
Infraestructura, desarrollo y recursos naturales en África: Algunos ejemplos de Camerún

(*)

En un mundo caracterizado por un crecimiento a media marcha, África suele presentarse como el continente del porvenir, con un crecimiento medio que ronda el 5% y que ha permanecido constante, incluso durante la crisis financiera mundial. En efecto, el continente tiene un alto potencial, con recursos naturales diversificados y escasamente explotados: recursos extractivos, madera de construcción, tierras cultivables, etc. Sin embargo, es necesario desarrollar infraestructuras para atraer inversores al continente. Inspirándose en el ejemplo del dinamismo económico de los nuevos países industrializados de Asia, América del Sur e incluso África, numerosos países del continente aspiran a convertirse en economías emergentes en el plazo de una generación. Con la asistencia de fondos de donación o de inversionistas privados, esos países se han embarcado en vastos programas de construcción de infraestructura, en los sectores de las telecomunicaciones, la energía y el transporte. Por ejemplo, en el informe titulado *Africa Infrastructure: A Time for Transformation* (2010), el Banco Mundial realizó un diagnóstico de la situación en el continente. Entre otras cosas, el informe constataba que más de la mitad del aumento del crecimiento de África podía ser atribuida a las infraestructuras, y que ese porcentaje aumentaría en los años siguientes. También calculaba que, para dotarse de las infraestructuras necesarias, el continente debería invertir US\$ 93.000 millones por año, un tercio de los cuales se dedicarían a mantenimiento.

Los impactos de dicha estrategia sobre el medio ambiente y los derechos de las poblaciones más pobres del continente, las cuales dependen en su mayoría de los recursos naturales para subsistir, no siempre son considerados de manera adecuada, y es posible que las comunidades rurales terminen pagando un precio muy alto por el desarrollo de infraestructuras. El objetivo de este artículo es ilustrar a partir de dos proyectos de infraestructura en Camerún, algunas de sus implicaciones y los riesgos asociados a ellas.

El oleoducto Chad-Camerún (1)

A partir del año 2000 se empezó la construcción de más de 1.000 Km de oleoductos para transportar el petróleo producido en el sur de Chad (cuenca del Doba) hacia Kribi, en la costa atlántica de Camerún, siendo hasta entonces el proyecto de infraestructura más importante en el África subsahariana. Los países que recibían esa inversión, Camerún y Chad, no tenían ninguna experiencia en la realización y el seguimiento de estudios de impacto ambiental y social de proyectos de tal envergadura. Debido a la participación del Banco Mundial y de la Corporación Financiera Internacional como socios financieros del proyecto, los criterios aplicados para el estudio de impacto, el régimen de indemnización de la población autóctona, los mecanismos de recursos, etc., habían sido los del Grupo Banco Mundial. Y a pesar de que la opinión pública internacional le prestó especial atención al proyecto debido a las controversias que rodearon las etapas de preparación y aprobación, se pudo constatar que las medidas de mitigación social y ambiental no habían funcionado como estaba previsto, y que esas fallas habían ocasionado impactos negativos, a veces no previstos pero desde entonces irreversibles. Como ejemplo, podemos mencionar lo

sucedido a la pequeña comunidad de pescadores de Ebomé, distrito de Kribi, donde se encuentra el punto de salida del oleoducto hacia el Océano Atlántico. Esta comunidad, próspera en otros tiempos, vio su economía totalmente arruinada cuando se dinamitó un arrecife rico en peces situado a dos kilómetros de la costa. Aparentemente, dicho arrecife no había sido identificado cuando se realizó el estudio de impacto del proyecto, y a pesar de las protestas de los pescadores, su destrucción no dio lugar a ninguna indemnización inmediata. Cinco años más tarde, se creó un arrecife artificial en ese lugar, pero los peces no volvieron. Hay que agregar que para la comunidad de Ebomé, el arrecife era también un lugar sagrado, residencia de los “mami wata” o espíritus del agua, encargados, entre otras cosas, de atraer a los peces y ponerlos a la disposición de la comunidad. La destrucción del arrecife habría provocado la cólera y la partida de los espíritus... No se trata de un caso aislado y, después de más de diez años de festejar el primer barril de petróleo, la construcción del oleoducto sigue acarreando numerosos problemas no resueltos. Además de dos reclamaciones presentadas al Panel de Inspección del Banco Mundial (2), otras dos están actualmente pendientes ante el Consejero-mediador de la Corporación Financiera Internacional, lo cual demuestra que persisten los problemas ambientales y sociales (3).

