
[La carretera que amenaza con destruir el bosque “protegido” de Harapan en Sumatra Meridional, Indonesia](#)

La aprobación de la construcción de una carretera dentro de la primera Concesión para la Restauración de Ecosistemas en Indonesia deja en evidencia las inherentes contradicciones. A la vez que el gobierno pretende proyectar una imagen internacional de preocupación por la deforestación, promueve políticas que generan más deforestación.

[Puede acceder aquí a la versión en bahasa indonesio](#)

El gobierno de Indonesia aprobó un proyecto propuesto por la empresa minera contratista Miner PT Marga Bara Jaya, para construir una carretera de 88 kilómetros a través de una Concesión para la Restauración de Ecosistemas en un bosque de Sumatra Meridional. La decisión de aprobación fue conocida en junio de 2020 y otorga a la empresa el control de 424 hectáreas del bosque de Harapan. La carretera serviría para transportar el carbón desde la mina de la empresa hasta las centrales eléctricas en la provincia de Sumatra Meridional. (1)

Tal como se explica en [un artículo del Boletín del WRM de marzo de 2020](#), gran parte de los bosques estatales en Indonesia fue clasificada bajo la categoría de lo que se conoce como “bosques de producción”, que otorga Derechos de Concesión Forestal principalmente a las industrias de extracción maderera y de plantación para madera.

La Concesión para la Restauración de Ecosistemas es una categoría orientada al mercado, que fue lanzada con el objetivo declarado de revertir la creciente deforestación dentro de los “bosques de producción” que se considera tienen un alto potencial de conservación. La reglamentación de la gestión de la Concesión para la Restauración de Ecosistemas establece que el titular de la licencia debe promover actividades de restauración para “restablecer el equilibrio biológico”. Una vez que se alcanza ese equilibrio, se puede volver a permitir la extracción maderera.

La primera empresa en recibir una Concesión para la Restauración de Ecosistemas fue Resotransi Ekosistem Indonesia (PT REKI) en 2007, para el Proyecto de Bosque Tropical de Harapan. Ese bosque también alberga una comunidad indígena seminómada, los Batin Sembilan. PT REKI es la empresa titular de la licencia, y la Real Sociedad Británica para la Protección de las Aves (RSPB, por su sigla en inglés), BirdLife International y su filial indonesia Burung Indonesia, crearon una fundación sin fines de lucro que se convirtió en la principal accionista de PT REKI.

El proyecto abarca una superficie de casi 80.000 hectáreas de bosques de tierras bajas en las provincias de Sumatra Meridional y Jambi. Anteriormente era una concesión maderera estatal y en el pasado se explotaba de forma intensiva. Ahora, la zona está rodeada de plantaciones de palma aceitera y está plagada de conflictos por la tierra, tala ilegal y deforestación ilegal para el establecimiento de plantaciones de palma aceitera. (2) Sin embargo, el proyecto de la carretera es la peor y más destructiva amenaza.

Además de la deforestación, la fragmentación del bosque y la alteración general causada por la construcción de la carretera, y posteriormente por el paso constante de camiones pesados ??cargando carbón y trabajadores, el camino inevitablemente dará acceso a una mayor cantidad de cazadores, madereros ilegales e invasores, así como un aumento de los conflictos entre seres humanos y vida silvestre.

La aprobación de la construcción de una carretera dentro de la primera Concesión para la Restauración de Ecosistemas en Indonesia es un ejemplo emblemático de sus contradicciones. Si bien el gobierno de Indonesia proyecta una imagen internacional de preocupación por resolver la deforestación, al mismo tiempo participa activamente en la promoción de planes y políticas que conducen a una mayor deforestación. Ésta también fue una de las principales razones por las que, en agosto de 2020, organizaciones de Indonesia y del extranjero enviaron una carta abierta al Fondo Verde para el Clima, reclamándole que rechazara la solicitud del gobierno indonesio que pedía fondos REDD+ por supuestamente haber reducido emisiones derivadas de la deforestación en el pasado. Es inaceptable que el Fondo recompense a gobiernos que continúan participando activamente y promoviendo la deforestación a gran escala. (3)

El WRM entrevistó a un activista comprometido con la justicia social y ambiental en Indonesia, quien ha seguido de cerca la situación en esta zona de concesión y el proyecto de la carretera, con el fin de comprender mejor el contexto y los conflictos. Su nombre se mantiene en el anonimato por razones de seguridad.

