km era o projeto de infraestrutura mais importante executado até então na África Subsaariana. Os países que recebiam esse

investimento, Camarões e Chade, não tinham nenhuma experiência na realização e no monitoramento de estudos de impacto ambiental e social para projetos dessa envergadura. Devido à participação do Banco Mundial e da Corporação Financeira Internacional, sócios financeiros do projeto, os critérios aplicados ao estudo de impacto, ao regime de indenização da população autóctone, aos mecanismos de recurso, etc., tinham sido os do Grupo Banco Mundial. E apesar da atenção especial que a opinião pública internacional prestou ao projeto devido às polêmicas que cercaram as etapas de preparação e aprovação, foi possível constatar que as medidas de mitigação social e ambiental não haviam funcionado como previsto, e que essas falhas haviam ocasionado impactos negativos, às vezes não previstos, mas desde então irreversíveis. Como exemplo, podemos mencionar o que aconteceu à pequena comunidade de pescadores de Ebomé, aldeia do distrito de Kribi, onde se encontra o ponto de saída do oleoduto até o Oceano Atlântico. Tendo sido próspera em outros tempos, a comunidade viu sua economia totalmente arruinada quando se dinamitou um recife rico em peixes, situado a dois quilômetros da costa. Aparentemente, o recife não havia sido identificado durante o estudo de impacto do projeto, e sua destruição não resultou em indenização imediata, apesar dos protestos dos pescadores. Cinco anos mais tarde, criou-se um recife artificial nesse lugar, mas os peixes não voltaram. Deve-se acrescentar que, para a comunidade de Ebomé, o recife também era um local sagrado, residência dos “mamiwata” ou espíritos da água, encarregados, entre outras coisas, de atrair os peixes e os colocar à disposição da aldeia. A destruição do recife teria provocado a cólera e a partida dos espíritos... Não se trata de um caso isolado e, mais de dez anos depois de festejar o primeiro barril de petróleo, continuam aparecendo muitos problemas não resolvidos devidos à construção do oleoduto. Após duas queixas apresentadas ao Painel de Inspeção do Banco Mundial (2), outras duas estão atualmente pendentes perante o Conselheiro-mediador da Corporação Financeira Internacional, o que demonstra que persistem os problemas ambientais e sociais (3).

Apesar de ser, ele próprio, um enorme projeto de infraestrutura, o oleoduto Chade-Camarões é só a coluna vertebral de uma vasta rede de oleodutos que serão construídos progressivamente em torno do lago Chade para levar o petróleo do interior do país até o Oceano Atlântico. Nenhuma das jazidas seria economicamente viável se exigisse um oleoduto individual para transportar o petróleo bruto da zona petrolífera até o oceano. Assim, a viabilidade econômica só se consegue compartilhando uma parte do custo de construção da infraestrutura de transporte. Essa é a razão pela qual o oleoduto entre Chade e Camarões é de grande interesse estratégico: ele permite fomentar a busca e a exploração de petróleo em todas as regiões situadas a uma distância razoável de seu percurso. Sem dúvida, é por isso que o Banco Mundial deu uma ajuda decisiva à construção do oleoduto, concedendo financiamento, mas também o indispensável seguro contra o risco político, sem o qual o projeto dificilmente teria podido acontecer, em função da instabilidade política que reinava no Chade. Quase todas as novas licenças petrolíferas estão situadas em zonas vulneráveis: no interior do lago Chade, dentro do Parque Nacional de Waza, na planície inundável de Waza-Logone, em ambos os lados da fronteira entre Chade e a República Centro-Africana, etc. Esses projetos, assim como outro que está muito mais adiantado, situado ao sudeste do Níger (ver mapa), não foram objeto de estudos de impacto ambiental e social sob os critérios do Banco Mundial. Mesmo assim, já se chegou a um acordo entre o governo do Níger e o COTCO, um consórcio dirigido pela EXXON, encarregado da gestão do oleoduto. A execução desses projetos multiplicará os impactos ambientais e sociais, muito mais que o projeto inicial. Porém, no momento da construção do oleoduto, alguns dos acontecimentos que hoje se prevêem já estavam previstos, mas não haviam sido levados em conta nos estudos de impacto. Com efeito, as ONGs que realizavam o acompanhamento do projeto haviam observado que o oleoduto estava superdimensionado com relação ao volume das reservas existentes na bacia de Doba. Portanto, parece evidente que, desde o início, estava previsto que esse oleoduto serviria para transportar petróleo proveniente de outras jazidas, além da de Doba. Conscientes disso, e para evitar que o oleoduto facilitasse a realização de atividades petrolíferas perto da costa, onde seriam especialmente poluidoras, algumas ONG haviam exigido que se incluísse no contrato entre o Grupo Banco Mundial e os outros sócios (os Estados de Camarões e Chade e o consórcio dirigido pela EXXON) uma cláusula que lhes exigisse aceitar unicamente petróleo cuja produção respondesse às

