
[África. Infraestructura para las industrias extractivas y para ganancia de las empresas: ¿qué pasa con las necesidades de las comunidades?](#)

Los corredores de mega-infraestructura priorizados en los ambiciosos programas de inversión que atraviesan el continente africano apuntan decididamente a facilitar la exportación de minerales y mercancías agrícolas y la importación de alimentos procesados ??y productos manufacturados.

El discurso sobre infraestructura a lo largo de todo el continente africano está plagado, quizás más que en cualquier otro lugar, por una contradicción agobiadora: la retórica de los gobiernos, los bancos de desarrollo y los analistas de inversiones se centra en la necesidad de infraestructura que tiene la gente común para acceder a saneamiento, agua potable limpia, asequible y confiable, electricidad, conectividad a internet y caminos para que los pequeños agricultores lleven sus productos al mercado y que las pequeñas empresas prosperen. Al usar estas innegables necesidades básicas de infraestructura, enfatizan que el suministro de agua potable a los hogares de las ciudades en crecimiento del África subsahariana es “el sonido de la prosperidad y la promesa de oportunidades”. Pero luego, su prioridad es un tipo de infraestructura totalmente diferente.

El tipo de infraestructura cuyo financiamiento priorizan los ambiciosos programas de inversión que abarcan todo el continente apunta decididamente a facilitar la exportación de minerales y mercancías agrícolas y la importación de alimentos procesados ??y productos manufacturados. “La mayor parte del interés internacional en los grandes proyectos de infraestructura depende de si estos proyectos constituyen o no una fuente de ingresos por exportación”, señala un analista de inversiones. (1) Una mirada a los mapas que reúnen los grandes proyectos de infraestructura planificados y financiados internacionalmente revela este **énfasis en la exportación, con poca o ninguna consideración por las necesidades de infraestructura de la mayoría de la población.** (2) Como señala Rudo Sanyanga, de la ONG International Rivers en su artículo de 2018 para el Boletín del WRM (3), es necesario plantearse varias preguntas antes de planificar más obras de infraestructura en todo el continente: “**¿Qué tipo de infraestructura necesitamos?** ¿Cumple ésta con nuestros objetivos de desarrollo? Los responsables de la toma de decisiones deben enfocarse deliberadamente en una infraestructura que respete las preocupaciones sociales y ambientales, para llegar a la mayoría de quienes necesitan la energía y definir hitos para evaluar los avances”.

En 2012, los 55 miembros de la Unión Africana, en asociación con la Comisión Económica para África de las Naciones Unidas y el Banco Africano de Desarrollo, adoptaron el **Programa de Desarrollo de Infraestructura para África (PIDA)** (4), una iniciativa de miles de millones de dólares para promover obras de infraestructura intrarregional y transfronterizas en cuatro sectores prioritarios clave: energía, transporte, agua y TIC (tecnologías de la información y la comunicación). Si bien la infraestructura en estos sectores es esencial para satisfacer las necesidades básicas, se está priorizando otro tipo de infraestructura en estos mismos sectores que construye **la columna vertebral del “desarrollo” industrial, orientado a la exportación y no orientado hacia las personas.**

Quiénes se beneficiarían de la infraestructura por tanto depende fundamentalmente del tipo

de infraestructura que se esté construyendo y planificando: caminos que atienden las necesidades de la mayoría de la población o autopistas y carreteras que cobran peaje para camiones gigantes y el transporte de mercancías pesadas; ferrocarriles que contribuyen a mejorar la movilidad de las personas o que rodean las ciudades para que los minerales puedan acarrear lo más rápido posible de las minas a los puertos; tendido eléctrico e infraestructura de generación de energía que suministre a las comunidades y a la mayoría de la población de los centros urbanos con energía accesible, o mega represas plagadas de conflictos porque desalojan comunidades enteras cuyas tierras quedan inundadas y, lo que es peor, destinan la electricidad generada a centros industriales en torno a minas y puertos.

