
Infraestrutura para indústrias extrativas e lucros empresariais. Mas e as necessidades da comunidade?

Os corredores de megainfraestrutura, que são prioridade em ambiciosos programas de investimento abrangendo o continente africano, estão voltados diretamente a facilitar a exportação de minérios e commodities agrícolas e a importação de alimentos processados ??e manufaturados.

O discurso sobre infraestrutura em todo o continente Africano está tomado – talvez mais do que em outros lugares – por uma contradição impressionante: uma retórica pesada por parte de governos, bancos de desenvolvimento e analistas de investimentos sobre as necessidades de infraestrutura para saneamento, água potável, redes de eletricidade e internet acessíveis e confiáveis, bem como estradas, para que pequenos agricultores levem seus produtos ao mercado e pequenas empresas prosperem. Usando essas necessidades básicas e inegáveis ??de infraestrutura, destaca-se o som da água potável sendo fornecida às famílias em todas as cidades da África subsaariana como sendo “o som da prosperidade e da promessa de oportunidades” – e depois, priorizam um tipo totalmente diferente de infraestrutura.

A infraestrutura destacada para prioridades de financiamento em ambiciosos programas de investimento que abrangem todo o continente está diretamente voltada a facilitar a exportação de minérios e commodities agrícolas e a importação de alimentos processados ??e manufaturados. “A maior parte do interesse internacional em grandes projetos de infraestrutura depende de esses projetos proporcionarem um fluxo de receita de exportação”, observa um analista de investimentos. (1) Uma olhada nos mapas que descrevem grandes projetos de infraestrutura planejados e financiados internacionalmente destaca esse **foco na exportação, com pouca ou nenhuma consideração pelas necessidades de infraestrutura da maioria da população.** (2) Como aponta Rudo Sanyanga, da ONG International Rivers, em seu artigo de 2018 para o Boletim do WRM (3), várias perguntas precisam ser feitas antes de se planejar mais infraestrutura em todo o continente: “De que tipo de infraestrutura precisamos? E esse tipo cumpre os nossos próprios objetivos de desenvolvimento? Quem toma decisões precisa visar deliberadamente uma infraestrutura que respeite as preocupações sociais e ambientais, para atender à maioria das pessoas que precisam da energia e definir marcos para avaliar o progresso”.

Em 2012, os 55 membros da União Africana adotaram, em parceria com a Comissão Econômica das Nações Unidas para África e o Banco Africano de Desenvolvimento, o **Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas na África (PIDA)** (4), uma iniciativa multibilionária para promover o desenvolvimento transfronteiriço e a infraestrutura intrarregional em quatro áreas prioritárias: energia, transporte, água e TICs (tecnologias da informação e comunicação). Embora a infraestrutura nesses setores seja essencial para atender a necessidades básicas, outro tipo de infraestrutura está sendo priorizada nesses mesmos setores para a construção da **espinha dorsal do “desenvolvimento” industrial, voltado à exportação e não às pessoas.**

Quem se beneficiaria depende fundamentalmente do tipo de infraestrutura que está sendo construída e planejada: estradas que atendam às necessidades da maioria da população ou superestradas e rodovias pedagiadas para caminhões gigantes e transporte de mercadorias

pesadas; ferrovias que melhorem a mobilidade das pessoas ou que contornam cidades para que os minérios possam ser levados o mais rápido possível das minas aos portos; linhas de transmissão de eletricidade e infraestrutura de geração de energia que forneçam energia viável a comunidades e à maioria da população em centros urbanos ou mega-hidrelétricas afundadas em conflitos porque comunidades inteiras serão despejadas, suas terras serão inundadas e a eletricidade gerada será destinada a centros industriais em torno de minas e portos.

De acordo com o Relatório de Progresso do PIDA de 2018, o seu Plano de Ações Prioritárias visa implementar importantes projetos transfronteiriços de infraestrutura “com o potencial de interconectar, integrar e contribuir para a transformação estrutural das regiões geográficas e econômicas da África até 2020”. (5) Do total de mais de 400 projetos e de 51 projetos prioritários, 20 já foram concluídos ou estão em construção, incluindo a rodovia transaariana Argel-Lagos, o corredor de transporte Lagos-Abidjan, a linha de transmissão de energia Zâmbia-Tanzânia-Quênia e a ponte Brazzaville-Kinshasa. As prioridades do PIDA destacam o foco na infraestrutura que alimenta a ganância corporativa e não nas necessidades das pessoas: **esses corredores de megainfraestrutura ignoram as comunidades ou as atropelam para conectar locais de mineração e geração de energia a centros exportadores e portos.**

O relatório de 2018 também destaca que, no momento em que este texto é escrito, 44 ??dos 55 países-membros da União Africana assinaram o texto consolidado da Área de Livre Comércio Continental Africano (AfCFTA). Mesmo que alguns países não o tenham ratificado, ele já entrou em vigor. O PIDA contribui diretamente para os planos da AfCFTA de implementar **corredores intracontinentais de infraestrutura como pré-requisito para o comércio intercontinental (empresarial e industrial)**. O que nenhum desses planos oferece é uma narrativa convincente sobre como esses gigantes corredores de infraestrutura poderiam atender às necessidades da maioria da população em termos de saneamento básico, água, eletricidade e conectividade à Internet.