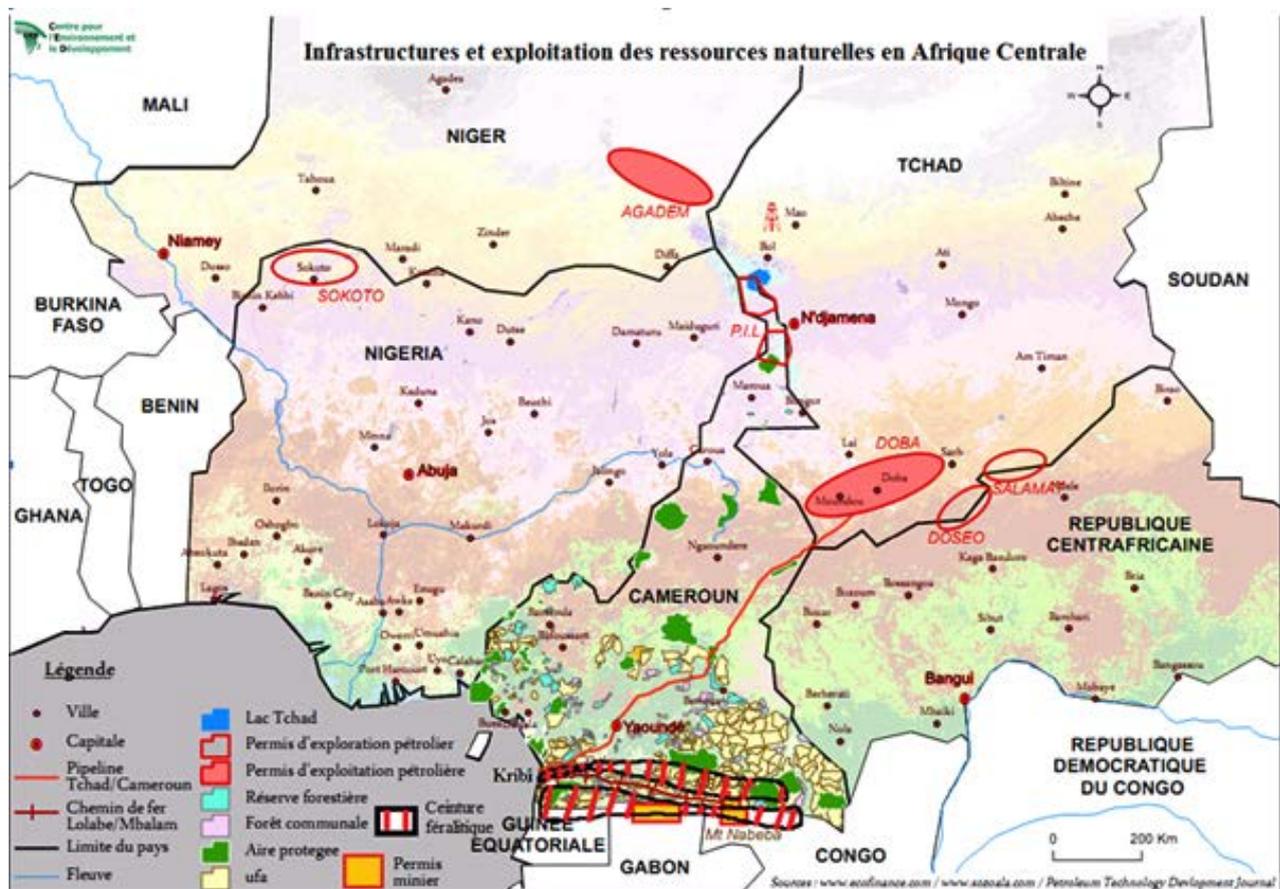
mesmas exigências sociais e ambientais do projeto inicial. O artigo 4.05 do acordo de empréstimo de 29 de março de 2001, entre a República de Camarões e o Banco Mundial, está redigido como segue: “O tomador do empréstimo deve garantir que todo o petróleo desenvolvido nos Campos de Petróleo da Bacia de Doba, o qual se propõe que seja transportado através de qualquer parte do Sistema de Transporte em Camarões, seja desenvolvido de acordo com os princípios estabelecidos no Plano de Manejo Ambiental que diz respeito a análise e proteção ambiental, consulta, divulgação de informações, reassentamento e compensação, e com os processos jurídicos e administrativos equivalentes especificados neles e aplicados em relação ao petróleo desenvolvido nos Campos de Petróleo da Bacia de Doba”.

