



En ésta edición Usted encontrará los siguientes artículos:

- 1) IIRSA ¿Una oportunidad perdida?
- 2) Mega Proyecto Manta- Manaos, Panorámica general de sus impactos por
- 3) Los Bancos multilaterales: alimentando la exportación de los agrocombustibles y los conflictos por el uso de la tierra en Brasil

Boletín Mensual BICECA - Construyendo Conciencia Cívica Informada para la Incidencia y la Conservación en la Amazonía-Andina – Un proyecto del Centro de Información para la Banca Multilateral (BIC)

Agradecemos especialmente las contribuciones de, Lucy Ortiz, Gonzalo Varillas, Andrés Mego, Denise Humphreys y Tristan Núñez.

Este boletín es una publicación de la sociedad civil para la sociedad civil y sus contribuidores son de diversas fuentes y naciones. Sus autores son, en general, investigadores que estudian y trabajan en cuestiones de la Iniciativa de Integración IIRSA.

Si usted tiene algún comentario, pregunta o desea contribuir en esta publicación puede comunicarse con el editor de esta publicación, Paulina Novo en pnovo@bicusa.org

BOLETIN MENSUAL

No. 17, Febrero 2008

IIRSA ¿Una oportunidad perdida?

Por Andrés Mego, Denise Humphreys Bebbington, y Tristán Núñez

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es una estrategia de alcance continental que prioriza y moviliza financiamiento para proyectos que contribuyan a “promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones bajo una visión regional, procurando la integración física de los doce países sudamericanos y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable”(1). Organizada, coordinada y, en gran medida, financiada por el Banco Interamericano para el Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y otras instituciones multilaterales internacionales, regionales, y privadas, IIRSA tiene una cartera de 335 proyectos con inversiones que superan los US\$ 37.000 millones.

En total, existen 78 proyectos IIRSA en el Perú con una propuesta inversión de US\$ 6.700 millones. Los principales ejes peruanos IIRSA son tres carreteras e hidrovías transamazónicas que vinculan los sectores industriales y agrícolas del Brasil con puertos en el Pacífico. En adición, también está el eje andino. La construcción ya está en marcha, mediante proyectos al interior de estos tres corredores transamazónicos, aunque algunos tramos todavía están en proceso de ser concesionados.



Foto: carretera fragmentada © BICECA

IIRSA puede ser entendida como una respuesta a la falta de inversión en infraestructura durante las últimas décadas, lo cual es percibido por las instituciones financieras internacionales (IFI) y los analistas como un obstáculo para el crecimiento y la competitividad futuros. La inversión en infraestructura es clave para el modelo del “Nuevo regionalismo”, promovido por el ex presidente del BID, Enrique Iglesias. Al mismo tiempo, IIRSA parece una solución para el exceso de liquidez dentro de los BDM.

UN RIESGO PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Si bien su objetivo declarado es “un patrón de desarrollo territorial equitativo y sostenible”, IIRSA puede convertirse en la oportunidad perdida de emplear el desarrollo de la infraestructura para estimular procesos de inclusión, alivio a la pobreza, descentralización y desarrollo regional sostenible. A pesar de la importancia económica de mejorar la infraestructura peruana, es probable que tales proyectos impacten de manera negativa en el medio ambiente y en los sectores sociales vulnerables, si no se establecen instituciones legales y de gobernanza adecuadas, y si antes no se genera el conocimiento adecuado para su diseño. En ese sentido, IIRSA corre el riesgo de reproducir los fracasos de desarrollo que han caracterizado a muchos megaproyectos financiados internacionalmente.

IMPACTOS SOCIALES Y AMBIENTALES

Los tres corredores peruanos IIRSA atraviesan territorios indígenas y áreas de ecosistemas biodiversos y sensibles. Es más, estos espacios se caracterizan por una mínima presencia estatal y por débiles instituciones públicas, y, en muchos casos, por un conflicto social significativo. Entre los impactos directos se incluyen el desplazamiento y la disrupción social, la erosión, la deforestación, la contaminación y los cambios potencialmente significativos en la hidrología de los ríos y en los ecosistemas de llanura aluvial. De manera indirecta, es probable que los corredores IIRSA faciliten la extracción de madera, la minería y otras actividades extractivas; que alienten la migración, la expansión de la frontera agrícola y las operaciones agrícolas a gran escala; que conduzcan a más conflictos territoriales y de recursos entre los distintos tipos de colonizadores y los pueblos indígenas.

En el caso de la propuesta correspondiente a la carretera Pucallpa- Cruzeiro do Sul, que dividirá en dos el restante corredor ecológico intacto que conecta la Amazonia nor y sur peruana, la carretera atravesará la Zona Reservada Sierra del Divisor y la Reserva Territorial Isconahua o sus zonas de amortiguamiento, dividirá en dos el Parque Nacional Sierra do Divisor del Brasil, y abrirá grandes porciones silvestres de la Amazonia a la explotación maderera, la minería, la agricultura y la crianza de ganado.