A pesar de ser en sí mismo un enorme proyecto de infraestructura, el oleoducto Chad-Camerún es apenas la columna vertebral de una vasta red de oleoductos que se construirán progresivamente en torno al lago Chad para transportar el petróleo del interior del país hasta el Océano Atlántico. Ninguno de los yacimientos sería económicamente viable si requiriese un oleoducto individual para transportar el crudo desde la zona petrolera hacia el océano. Así, la viabilidad económica sólo se logra al compartir el costo de construcción de la infraestructura de transporte. Esa es la razón por la cual el oleoducto entre Chad y Camerún es de gran interés estratégico: permite fomentar la búsqueda y la explotación de petróleo en todas las regiones situadas a una distancia razonable de su recorrido. Y es también, sin duda, por lo que el Banco Mundial aportó una asistencia financiera decisiva para la construcción del oleoducto, así como el indispensable seguro contra el riesgo político, sin el cual el proyecto difícilmente habría podido tener lugar, dada la inestabilidad política que reinaba entonces en Chad. Casi todas las nuevas concesiones petroleras están ubicadas en zonas vulnerables: en el interior del lago Chad, dentro del Parque Nacional de Waza, en la llanura inundable de Waza-Logone, a ambos lados de la frontera entre Chad y la República Centroafricana, etc. Estos proyectos, así como otro que está mucho más adelantado, ubicado al sudeste de Níger (ver mapa), no fueron objeto de Estudios de Impacto Ambiental y Social en conformidad con los criterios del Banco Mundial. No obstante, ya se llegó a un acuerdo entre el gobierno de Níger y COTCO, un consorcio dirigido por EXXON, el cual se encarga de la gestión del oleoducto. La ejecución de estos proyectos multiplicará los impactos ambientales y sociales más allá del proyecto inicial. Sin embargo, algunos de los acontecimientos previstos hoy en día ya estaban considerados al momento de la construcción del oleoducto, pero no se tuvieron en cuenta para los estudios de impacto. En efecto, las ONG que realizaban el seguimiento del proyecto habían observado que el oleoducto estaba sobredimensionado con relación al volumen de las reservas existentes en la cuenca de Doba. Por ello, parece evidente que ya estaba previsto desde el inicio que el oleoducto serviría para transportar crudo proveniente de otros yacimientos, además del de Doba. Conscientes de esto, y para evitar que el oleoducto facilitara la realización de actividades petroleras cerca de la costa, donde serían especialmente contaminantes, algunas ONG habían exigido incluir una cláusula en el contrato entre el Grupo Banco Mundial y los demás socios (los Estados de Camerún y Chad y el consorcio dirigido por EXXON) que les exigiera aceptar únicamente petróleo cuya producción respondiese a las mismas exigencias sociales y ambientales que el proyecto petrolero inicial. El artículo 4.05 del acuerdo de préstamo del 29 de marzo de 2001 entre la República de Camerún y el Banco Mundial está redactado como sigue: “The borrower shall ensure that any oil developed outside the Doba Basin Oil Fields, which is proposed to be transported through any part of the Transportation System in Cameroon, is developed in accordance with the principles set forth in the

EMP with respect to environmental analysis and protection, consultation, information disclosure resettlement and compensation, and with the equivalent legal and administrative processes specified therein and applied with respect to the oil developed in the Doba Basin Oil Fields”.

El 30 de octubre de 2013, los gobiernos de Níger y Camerún firmaron un acuerdo para transportar los 324 millones de crudo del yacimiento de Agadem, Níger, por el oleoducto entre Chad y Camerún. El gobierno nigerino construirá un oleoducto de 600 km desde el yacimiento petrolero hasta el punto de empalme con el oleoducto existente (4). Esto da la desafortunada impresión de que los promotores del oleoducto, para lograr que se construyera la infraestructura principal a partir de la cual se podrían realizar otras, sin necesidad de obtener nuevos financiamientos restrictivos de agencias públicas internacionales, hicieron promesas que no tenían intención de cumplir.

La vía férrea Congo Norte – Kribi y el puerto de aguas profundas de Kribi

Si bien se trata de dos infraestructuras distintas, es posible considerarlas como parte de un complejo integrado, construido por entidades diferentes pero que apuntan a un mismo fin: conectar las profundidades del bosque ecuatorial y sus ricos yacimientos con el Océano Atlántico.