Em 30 de outubro de 2013, os governos de Níger e Camarões assinaram um acordo para transportar os 324 milhões de petróleo bruto da jazida de Agadem, no Níger, pelo oleoduto entre Chade e Camarões. O governo do Níger construirá um oleoduto de 600 km desde a jazida petrolífera até o ponto de ligação com o oleoduto existente (4). Esta situação dá a infeliz impressão de que os promotores do oleoduto fizeram promessas que não tinham intenção de cumprir, só para conseguir que se construísse a infraestrutura principal, a partir da qual se poderiam realizar as outras sem necessidade de obter novos financiamentos restritivos de agências públicas internacionais.

A ferrovia Congo Norte-Kribi e o porto de águas profundas de Kribi

Embora se trate de duas infraestruturas distintas, é possível considerar que fazem parte de um complexo integrado, construído por entidades diferentes, mas que apontam a um mesmo fim: conectar com o Oceano Atlântico às profundidades da floresta equatorial e suas ricas jazidas.

A ferrovia para um trem de alta velocidade faz parte do projeto de exploração das jazidas de ferro de Mbalam (Camarões) e Nabeba (Congo) (5) no coração da selva equatorial e do TRIDOM, maciço florestal localizado entre Camarões, Gabão e a República do Congo. Essas concessões mineradoras afetarão espaços florestais, alguns dos quais abrigam uma biodiversidade excepcional e fornecem habitat e sustento a numerosas comunidades, enquanto outros estão destinados à exploração florestal em grande escala. Essa ferrovia de pouco mais de 500 km se dedicará a transportar o minério de ferro das duas concessões de exploração até o porto de Kribi. Como se vê no mapa, a parte meridional de Camarões e o norte do Congo e do Gabão têm abundantes jazidas de ferro e outros minérios, cuja exploração seria facilitada pela presença da ferrovia. Também aqui, como no caso do oleoduto, a partir de uma infraestrutura básica, será desenvolvida uma rede de vias secundárias para unir várias concessões dispersas à via principal que vai do Congo ao oceano e facilitar a exploração de recursos minerais da zona florestal em torno ao equador. Também aqui, os estudos de impacto se limitaram a analisar a zona de mineração e a ferrovia principal, sem levar em conta todas as outras infraestruturas que se somarão inevitavelmente às já realizadas.



O que esses dois exemplos nos ensinam?

Os ensinamentos podem ser vários, mas nos limitaremos a mencionar alguns.

1. As infraestruturas planejadas são muitas, mas nem todas têm a mesma importância: algumas acarretam mais destruição do meio ambiente e violações de direitos do que outras; do mesmo modo, algumas são mais estratégicas, ou seja, servirão de base ao desenvolvimento de muitas outras.

2. Embora tenha melhorado desde a construção do oleoduto, a regulamentação sobre estudos de impacto ambiental e social continua sem se adaptar à complexidade cada vez maior dos projetos, sobretudo os relacionados à construção de grandes instalações e à exploração de recursos naturais – que implicam a organização de uma coabitação de duração muito longa com as comunidades, e põem em perigo as bases de sua existência e seus direitos culturais.

3. Produz-se uma fragmentação do estudo dos impactos ambientais e sociais que não permite medir os verdadeiros impactos cumulativos dessas infraestruturas. A fragmentação relativiza as repercussões desses investimentos sobre as comunidades e o meio ambiente, tornando-as mais aceitáveis.

4. O Estado participa do funcionamento dessas infraestruturas para garantir a competitividade, vantagem indispensável para atrair investimentos. Para consegui-lo, endivida-se, e quem ganha são as multinacionais, porque veem facilitadas suas atividades de exploração dos recursos naturais. O pagamento da dívida ficará para o povo. Porém, as empresas levam a maior parte das receitas geradas pela exploração de recursos. E a parte correspondente ao Estado se divide de maneira desigual, contra os mais pobres, que são justamente quem mais sofre as consequências da construção de infraestruturas. No caso de Camarões, por exemplo, vemos um re-endividamento massivo com essa finalidade, principalmente diante da China. É mais do que provável que se lance mão dos recursos naturais para pagar essa dívida.

5. Esses empreendimentos têm um custo especialmente alto para o clima: além das emissões de gases de efeito estufa diretamente associadas à construção de infraestruturas, devem-se considerar as que provêm da

exploração de recursos e, no caso do petróleo, de sua utilização.