Según el Informe de Avances de PIDA 2018, su Plan de Acción Prioritario apunta a implementar proyectos clave de infraestructura transfronteriza “con el potencial de interconectar, integrar y contribuir a la transformación estructural de las regiones geográficas y económicas de África para 2020”. (5) De sus más de 400 proyectos y sus 51 proyectos prioritarios, hay 20 que ya se han completado o están en construcción, incluida la carretera transahariana Argel-Lagos, el corredor de transporte Lagos-Abidjan, la línea de transmisión eléctrica Zambia-Tanzania-Kenia y el puente Brazzaville-Kinshasa. Las prioridades del PIDA ponen énfasis en un tipo de infraestructura que alimenta la codicia empresarial y no las necesidades de la gente. **Estos corredores de mega-infraestructura ignoran o avasallan a las comunidades, en su afán de conectar los sitios de generación de energía y minería con los centros de exportación y puertos.**

El informe de 2018 también destaca que, al momento de redacción, 44 de los 55 estados miembros de la Unión Africana habían firmado el texto consolidado de la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA, por su sigla en inglés). A pesar de que algunos países no lo han ratificado, ya ha entrado en vigor. El PIDA contribuye directamente a los planes de la AfCFTA en materia de **corredores de infraestructura intra-continetales como requisito previo para el comercio (empresarial e industrial) entre continentes.** Todos estos planes sin embargo carecen de argumentos convincentes sobre cómo estos gigantescos corredores de infraestructura podrían satisfacer las necesidades de saneamiento básico, agua, electricidad y conectividad a internet para la mayoría de las poblaciones.

El plan de mega infraestructura de China - la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI: *Belt and Road Initiative*) - también se está expandiendo hacia territorios africanos. Lanzada en 2013, la iniciativa BRI visualiza una “franja” terrestre que conecta a China con Europa, y una “ruta” marítima que cruza el Océano Índico hasta África Oriental a través del Mediterráneo y llegando hasta el Pacífico a tan lejos como Oceanía y América Latina. La carretera transahariana Argel-Lagos, por ejemplo, uno de los proyectos prioritarios del PIDA, ya está vinculada al despliegue del BRI en África. (6)

El BRI planea completar algunos de los principales corredores de transporte mientras que acelerará la implementación de los proyectos prioritarios de PIDA y los proyectos emblemáticos en la Agenda de la Unión Africana, tal como la red ferroviaria integrada africana de alta velocidad.

Las empresas chinas están construyendo puertos e infraestructura marítima financiados por inversionistas chinos para mejorar la ruta desde el sur de Asia a Kenia y Tanzania y hasta el Mediterráneo a través de Djibouti. También se están construyendo vías ferroviarias interiores. Además, las inversiones chinas han financiado parques agroindustriales en Mozambique, Uganda, Zambia y otros países. Así, China ha comenzado a expandir sus inversiones en agroindustria bajo la bandera del BRI. (7)

El BRI y los programas de infraestructura regional y continental como el PIDA, están concebidos para **reconfigurar grandes territorios**, convirtiéndolos en zonas de producción y distribución, con almacenes, ferrocarriles, terminales, vías navegables, puertos y zonas de exportación e importación. Como señala la ONG GRAIN, debido a su vasta escala geográfica e inversión masiva, el BRI también **aumentará la concentración de la producción y distribución de alimentos a escala mundial, lo que posiblemente marginará a los pequeños agricultores y pescadores, a los pueblos de los bosques y a las comunidades rurales, y restringirá su acceso a la tierra**. Cada vez preocupa más que el BRI pueda provocar un mayor acaparamiento de tierra y violaciones a los derechos humanos; que empuje a los gobiernos estatales a un endeudamiento aún más profundo y cause una gran destrucción ecológica e impactos en la salud en los países que tiene en la mira. (8)