La vía férrea para un tren de alta velocidad forma parte del proyecto de explotación de los yacimientos de hierro de Mbalam (Camerún) y Nabebeba (Congo) (5), en el corazón de la selva ecuatorial, y del TRIDOM, macizo boscoso ubicado entre Camerún, Gabón y la República del Congo. Esas concesiones mineras afectarán espacios de bosques, algunos de los cuales albergan una biodiversidad excepcional y proveen hábitat y sustento a numerosas comunidades, mientras que otros están destinados a la explotación forestal a gran escala. Más de 500 km de vía férrea servirán para trasladar el mineral de hierro de las dos concesiones de explotación hasta el puerto de Kribi. Como se ve en el mapa, la parte meridional de Camerún y el Norte del Congo y de Gabón rebosan de yacimientos de hierro y otros minerales, cuya explotación se facilitaría con la presencia de la vía férrea. También aquí, como en el caso del oleoducto, se desarrollará una red de vías secundarias a partir de una infraestructura base, uniendo varias concesiones dispersas a la vía principal que va del Congo al océano, y así facilitar la explotación de recursos mineros de la zona boscosa alrededor de la línea del ecuador. Y también aquí, los estudios de impacto se limitaron a analizar la zona minera y la vía férrea principal, sin tomar en cuenta todas las otras infraestructuras que se sumarán inevitablemente.

¿Qué nos enseñan estos dos ejemplos?

Las enseñanzas pueden ser numerosas; nos limitaremos a mencionar sólo algunas.

1. Las infraestructuras planificadas son muchas, pero no todas tienen la misma importancia: algunas acarrearán más destrucción del medio ambiente y violaciones de derechos que otras; del mismo modo, algunas son más estratégicas, es decir, servirán de base para la construcción de muchas otras.
2. Si bien la reglamentación sobre estudios de impacto ambiental y social ha mejorado desde la construcción del oleoducto, sigue sin adaptarse a la complejidad creciente de los proyectos, sobre todo los relacionados con la construcción de grandes instalaciones y la explotación de recursos naturales, que implican una coexistencia de muy larga duración con las comunidades y ponen en peligro las bases de su existencia y sus derechos culturales.
3. Se produce una fragmentación del estudio de los impactos ambientales y sociales que no permite

medir verdaderamente los impactos acumulativos de esas infraestructuras. Dicha fragmentación relativiza las repercusiones de estas inversiones sobre las comunidades y el medio ambiente, haciéndolas ver más aceptables.

4. El Estado participa en el funcionamiento de estas infraestructuras en aras de buscar competitividad, activo indispensable para atraer inversiones. Para lograrlo, se endeuda, y quienes ganan son las multinacionales porque ven facilitadas sus actividades de explotación de recursos naturales. El pago de la deuda lo hará la ciudadanía. Las compañías por el contrario, se llevan la mayor parte de los ingresos generados por la explotación de recursos. La parte correspondiente al Estado se reparte de manera desigual, en contra de los más pobres, quienes sufren más las consecuencias de la construcción de infraestructuras. En el caso de Camerún, por ejemplo, vemos un re-endeudamiento masivo para ese fin, sobre todo con China. Es más que probable que se tomarán los recursos naturales para reembolsar esa deuda.

5. Esos emprendimientos tienen un costo especialmente alto para el clima: además de las emisiones de gases de efecto invernadero directamente asociadas a la construcción de infraestructuras, hay que considerar las que provienen de la explotación de recursos y, en el caso del petróleo, de su utilización.

6. Sin una planificación adecuada, estos emprendimientos de infraestructura impondrán limitaciones a los futuros esfuerzos de ordenación territorial. Terminan no siendo provechosos para todos, y menos aún para los más pobres. Además, son particularmente nefastos para el medio ambiente y, si bien se los realiza en aras del “desarrollo”, cabe pensar que a la larga traerán más problemas que soluciones.

Samuel Nguiffo (CED-AT Cameroun)
snguiffo@cedcameroun.org; snguiffo@yahoo.fr

(*) Este artículo fue publicado originalmente en el boletín 203 del WRM de Junio del 2014.

(1) Para mayor información referente al proyecto, ver el sitio
<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/AllPanelCases.aspx>.

(2) El Panel de Inspección es un mecanismo de recurso independiente, abierto a comunidades e individuos negativamente afectados (o que pueden llegar a estarlo) por proyectos financiados por el Banco Mundial. <http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/Home.aspx>. Para mayor información referente a los dos casos presentados al Panel de Inspección sobre el proyecto petrolero y el oleoducto Chad-Camerún ver los sitios:

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

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

(3) Para mayor información referente a los casos en instancia ante el consejero mediador de la Corporación Financiera Internacional, ver los sitios: 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-subsaaharienne/20378-le-brut-nigerien-transitera-par-le-pipeline-tchad-cameroun.html>.

(5) Sobre este proyecto, ver <https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/PresentationCameroonTradeandInvestmentForum>