6. Na falta de um planejamento adequado, esses empreendimentos de infraestrutura imporão limitações aos futuros esforços de ordenação territorial. Eles acabam não sendo rentáveis para todos, e ainda menos para os mais pobres. Além disso, são particularmente nefastos para o meio ambiente e, embora feitos em função do “desenvolvimento”, cabe pensar que, no longo prazo, trarão mais problemas do que soluções.

Notas:

(1) Para informações referentes ao projeto, ver o site

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/AllPanelCases.aspx>.

(2) O Painel de Inspeção é um mecanismo de recurso independente, aberto a comunidades e indivíduos afetados negativamente (ou que possam chegar a sê-lo) por projetos financiados pelo Banco Mundial.

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/Home.aspx>. Para informações acerca dos dois casos apresentados ao Painel de Inspeção sobre o projeto petrolífero e o oleoduto Chade-Camarões, ver

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/ViewCase.aspx?CaseId=52> e

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/ViewCase.aspx?CaseId=59>.

(3) Para informação referente aos casos em análise perante o conselheiro mediador da Corporação Financeira Internacional, ver: http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=168,

<http://www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/links-168.aspx>, http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=179,

<http://www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/links-179.aspx>.

(4) <http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique>

[e-subsaharienne/20378-le-brut-nigerien-transitera-par-le-pipeline-t](http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique)

[Chade-cameroun.html](http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique).

(5) Sobre este projeto, ver [https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/](https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/PresentationCameroonTradeandInvestmentForum)

[ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/](https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/)

[PresentationCameroonTradeandInvestmentForum](https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/PresentationCameroonTradeandInvestmentForum).

Por Samuel Nguiffo, (CED em Camarões)

Email: snguiffo@cedcameroun.org; snguiffo@yahoo.fr

[início](#)

Desenvolvimento ou destruição: O que significam os projetos de infraestrutura na África para suas florestas e seu povo?



Antecedentes

Muito já se escreveu sobre o saque da biodiversidade e outros recursos naturais da África e, em especial, onde houve impactos sociais, econômicos e ambientais negativos. Por exemplo, na derrubada de florestas, na extração inescrupulosa de minérios e na conversão de terras comunitárias em plantações industriais. Mas, apesar de uma mudança política substancial ao longo dos últimos 100 anos, a relação econômica da África com o Norte global continua desigual.

Embora os métodos atuais para sugar a riqueza da África possam parecer diferentes dos usados no passado, os efeitos negativos da extração de recursos continuam. Embora tenham conseguido a liberdade política na “independência”, muitos países africanos ainda são controlados por potências estrangeiras, mas não apenas pela Grã-Bretanha e por outros países europeus. A atual demanda por recursos africanos também vem da América do Norte e da Ásia.

No início da época colonial, a simples extração de pedras preciosas, marfim, peles de animais e penas de avestruz era glorificada. Os povos locais foram explorados em seu conhecimento local, alimentação e mão de obra, inclusive por meio da escravidão. Missionários, comerciantes e exploradores pagavam o mínimo, principalmente com bugigangas: espelhos, pulseiras e miçangas, mas também com armas e álcool. Quando os governos europeus se deram conta de que os depósitos minerais e as terras da África eram valiosas recompensas, a incursão militar se tornou o principal método de apropriação. A primeira onda de infraestrutura –estradas e ferrovias para movimentar soldados e equipamentos –foi usada mais tarde para exportar os seus espólios. Com o tempo, foi construída uma extensa rede de estradas, ferrovias e portos para facilitar a extração e o transporte, principalmente aos mercados europeus.

Isso trouxe uma nova fase na exploração da África. Os países estrangeiros começaram a acumular capital na forma de recursos naturais e infraestrutura construída nos territórios colonizados, mas os lucros foram para bancos no exterior, a ser usados para ajudar a financiar mais subjugação. Este sistema de extração autosustentada de recursos vem empobrecendo os africanos até hoje, embora os países coloniais tenham sido substituídos por uma força mais poderosa, mas insidiosa: bancos comerciais protegidos pelos governos de seus países. Isso também fornece um conveniente tampão de “setor privado” para proteger aqueles que trabalham nos bastidores, orquestrando grilagem de terras, extração de madeira e minérios ou fazendo o processamento industrial primário de seus espólios, o que também depende do acesso à mão de obra africana barata e de aplicação leniente das leis ambientais e de defesa da saúde do trabalhador.

Assim, embora a paisagem política possa ter mudado, a riqueza natural existente ou criada na África pelas comunidades locais ainda é acumulada principalmente sob a forma de capital financeiro mantido em países de

outras regiões do mundo.