Préstamos y asociaciones público-privadas

Tanto las inversiones BRI de China como la implementación de proyectos PIDA utilizan en su gran mayoría los modelos de asociación público-privada. Defendidos como una forma inteligente para que los gobiernos usen el dinero público para atraer inversiones privadas sustanciales, la realidad de las asociaciones público-privadas ha hecho que **las empresas se embolsen ganancias exorbitantes mientras las instituciones públicas asumen todos los riesgos**. (9)

Un artículo reciente del portal de noticias africano Pambazuka (10) reveló que un préstamo concesionario de más de 2.300 millones de dólares se ha destinado a la construcción de 273 kilómetros de vías férreas entre la capital de Uganda, Kampala, y Mombasa, la ciudad portuaria de Kenia que da al Océano Índico. Las previsiones son que en un futuro las vías se extenderán a Yuba, en Sudán del Sur, y a Kigali, en Ruanda. El primer tramo de la línea entre Mombasa y Nairobi se inauguró a mediados de 2017 y fue celebrado por gobiernos estatales e instituciones financieras como otro hito de la cooperación chino-africana para el desarrollo. El proyecto recibió fondos del Banco Europeo de Inversiones, el Banco Alemán de Desarrollo (KfW) y el Banco Africano de Desarrollo.

Sin embargo, **la corrupción, la malversación de fondos, las violaciones de los derechos humanos y el incumplimiento de los plazos son algunos de los serios problemas que rodean a estos proyectos**. (11) Recientemente se filtraron los datos del contrato de préstamo firmado en 2014 por la empresa estatal Kenya Railways y el Exim Bank de China, donde quedan expuestos los importantes riesgos jurídicos para Kenia en caso de que este país incumpla con el préstamo, un escenario probable considerando el grado de endeudamiento que el gobierno ha acumulado en los últimos años. Además de estos secretos riesgos contractuales, la construcción de la carretera Mombasa - Nairobi para el acceso al puerto está vinculada a graves violaciones de derechos humanos y derechos colectivos, entre las que figuran desalojos forzados, amenazas y estrategias de intimidación utilizadas contra las comunidades afectadas. (12)

Y esto no es una excepción. La fácil disponibilidad de créditos para obras de infraestructura vinculados a la llegada del BRI al continente africano conlleva riesgos considerables para las comunidades cuyos territorios se encuentran a lo largo de los corredores de infraestructura que los intereses comerciales definieron como prioritarios. Ha habido una carrera por generar proyectos, particularmente para la generación y transmisión de electricidad y transporte. Estos proyectos cuentan con el respaldo político de los niveles más altos de los gobiernos, y parece que los gobiernos encargados de proporcionar infraestructura para las necesidades básicas de la población de sus países preguntan muy poco acerca de si estos megaproyectos resolverán las genuinas necesidades de infraestructura de la mayoría de la población. Hay muchos casos en los que, **si un proyecto que es parte de una asociación público-privada falla (o no logra mantener los**

niveles de beneficios esperados por el inversionista privado), los gobiernos y los ciudadanos son quienes, durante décadas, deberán absorber exorbitantes costos.

En Tanzania, el proyecto de 10.000 millones de dólares de la Zona Económica Especial y el Puerto de Aguas Profundas de Bagamoyo, asociado al BRI, - una empresa conjunta del gobierno de Tanzania y la empresa *China Merchants Holdings International* -, inicialmente se suspendió en 2016 por falta de fondos. Las dificultades del gobierno de Tanzania en materia de financiamiento implicaron que tuvo que renunciar a su participación en el proyecto. Como resultado, el gobierno ahora corre el riesgo de perder la propiedad y el acceso a los ingresos a largo plazo del proyecto. (13)

Represas: ¿electricidad para las necesidades de la comunidad o para la codicia empresarial?