O plano de megainfraestrutura da China – a Iniciativa de Cinturões e Estradas (BRI, na sigla em inglês) – também está se ramificando nos territórios africanos. Lançada em 2013, a BRI prevê um “cinturão” terrestre conectando a China à Europa e uma “estrada” marítima atravessando o Oceano Índico até a África Oriental, atravessando o Mediterrâneo e chegando ao Pacífico, até Oceania e América Latina. A rodovia transaariana Argel-Lagos, por exemplo, um dos projetos prioritários do PIDA, já está ligada ao desenvolvimento da BRI na África. (6) A BRI planeja estabelecer algumas das conexões que faltam nos principais corredores de transporte, ao mesmo tempo em que acelera a implementação dos projetos prioritários e principais do PIDA na Agenda da União Africana, como a rede ferroviária africana integrada de alta velocidade.

Empresas chinesas estão construindo portos e infraestrutura marítima financiada por investidores chineses para aprimorar a rota do sul da Ásia ao Quênia e à Tanzânia, e até o Mediterrâneo, via Djibuti. Também estão sendo construídas ferrovias internas. Além disso, **investimentos chineses têm fluído para parques agroindustriais** em Moçambique, Uganda, Zâmbia e outros países. A China começou a expandir seus investimentos agroindustriais sob a bandeira da BRI. (7)

A BRI – juntamente com programas regionais e continentais de infraestrutura, como o PIDA – deve **reconfigurar grandes territórios**, transformando-os em zonas de produção e distribuição, com armazéns, ferrovias, terminais, hidrovias, portos e zonas de exportação e importação. Como aponta a ONG GRAIN, devido à sua escala geográfica muito ampla e aos enormes investimentos, a BRI também **umentará a concentração da produção e da distribuição global de alimentos,**

podendo empurrar pequenos agricultores, pescadores, povos das florestas e comunidades rurais ainda mais para as margens e restringir seu acesso à terra. Crescem as preocupações de que a BRI resulte em apropriações de terras e abusos aos direitos humanos, impulse os governos a um endividamento ainda maior e cause grandes destruições ecológicas e impactos na saúde nos países-alvo. (8)

Empréstimos e parcerias público-privadas

Tanto os investimentos da China na BRI quanto a implementação do projeto PIDA estão fazendo amplo uso de modelos de parceria público-privada. Defendida como uma maneira inteligente de os governos usarem dinheiro público para atrair significativos investimentos privados ao compensar os riscos para os investidores, a realidade das PPPs é que as **empresas têm embolsado lucros exorbitantes enquanto as instituições públicas arcam com todos os riscos.** (9)

Um recente artigo do portal de notícias africano Pamazuka (10) revelou um empréstimo a juros baixos de mais de 2,3 bilhões de dólares, destinado à construção de 273 km de trilhos entre a capital de Uganda, Kampala, e a cidade portuária de Mombaça, no Quênia, situada no Oceano Índico. No futuro, são esperados outros ramais levando a Juba, Sudão do Sul e Kigali, em Ruanda. O primeiro trecho da linha entre Mombaça e Nairóbi foi inaugurado em meados de 2017 e celebrado por governos e instituições financeiras como mais um marco da cooperação para o desenvolvimento sino-africano. O projeto recebeu financiamento do Banco Europeu de Investimentos, do banco de desenvolvimento alemão (KfW) e do Banco Africano de Desenvolvimento.

No entanto, **corrupção, apropriação indébita, violações dos direitos humanos e prazos não cumpridos são alguns dos problemas desses projetos.** (11) O contrato de empréstimo recentemente vazado, assinado em 2014 pela Kenya Railways e pelo Banco Exim, da China, revela altos riscos jurídicos para o Quênia no caso de o país não pagar o empréstimo – um cenário provável, tendo em conta o valor das dívidas acumuladas nos últimos anos. Além desses riscos contratuais secretos, a construção da estrada Mombaça-Nairóbi, para acesso a portos, está ligada a graves violações a direitos humanos e coletivos, incluindo expulsões forçadas e estratégias de intimidação e ameaças usadas contra as comunidades afetadas. (12)