No presente

Atualmente, o atrativo do chamado “Investimento Estrangeiro Direto” leva muitos líderes e elites políticas da África a incentivarem a extração de uma gama ainda maior de recursos, na forma de “matérias-primas” necessárias para ajudar a sustentar economias industrializadas do Norte. Além disso, um complexo conjunto de instituições financeiras internacionais (IFI) trabalha em parceria para espremer mais sangue da África. Nos últimos tempos, os “investidores” privados têm sido ofuscados por instituições financeiras multilaterais, incluindo o Banco Europeu de Investimento (BEI), o Banco Mundial (BM) e sua ramificação, a Corporação Financeira Internacional (CFI), que ainda seguem os governos que as financiam.

À espreita, em segundo plano, o Fundo Monetário Internacional (FMI) parece exercer uma influência desproporcionalmente poderosa sobre as escolhas de política econômica de muitos países africanos, incentivando um aumento da exploração dos recursos naturais em busca de crescimento econômico bruto. O FMI também ajuda a influenciar os países com baixo “Produto Interno Bruto”, ou PIB, a tomar emprestado dinheiro para transporte e outros tipos de infraestrutura, com vistas a ajudar o movimento e a exportação de mercadorias básicas, principalmente minérios e madeira não beneficiados, mas pouco faz para apoiar projetos de comunidades locais. O FMI também tenta influenciar onde e como sua ajuda financeira pode ser gasta, como no Quênia (1).

O FMI promoveu o conceito de “crescimento econômico” contínuo, baseado no aumento do PIB nacional, que não serve para alcançar um desenvolvimento local sustentável que beneficie os cidadãos locais e não as corporações multinacionais. Ele se baseia na exploração de curto prazo e no consumo de recursos limitados ou finitos, como a água, para impulsionar a atividade econômica. Isto faz com que os recursos naturais se esgotem rapidamente e reduz as oportunidades locais de benefícios e emprego. Um exemplo é a forma como o Quênia parece ter sido influenciado pelo FMI a tomar medidas para “reabilitar” as florestas conhecidas como “Torres de Água”, levando comunidades locais e povos indígenas a serem retirados de partes do Complexo Florestal Mau, e mais recentemente, a despejos forçados do povo sengwer na área das Colinas de Cherangany. Ao mesmo tempo, o Serviço Florestal do Quênia tem planos para estabelecer plantações industriais de madeira nessas áreas, que irão usar mais água do que a agricultura de subsistência que substituem (2).

Outra ameaça à independência econômica dos países africanos é o esquema da ONU para “salvar o clima” conhecido como REDD+ ou “Redução de Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal”. Restam poucas dúvidas de que o REDD+ contribuiu para o despejo dos sengwers, devido a possíveis pagamentos em dinheiro por créditos de compensação de carbono obtidos através do chamado “manejo florestal sustentável”. Isso está ligado a os planos para plantações descritos acima, convertendo terras de reserva florestal em monoculturas de pinheiros exóticos que causam muito mais danos à biodiversidade, solos e cursos d’água, e acabam liberando ainda mais dióxido de carbono na atmosfera do que a pequena agricultura (3).

Em muitos casos, as nações africanas ainda têm fortes laços culturais e econômicos com os países coloniais que as governaram anteriormente, como a relação entre a França e suas ex-colônias na África Ocidental e as relações contínuas entre Portugal e suas antigas províncias africanas Angola e Moçambique. Mas não importa quais possam ser as conexões históricas, o principal interesse dos antigos senhores coloniais continua o mesmo: manter a influência sobre os governos e os povos africanos para garantir a propriedade ou o controle dos recursos. A ajuda ao desenvolvimento (incluindo a ajuda alimentar) é uma ferramenta poderosa nesse sentido, já que pode ser usada para criar dependência econômica através do aumento da dívida e da dependência em relação a esmolas. Ela também garante que uma parcela menor de benefícios vá para

proprietários africanos legítimos – comunidades locais e povos indígenas – que preservem florestas e outros ecossistemas de onde os recursos são extraídos.