Señalando el bajo nivel de acceso a la electricidad y los costos comparativamente altos para los hogares, el PIDA propone una serie de nuevas centrales eléctricas y líneas de transmisión que abarcan todo el continente. Dentro del Plan de Acción Prioritario del PIDA **hay 13 represas a gran escala, que incluyen proyectos muy polémicos**: la represa Inga 3 en el río Congo, la represa Grand Renaissance en el Nilo Azul de Etiopía y las represas Mphanda Nkuwa y Batoka Gorge en Zambezi.

Pero, ¿quién se beneficiará de la energía generada por estas represas? Lo más probable es que no sean las personas que más necesitan la electrificación. Los aproximadamente 4.800 MW que producirá la represa Inga 3 en la República Democrática del Congo, por ejemplo, están destinados a **abastecer a las empresas mineras** en el este del país y **para exportar** a Sudáfrica. Lo mismo ocurre con la represa Mphanda Nkuwa en Mozambique. El gobierno espera que la represa atraiga **industrias de uso intensivo de energía** al país. Pero en el futuro previsible, gran parte de su electricidad se exportará a Sudáfrica. (14)

Al prestar atención sobre quién recibe acceso a la electricidad y quién está siendo ignorado da ciertos indicios para comprender quién se beneficia y quién paga por el auge de la infraestructura en el continente africano. La cuestión de la tierra da otros indicios. Según un informe reciente de la ONG International Rivers, **“habría que desplazar a más de 100.000 personas para hacer lugar a los embalses que se llenarían con las represas del PIDA**. La alteración social que ha generado el reasentamiento inducido por las represas es duradera y multigeneracional”. (15)

¿“Si quieres prosperar, primero construye caminos”?

Si a la ecuación se agregan los desalojos y la destrucción de tierras agrícolas fértiles en el camino de estos corredores de mega-infraestructura, se vuelve aún más claro que el proverbio chino “Si quieres prosperar, primero construye caminos” no se va a cumplir para la abrumadora mayoría de personas en todo el continente africano. Lo que se necesita es un tipo diferente de carreteras, ferrocarriles, generación de electricidad e infraestructura, y no los mega-corredores que están en el corazón del PIDA, el BRI y otros. Existe un alto riesgo de que el tipo de infraestructura promovida por esos planes signifique sufrimiento, pérdida de tierras y enfrentamientos violentos para las comunidades campesinas y los pueblos de los bosques, y no prosperidad y soberanía alimentaria.

(1) [Africa seeks new solutions to its infrastructure needs](#). Euromoney. 03 October 2018.

(2) Deloitte (2019): [If you want to prosper, consider building roads](#). Ver también la página web de [Africa Infrastructure Knowledge Programme](#)

(3) Boletín del WRM, [Las mega-represas hidroeléctricas no son la respuesta: es hora de repensar la](#)

[infraestructura energética de África](#), Rudo Sanyanga, enero de 2018

(4) Ver la [página web del PIDA](#)

(5) [2018 PIDA Progress Report](#)

(6) OBOReuropa, [Algeria on the new silk roads](#)

(7) GRAIN, [La Iniciativa de La Franja y la Ruta: las empresas chinas de agronegocios se globalizan](#)

(8) idem

(9) Nicholas Hildyard (2016): [Licensed larceny. Infrastructure, financial extraction and the global South.](#)

(10) Pambazuka News, [“Fixing” Africa’s infrastructure: But at what price?](#), Tim Zajontz, February 2019

(11) Finance Uncovered, [Two years after we exposed Rift Valley Railways. World Bank corruption probe sanctions companies](#), 2018

(12) Counter Balance, [Development in Reverse, the Mombasa Road](#), February 2019

(13) Dixon I. and Kishore S., [The infrastructure footrace: Why China fits into Africa’s plans for development?](#) February 2019

(14) International Rivers, [Mphanda Nkuwa Dam](#), Mozambique

(15) International Rivers, [Right priorities for Africa’s Power Sector.](#) An evaluation of dams under the PIDA, Rudo Sanyanga