E isso não é exceção. A fácil disponibilidade de créditos de infraestrutura ligados à chegada da BRI ao continente africano traz **riscos consideráveis às comunidades cujos territórios estão localizados ao longo dos corredores prioritários para a infraestrutura empresarial.** Houve uma corrida para criar projetos, principalmente para geração e transmissão de eletricidade e transporte. Esses projetos gozam de apoio político nos mais altos níveis de governo, e os governos encarregados de fornecer infraestrutura para as necessidades básicas da população de um país parecem questionar pouco se esses megaprojetos atenderão às verdadeiras necessidades de infraestrutura da população da maioria dos países. Há muitos casos em que, **se um projeto construído como parte de um contrato de PPP fracassar (ou não mantiver os níveis esperados de lucro para os investidores privados), governos e cidadãos arcam com custos exorbitantes por décadas.**

Na Tanzânia, o projeto de 10 bilhões de dólares do Porto de Águas Profundas de Bagamoyo e da Zona Econômica Especial associada à BRI – um empreendimento conjunto entre o governo da Tanzânia e a China Merchants Holdings International – foi suspenso inicialmente em 2016, por falta de fundos. As restrições de financiamento enfrentadas pelo governo da Tanzânia o forçaram a renunciar à participação que detinha no projeto. Como resultado, o governo corre o risco de perder a propriedade do projeto e o acesso a suas receitas de longo prazo. (13)

Hidrelétricas: eletricidade para as necessidades das comunidades ou para a ganância corporativa?

Apontando o baixo nível de acesso à eletricidade e os custos comparativamente altos para as famílias, o PIDA propõe uma série de novas usinas e linhas de transmissão que abrangem o continente. Dentro do Plano de Ações Prioritárias do PIDA, **existem 13 grandes hidrelétricas, incluindo projetos muito polêmicos**: Inga 3 no rio Congo, Renaissance no Nilo Azul da Etiópia, e Mphanda Nkuwa e Batoka Gorge no rio Zambezi.

Mas quem se beneficiará da energia gerada por essas usinas? Muito provavelmente, não serão as pessoas que mais precisam de eletrificação. Os cerca de 4.800 MW que devem ser produzidos pela Hidrelétrica de Inga 3, na República Democrática do Congo, por exemplo, destinam-se a **fornecer energia a mineradoras** no leste do país e **exportar** para a África do Sul. O mesmo vale para a hidrelétrica de Mphanda Nkuwa, em Moçambique. O governo espera que ela atraia para o país **indústrias com alta demanda de energia**, mas, no futuro previsível, grande parte de sua eletricidade será exportada para a África do Sul. (14)

Uma análise de quem recebe acesso à eletricidade e quem é ignorado ajuda a entender **quem lucra e quem paga o surto de crescimento da infraestrutura no continente africano**. A questão da terra também ajuda. De acordo com um relatório recente da International Rivers, **“mais de 100.000 pessoas teriam que ser removidas para abrir caminho a reservatórios que seriam preenchidos pelas hidrelétricas do PIDA**. A desagregação social gerada pelo reassentamento induzido pela hidrelétrica é duradoura e atingirá muitas gerações”. (15)

“Se quiser prosperar, primeiro construa estradas”?

Se acrescentarmos à equação as expulsões e a destruição de terras agrícolas férteis que ocorrerá o longo desses megacorredores de infraestrutura, fica ainda mais claro que o provérbio chinês “se quiser prosperar, primeiro construa estradas” não vai se aplicar à esmagadora maioria das pessoas em todo o continente africano. Para prosperar, elas precisam de um tipo diferente de estradas, ferrovias, geração de eletricidade e outras infraestruturas, e não dos megacorredores que estão no cerne de PIDA, da BRI e de outros projetos. São altos os riscos de que o tipo de infraestrutura promovida por esses planos resulte em sofrimento, perda de terras e confrontos violentos, em vez de prosperidade e soberania alimentar para comunidades camponesas e povos da floresta.

(1) [Africa seeks new solutions to its infrastructure needs](#). Euromoney, 3 de outubro de 2018.

(2) Overview maps among others: Deloitte (2019): [If you want to prosper, consider building roads](#). Veja, também, o [site do Africa Infrastructure Knowledge Programme](#).

(3) Boletim do WRM, [Grandes represas hidrelétricas não são a resposta: tempo para repensar a infraestrutura de energia da África](#), Rudo Sanyanga, janeiro de 2018

(4) Veja o [site do PIDA](#)

(5) [Relatório de Progresso do PIDA 2018](#)

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

(7) GRAIN; [The Belt and Road Initiative: Chinese agribusiness going global](#), fevereiro de 2019

(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, fevereiro de 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](#), fevereiro de 2019

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