Para impedir a resistência popular local ao roubo de recursos africanos, agentes das potências neocoloniais muitas vezes empregam táticas militares, que exigem equipamentos e armas caros para desestabilizar ospaíses. Usar grupos locais para ajudar as empresas de mineração e extrativismo a afirmar e manter seu controle sobre os recursos florestais e minerais é, provavelmente, mais regra do que exceção. Para ilustrar este argumento, tem havido recentemente conflitos armados ligados a o acesso a recursos em vários países: Sudão do Sul, República Centro Africana, Uganda, Somália, Quênia e República Democrática do Congo. Em quase todos os casos, conhecimentos e equipamentos militares vieram de fora do país afetado, o que significa que devem ser fornecidos ou, pelo menos, pagos por uma entidade estrangeira com interesse em ter acesso a os recursos de terras ou minerais nos países africanos. O financiamento para a “infra estrutura militar” tem substituído o uso de mercenários estrangeiros, mas a abordagem básica permanece a mesma: dividir e governar, explorando conflitos locais.

Uma nova forma de extração

A África é vista como um mercado consumidor ingênuo para importações com preços altos, mas de baixa qualidade. Seja para água potável engarrafada, sementes geneticamente modificadas, comida ruim para a saúde ou roupas baratas, o mundo empresarial vê oportunidades na África! Para empresas multinacionais que procurem aumentar vendas e lucros ou se antecipar a iniciativas empresariais locais que possam ameaçar sua posição dominante nos mercados globais, a África é considerada madura para a colheita.

Países como a África do Sul têm pago uma quantidade enorme de dinheiro por equipamento militar que não valem tanto, supostamente para se proteger de inimigos percebidos ou potenciais. Muitas vezes, no entanto, eles não têm os meios para manter adequadamente seus novos brinquedos de “dissuasão em massa”. Além da África do Sul, poucos países africanos têm capacidade para fabricar suas próprias armas, tornando o continente um alvo fácil para países estrangeiros que queiram vender seu equipamento militar excedente ou ultrapassado. É provável que muitas transações de armamentos não envolvam dinheiro vivo, que geralmente é escasso; por isso, alguns governos África nos podem acabar oferecendo concessões de mineração com grandes descontos ou direitos comerciais como pagamento. Quando soldados pouco disciplinados portam armas carregadas, muita coisa pode e vai dar errado(4)

A falsa filosofia que motiva esse tipo de ganância e ambição se baseia na idéia maluca de que pode haver crescimento interminável da produção e do consumo, impulsionado por uma expansão aparentemente infinita da população humana no mundo. O número de pessoas deverá passar de 9 bilhões em meados do século, aparentemente para responder às preces das grandes empresas pedindo lucro. Mas, usando lógica simples, e ciente de que ocupamos um planeta com uma área de terra habitável que diminui rapidamente, recursos naturais que se reduzem, ecossistemas em risco de colapso e mudança climática acelerada, todos devem entender que é necessária uma mudança radical de atitudes e comportamentos humanos. No entanto, para que isso seja possível, o sistema econômico global também deve ser mudado, de capitalismo desenfreado a um sistema que respeite os direitos da natureza e das pessoas.

Os efeitos perversos da infraestrutura

O estabelecimento de infra estrutura “concreta” surge como resposta a uma necessidade específica – por exemplo, ferrovias para o transporte de minérios das minas no interior a portos costeiros – ou como iniciativa de risco que pressupõe que a demanda por certos serviços irá se desenvolver a um ritmo previsto e que acabará justificando o custo de sua construção. Um exemplo é a construção de uma rodovia para a qual há uma demanda insuficiente no momento, mas que poderia ser usada integralmente em algum momento

incerto no futuro. Na África do Sul, há alguns exemplos claros de “elefantes brancos” construídos por seu “valor de ostentação”, como os estádios de futebol superfaturados construídos antes da Copa do Mundo de Futebol de 2010.

O Aeroporto Internacional King Shaka, de Durban, foi construído principalmente para acomodar um breve fluxo de passageiros extras que visitaram Durban durante a Copa do Mundo, mas agora opera bem abaixo de sua capacidade potencial, enquanto o antigo aeroporto de Durban, perfeitamente utilizável e reformado havia pouco tempo, está sem uso. Independentemente de um extravagante sistema do governo para transformá-lo em um porto de contêineres “escavado” em algum momento futuro, o aeroporto provavelmente continuará a ser um sumidouro de recursos públicos no futuro. Dada a necessidade urgente de combater as mudanças climáticas reduzindo as emissões de combustíveis fósseis, tanto o novo aeroporto internacional quanto o novo porto de contêineres proposto revelam ser más idéias, mas a South African Airways, subsidiada pelo governo, planeja ampliar sua frota de grandes jatos!