Por su parte, los proyectos de la carretera Interoceánica del Sur y la Carretera Amazónica del Centro podrán facilitar el crecimiento poblacional por medio del impulso a la migración, la cual ha crecido con las mejoras en el transporte a inicios de los años 2000. Desde el inicio de la construcción de la Carretera Interoceánica del Sur, se ha producido un boom en la minería artesanal en Madre de Dios. Cabe mencionar que el 80% de las concesiones de “reforestación” otorgadas por el Instituto Nacional de Recursos Naturales (Inrena) –muchas de las cuales se hallan en bosques que no han sido talados– se encuentran en Madre de Dios. Es probable que las zonas de amortiguamiento y las reservas del Manu y Tambopata también sean impactadas por crecimientos en la extracción de maderas, la minería y la construcción de carreteras.

INSTITUCIONES DÉBILES

Las regiones que serán más afectadas son aquellas

que no tienen la capacidad para ejercer una gobernanza ambiental efectiva. Los corredores IIRSA del norte y del centro no incluyen programas o financiamiento para apoyar a los gobiernos nacionales, regionales y locales en el manejo de impactos: como la migración y el crecimiento urbano, la creciente demanda por servicios públicos adicionales y la mayor actividad extractiva de recursos. El fondo de mitigación social y ambiental CAF/INRENA de US\$ 17 millones para la Carretera Interoceánica del Sur está insuficientemente financiado (equivalentes a menos del 2% de los

costos), tiene una visión a corto plazo, es no participativo en su diseño y carece de dirección. Antes de encarar los arreglos institucionales, IIRSA está construyendo primero la infraestructura, en un contexto de instituciones débiles.

CORRUPCIÓN Y MÍNIMA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL

El proceso de estudio de impacto ambiental (EIA) en el sector de transportes del Perú es uno de los menos rigurosos del país. Sus EIA no se refieren a importantes impactos indirectos, algo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) reconoce de manera explícita pero que no ha abordado. Así tenemos que tan solo la Carretera Nor Amazónica tiene una evaluación ambiental estratégica. Las oportunidades para que la sociedad civil organizada participe en IIRSA, en los niveles nacional e internacional, han sido mínimas; mientras que en el nivel de proyecto, los talleres participativos han sido conducidos como parte del proceso de EIA. Existe escasa transparencia con relación a los documentos del proyecto, y el hecho de que los proyectos son concesionados antes de las consultas de EIA finales limita la participación pública.

En el proyecto Amazonas Centro, un deslave masivo de la carretera, ocurrido en febrero de 2007 y que dejó a Pucallpa aislada, podría deberse a una construcción de mala calidad de un contratista privado. Se debe mencionar que se ha informado de irregularidades en el proceso de contratación, tanto en la Carretera Interoceánica del Sur como en la Carretera Nor Amazónica. Recientemente, se ha informado que la calidad de la construcción de la Carretera Interoceánica del Sur se encuentra por debajo de los estándares contractuales.

¿SERÁ IIRSA OTRA OPORTUNIDAD PERDIDA?

IIRSA se concentra explícitamente en vincular entre sí a los ejes de actividad económica del continente, para promover el comercio entre ellos y los mercados internacionales. Es menos claro que sea una estrategia de desarrollo en el nivel subnacional o local. Además, genera el riesgo de que el Perú devenga en una zona de abastecimiento de materias primas y un territorio de paso de embarques. La desconexión entre IIRSA y el desarrollo regional se hace más evidente con la falta de planificación económica estratégica. Tanto la Carretera Interoceánica del Sur como la Carretera Amazónica del Centro no fueron evaluadas por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), un mecanismo para garantizar el buen uso de los fondos públicos. En el Perú no existe un plan de desarrollo nacional coordinado, y hay una escasa coordinación institucional entre los planes de desarrollo de los gobiernos regionales y locales e IIRSA en el ámbito nacional e internacional. Los gobiernos regionales tienen la opción de responder y adaptarse a los diseños y las concesiones de infraestructura determinados de manera centralizada.

LA NECESIDAD DE LA INVESTIGACIÓN Y EL ANÁLISIS DE POLÍTICAS

En el Perú existe una falta sustancial de información, análisis y discusión acerca del propósito político-económico y de los impactos sociales y ambientales de los proyectos IIRSA. Se trata de la iniciativa de infraestructura más importante que el Perú ha emprendido en décadas y que estimulará cambios significativos en todo el país. No obstante, IIRSA ha generado una escasa respuesta de parte de la comunidad académica peruana. La atención en la prensa sigue siendo mínima y los intentos de la sociedad civil por involucrarse, hasta el momento, han sido rechazados por el Gobierno.