WRM: Las ONG conservacionistas afirman que están restaurando el bosque tropical de Harapan, ¿ha visto que sea así? Y en caso contrario, ¿cuáles son los principales problemas?

Activista:

La condición del bosque tropical de Harapan es muy crítica. Esto es resultado de la explotación maderera debido a lo que antes fueron los derechos de concesión forestal y que ahora se han transformado en el Proyecto de Concesión para la Restauración del Ecosistema Hutan Harapan.

Durante la fase de implementación de este proyecto, no todas las Comunidades Indígenas Batin Sembilan que residen en esta zona fueron invitadas a participar. Una de las que quedaron fuera es el Pueblo Pangkalan Ranjau.

En mi opinión, la restauración de lo que alguna vez fueron zonas extractivas a través de las Concesiones de Restauración de Ecosistemas, como el Proyecto Hutan Harapan, debe hacerse asegurando la fuerte participación y orientación de las Comunidades Indígenas en todas las etapas: implementación, restauración, preservación, manejo, etc., porque son quienes mejor conocen la zona y quienes durante generaciones ya han estado protegiendo el bosque.

WRM: ¿Por qué se opone a la construcción de la carretera?

Activista:

Estoy en contra de toda forma de explotación de las áreas naturales, lo que incluye la explotación generada por proyectos de minería de carbón así como el establecimiento de la infraestructura de apoyo a la misma.

La carretera para el transporte de carbón es tan solo una manifestación de un problema de explotación mayor, a saber, la propia mina de carbón. Por tanto, rechazo decididamente su presencia.

En mi opinión, el área se encuentra en una condición muy crítica, impactada por todas las principales empresas madereras, debido a los anteriores permisos de extracción.

WRM: No tiene sentido que se construya una carretera en una zona que debe ser restaurada y conservada. ¿Quiénes se benefician con esta propuesta?

Activista:

La única beneficiaria de la construcción de esta carretera es la propia empresa minera de carbón.

WRM: ¿Cómo podría restaurarse y conservarse mejor el bosque de Harapan, considerando los intereses de las industrias minera, de palma aceitera y maderera?

Activista:

La restauración de la selva tropical de Hutan Harapan debe garantizar la participación y la liderazgo de los Pueblos Indígenas de la zona en todos los aspectos y etapas. Ellos son quienes pueden impedir la explotación de la selva y proteger el medio ambiente. Por tanto, se necesita un trabajo de colaboración.

WRM: Ahora que el proyecto de la carretera está aprobado, ¿cuáles son sus planes y qué tipo de acciones de solidaridad nacional e internacional cree que son necesarias?

Activista:

Nosotros apoyamos a los Pueblos Indígenas en la preservación y protección de sus áreas tradicionales; seguimos objetando y protestando por la construcción de esta carretera ante el gobierno y las partes relacionadas, tanto a nivel nacional como internacional; y realizamos esfuerzos judiciales y extrajudiciales para rechazar la expansión de la minería de carbón en el país.

La denuncia internacional de este proyecto de carretera así como de otros proyectos destructivos en Indonesia es crucial para presionar tanto al gobierno como a las empresas que planean destruir grandes zonas de bosque de los que dependen comunidades.

(1) Mongabay, [Indonesia approves coal road project through forest that hosts tigers](#), elephants, July 2020

(2) REDD-Monitor, [Questions for the Harapan Rainforest Project: Land conflicts, deforestation, funding, and the proposed construction of a coal transportation road](#), 2019

(3) [El Fondo Verde para el Clima \(GCF\) debe rechazar las nuevas solicitudes de financiamiento de REDD+](#), agosto de 2020