Um aspecto importante de qualquer grande projeto de infra estrutura é que ele deve atender a uma necessidade local existente desde o início, e não ser construído apenas para se alcançar algum outro propósito imaginado ou desejado; e deve ser capaz de gerar renda suficiente desde o início, de modo a conseguir saldar os empréstimos contraídos para pagar por sua construção. Os exemplos de despesas supérfluas acima não são os únicos na África que têm desperdiçado escassos recursos financeiros, mas deve-se enfatizar que as decisões irracionais de tomar emprestadas grandes quantidades de dinheiro para construir infra estrutura desnecessária certamente aumentarão a dívida dos países e, por tanto, sua capacidade de obter crédito.

Em toda a África, estão sendo construídos ou planejados ambiciosos projetos de infra estrutura de grande porte, incluindo barragens imensas nos rios Congos e Nilo, rodovias, ferrovias, portos e usinas de eletricidade. Mas será que eles melhoram a vida das comunidades africanas ou ajudam a aumentar a extração de recursos, o dano ambiental e o sofrimento humano?

(1) www.businessdailyafrica.com/IMF-and-World-Bank-raise-the-red-flag-over-Kenya-debt/-/539546/2252232/-/68mp65/-/index.html.

(2) www.imfbookstore.org/ProdDetails.asp?ID=9781455207589&PG=1&Type=BL

(3) www.no-redd-africa.org/images/pdf/sengwernranletter12march2014.pdf

(4) www.amnesty.org/en/news/dr-congo-arms-supplies-fuelling-unlawful-killings-and-r-ape-2012-06-12; Chasing bullets in the DRC: <http://reliefweb.int/report/democratic-republic-congo/chasing-bullets-drc>

Por Wally Menne, The Timberwatch Coalition (www.timberwatch.org)

Email: plantnet@iafrica.com

[início](#)

POVOS EM AÇÃO



Carta à Comissão Interamericana de Direitos Humanos chamando-a a exigir do Estado Equatoriano o cumprimento integral das medidas cautelares outorgadas para a proteção da vida e da integridade pessoal dos membros dos Povos Indígenas Isolados no Equador, principalmente os grupos indígenas tagaeri e taromenane, pertencentes aos waoroni, bem como dos territórios nos quais habitam. Os signatários expressam imensa preocupação com a decisão do governo equatoriano de intensificar as atividades de extração de petróleo e gás no interior do Parque Nacional Yasuní, na zona preservada dos blocos 31 e ITT. Portanto, exige-se que sejam interrompidas as atividades que já estejam sendo realizadas nesse bloco.

Signatários: SurvivalInternational, WRM - Movimento Mundial pelas Florestas Tropicais, CIMI - Conselho Indigenista Missionário, consultor independente para povos indígenas isolados Antenor Vaz e jornalista David Hill.

[Leia a carta em Espanhol](#)

[inicio](#)

HidroAysén se afunda em Comitê de Ministros por forte pressão social



Mapuexpress

Depois de mais de cinco anos de luta contra o megaprojeto energético HidroAysén, que contemplava a construção de cinco represas hidrelétricas na Patagônia, o Comitê de Ministros do Chile resolveu rejeitar o nefasto projeto, salvando a Patagônia da hidroeletricidade imposta pelas transnacionais e apoiada pelos governos.

[inicio](#)

Movimentos sociais comemoram votação histórica no Conselho de Direitos Humanos das Nações Unidas



O CDH da ONU se afasta das normas voluntárias e se aproxima de um tratado vinculativo para evitar as violações dos direitos humanos por empresas transnacionais. Depois de semanas de negociação por parte dos países do Norte para evitar a criação de um grupo de trabalho intergovernamental que discuta obrigações de direitos humanos vinculativas para Empresas Transnacionais, o CDH aprovou uma resolução para iniciá-lo, com 20 votos a favor, 14 contra e 13 abstenções.

<http://www.stopcorporateimpunity.org/?p=5833>

[início](#)

O Tribunal Permanente dos Povos (TPP) foi realizado com movimentos sociais de todo o mundo e se lançou o Tratado dos Povos sobre Empresas Transnacionais (ETNs)



O Tribunal Permanente dos Povos (TPP) foi realizado com movimentos sociais de todo o mundo e se lançou o Tratado dos Povos sobre Empresas Transnacionais (ETNs), enquanto Estados-membros do Conselho de Direitos Humanos da ONU debatiam, em Genebra, regras para as empresas transnacionais. O TPP realizado em 23 de junho de 2014 examinou 12 casos nos setores de mineração, petróleo e água, apresentando provas de que as operações das empresas transnacionais causam danos irreparáveis às comunidades, violando os direitos humanos das pessoas e gerando impactos sobre a natureza e o meio ambiente.