Foto: trabajos avanzan en la carretera Tena-Río Jondachi © www.mtop.gov.ec

La relación entre las instituciones y el desarrollo económico se ha convertido quizá en el área más fructífera e importante de investigación en las ciencias sociales dedicadas al tema del desarrollo. La distancia entre la atención prestada al desarrollo económico y la prestada a los arreglos de gobernanza dentro de IIRSA hace que esta iniciativa sea un terreno importante en donde se considere esta relación –una que tiene el potencial de ser explosiva, tanto en términos intelectuales como en términos de políticas–. No obstante, IIRSA ha caído, en gran medida, en oídos sordos en el Perú por razones que son difíciles de comprender. En cualquier caso, esta es una ventana que se está cerrando rápidamente y que podría ser una oportunidad para que las ciencias sociales en el Perú demuestren su relevancia para preguntas del más alto interés social.

(1) Tomado del sitio Web de IIRSA (www.iirsa.org), en donde se accede a información oficial.

2) Mega Proyecto Manta-Manaos: Panorámica General y sus impactos

por Gonzalo Varillas, ECOLEX/BICECA

El Proyecto Multimodal Manta – Manaos es el proyecto de infraestructura de mayor escala de los últimos años en el Ecuador. Comparado sólo con el ferrocarril que unió las ciudades de Guayaquil y Quito a comienzos del siglo XX, Manta - Manaos es considerado como el eje central de la

integración transversal del país, ya que permitirá la fluidez entre la costa con el extremo oriental de la Amazonía¹.

El proyecto unirá la ciudad de Manta (provincia ecuatoriana de Manabí) con la ciudad de Coca (provincia ecuatoriana de Orellana), por vía terrestre, continuando por el Río Napo hasta el Río Amazonas, en territorio peruano, para continuar hasta la ciudad de Manaos en Brasil, recorriendo así 578 km. por vía terrestre y 2.860 km. por vía fluvial. El recorrido por vía fluvial dentro del territorio ecuatoriano es de 260 km. hasta el Puerto Nuevo Roca Fuerte en la frontera con Perú.

Si bien este proyecto implica el mejoramiento de la mayor parte del segmento terrestre de la vía, se prevé construir algunos tramos de carretera. De acuerdo a la información que maneja la Autoridad Portuaria de Manta, en la parte terrestre de este proyecto, es decir, aquella que une por carretera el puerto de Manta en el Océano Pacífico con el puerto fluvial que se construirá a orillas del Río Napo, en la ciudad de Coca, (578 kilómetros de carretera aproximadamente), cerca de 200 km. serían nuevos.

La autopista, que tendrá entre 13.30 mts. y 15.30 mts. de ancho, contará con 32 puentes (en total son 1.307 mts. de puentes), con lo cual, la mayor parte de la vía deberá ampliarse para que tenga las dimensiones requeridas para el transporte de carga de alto tonelaje.

Por su parte, en las cercanías de la ciudad de Coca, se prevé la construcción de un puerto de transferencia de carga que incluirá zonas de almacenamiento y descarga de mercadería, desde donde zarparían las embarcaciones a través del Río Napo, cuyo cauce tiene como característica principal la formación permanente de islotes y bancos de arena debido a la presencia de sedimentos de minerales arrastrados a lo largo de su recorrido desde las regiones andinas donde nacen sus confluente.

Este artículo presenta una aproximación a los posibles impactos ambientales que podría causar la ejecución del proyecto Manta – Manaos fundamentalmente en algunos tramos de alta concentración de biodiversidad. Para ello, se ha realizado un análisis de los tramos de la ruta del proyecto en los cuales, ha criterio del autor, la ejecución del proyecto podría generar graves impactos ambientales,

¹ El autor de este artículo es Gonzalo Varillas Cueto, asesor en Política y Legislación Ambiental de la Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX (Quito – Ecuador) e investigador del proyecto BICECA desde el año 2005.

y por lo tanto, ameritarían un mayor análisis por parte de las autoridades que vienen impulsando el proyecto, las entidades que lo financian y los distintos actores de la sociedad civil.

Tramos preocupantes de la ruta del proyecto Manta – Manaos

La información que se presenta a continuación ha sido elaborada sobre la base de información extraoficial del Ministerio de Obras Públicas del Ecuador y de la Autoridad Portuaria de Manta, relacionada con la trayectoria de la ruta del proyecto, tanto en los tramos terrestre como fluvial.

Asimismo, con relación a las áreas protegidas por donde atravesaría el proyecto, se utilizó como base la publicación “Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador”².