<http://www.stopcorporateimpunity.org/?p=5777>

O tratado pode ser lido aqui: http://www.stopcorporateimpunity.org/?page_id=5534

[início](#)

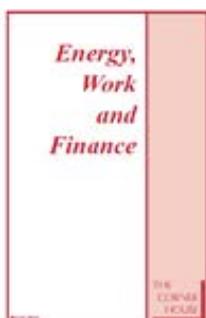
“Não haverá caminho de volta do caos climático se não pararmos as corporações poluidoras e mudarmos o sistema”



As negociações do clima em Bonn, Alemanha (4 a 15 de junho) evidenciaram, mais uma vez, que as negociações sobre mudança climática estão sendo dominadas por Estados irresponsáveis, poluidores e corporações. Eles só se preocupam com suas operações atuais e com a busca de lucros por meio de mais exploração de combustíveis fósseis e de novos mercados de carbono, que estão destruindo florestas, solos, terras úmidas, rios, mangues e oceanos, bem como financiando e privatizando os ecossistemas e a própria natureza da qual nossas vidas dependem. Leia a declaração em [Inglês](#) e [Francês](#)

[início](#)

RECOMENDADOS



Energia, trabalho e financiamento

Este relatório argumenta que aqueles movimentos sociais que buscam um futuro energético mais verde e mais democrático, deveriam considerar energia e financiamento como processos políticos em constante mudança. Como movimentos podem estabelecer alianças mais fortes para obter as mudanças necessárias? Em que pontos os regimes destrutivos de energia e financiamento, atualmente dominantes, são mais vulneráveis? Ambas as questões podem ajudar na compreensão de como a energia e o financiamento foram sendo construídas e contestadas ao longo de dois séculos de transformações drásticas na indústria, nos meios de subsistência e na exploração.

<http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/energy-work-and-finance>

[início](#)

Capítulo 10: Parceria público-Privada e captura institucional: Estado, instituições internacionais e povos indígenas no Chade e em Camarões



Korinna Horta, em UNRID, *The Politics of Resource Extraction*. O projeto de Petróleo e Gasoduto Chade-Camarões, apoiado pelo Banco Mundial, alavancaria um investimento privado muito maior por parte do consórcio liderado pela Exxon Mobil. Este artigo mostra como as parcerias público-privadas (PPPs), em sua maior parte, deixam mais empobrecidas as populações locais que vivem ao longo do gasoduto, incluindo as comunidades pigmeias nativas de Camarões, destruindo as florestas de onde elas obtêm a maior parte de sua subsistência.

https://urgewald.org/sites/default/files/the_politics_of_resource_extraction.pdf

[início](#)



A consulta inconsulta do Equador

Acción Ecológica, Nem livre, nem prévia, nem informada. Um vídeo independente expõe a consulta prévia aos povos indígenas durante a XI Rodada Petrolífera do Equador, revelando suas irregularidades e o silêncio que ela impôs às vozes das nacionalidades amazônicas. Um claro exemplo de como o engano e o abuso aos direitos dos povos indígenas são usados como justificativa para implementar megaprojetos de infraestrutura.

<http://www.accioneologica.org/petroleo/politicas-petroleras/1740-la-consulta-inconsulta-english-subtitles>

[início](#)



O FSC vai se dissociar da Suzano?

FSC Watch Em julho de 2010, a Suzano Papel e Celulose comprou a empresa de biotecnologia FuturaGene, que, nos últimos oito anos, vem fazendo testes de campo com eucalipto geneticamente modificado. Em janeiro de 2014, a FuturaGene solicitou à Comissão Técnica Nacional de Biossegurança do Brasil (CTNBio) a aprovação do plantio de árvores transgênicas em escala comercial. A Suzano é certificada pelo FSC e planeja plantar árvores transgênicas em escala comercial.

<http://fsc-watch.com/2014/06/06/suzano-plans-commercial-planting-of-genetically-modified-trees-will-fsc-dissociate-from-suzano/>

[início](#)

Famintos por terra: os povos indígenas e camponeses alimentam o mundo com menos de um quarto da terra agrícola mundial

Organizações camponesas e indígenas ao redor do mundo vêm enfrentando uma profunda escassez de terra e processos de expulsão do campo. Apesar de uma quantidade importante de especialistas não deixar de garantir que a maior



parte da terra segue em mãos camponesas e indígenas, este estudo demonstra que mais de 90% dos agricultores do mundo controlam menos de um quarto da terra agrícola mundial.

www.grain.org/article/entries/4956-hambrientos-de-tierra-los-pueblos-indigenas-y-campesinos-alimentan-al-mundo-con-menos-de-un-cuarto-de-la-tierra-agricola-mundial

[inicio](#)