La ciudad de Salcedo se encuentra a unos 20 km. de la ciudad de Latacunga (ambas en la Provincia de Cotopaxi), en la Carretera Panamericana que atraviesa Ecuador de Norte a Sur, desde la frontera con Colombia (Puente Internacional Rumichaca) hasta la frontera con Perú (Puente Internacional Huaquillas).

Desde la ciudad de Salcedo, en dirección a la ciudad de Tena (Provincia de Napo), existe actualmente un tramo de 60 km. de una vía en muy mal estado hasta la localidad de Los Carmelos. El proyecto tiene previsto la ampliación y mejoramiento de esta tramo hasta alcanzar el ancho que tendrá la vía en este sector (13.30 mts.).

Desde Los Carmelos, el Proyecto prevé la construcción de una carretera (en la actualidad no existe este tramo) de 62 km. hasta la localidad de El Pano. Este tramo tendría que atravesar una zona sumamente agreste con una topografía absolutamente irregular, donde son frecuentes las pendientes fuertes casi verticales.

² ECOLAP y MAE 2007. Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador. ECOFUND, FAN, DarwinNet, IGM. Quito, Ecuador.

Esta zona de la ruta, corresponde, además al Parque Nacional Llanganates, cuyo rango altitudinal va desde los 1200 mts. hasta los 4638 mts. en el punto más alto de la cima de Cerro Hermoso.

Esta zona ha sido declarada por World Wildlife Fund como “Regalo de la Tierra”, que es el máximo galardón que otorga esta organización a los esfuerzos para la conservación de la naturaleza.

Asimismo, es considerado hotspot por la convergencia de un alto número de especies, entre las que se encuentran 195 especies de plantas endémicas en la cuenca del Río Pastaza, de las cuales 95 son orquídeas. Adicionalmente, existen 101 especies de mamíferos, destacando 55 de murciélagos. En el caso de las aves, existen 242 especies, cinco de las cuales son de rango restringido compartidas con Colombia y Perú, y cinco son endémicas para la zona de los Andes Orientales de Ecuador y Perú.

Entre sus formaciones vegetales, destacan el páramo herbáceo, páramo de frailejones, páramo de almohadillas, herbazal lacustre montano alto, bosque de neblina montano y el páramo pantanoso³.

Si bien existen diversos estudios sobre la inviabilidad de la construcción de este tramo de carretera, debido precisamente a los acantilados y pendientes que imposibilitarían su ejecución, la información con la que se cuenta de la Autoridad Portuaria de Manta, que incluye mapas, establece que la ruta de Manta – Manos atravesaría esta zona.

Recientemente, se ha obtenido información del Ministerio de Obras Públicas sobre un análisis que se estaría realizando para que la ruta siguiera por otro lugar, aunque aun no hay nada oficial al respecto.

³ Ibidem. Pags 157 – 164.

Tramo Tena – Coca: Parque Nacional Sumaco Napo – Galeras



Foto Parque Nacional Sumaco Napo – Galeras

Entre la ciudad de Tena, en la Provincia de Napo, y la ciudad de Francisco de Orellana (Coca) el proyecto Manta – Manas ha previsto construir una carretera de 138 km. a orillas del Río Napo, en la margen sur.

Otra opción que se maneja es el mejoramiento de la vía actual, es decir, aquella que atraviesa Tena, Archidona, Mondayacu, Sardinias, San Vicente de Huaticocha, San José de Dahuano, Ávila, Loreto, El Progreso y Coca.

En ambos casos, la carretera atravesaría a escasos kilómetros del Parque Nacional Sumaco Napo – Galeras, el mismo que está constituido por dos sistemas montañosos aislados de los Andes: el macizo del volcán Sumaco y la cordillera de Galeras. El área conserva las cuencas altas de varios ríos amazónicos afluentes del Quijos, Coca y Napo.

Esta región contienen más de 600 especies de plantas vasculares, 90 de las cuales son endémicas, entre las que destacan por lo menos 21 especies de orquídeas y 8 de bromelias.

A pesar de la poca información que se ha generado hasta el momento, se han registrado 81 especies de mamíferos, de las cuales 28 corresponden a murciélagos, 13 a roedores y 14 a carnívoros.

Las áreas inaccesibles del Parque protegen a especies grandes amenazadas como el jaguar, oso de anteojos, oso

hormiguero gigante y el puma. Asimismo, en el Parque se encuentran el tigrillo chico, el tapir, el perezoso de tres uñas, el pecarí y el tigrillo de cola larga, entre otros.

Esta área alberga a más de 280 variedades de aves y 180 especies de anfibios y reptiles, de los cuales 86 corresponde a sapos y ranas, 10 de las cuales son endémicas⁴.

Puerto de Transferencia de Carga en el Río Napo

Si bien, originalmente el proyecto contemplaba la construcción de este puerto en la ciudad de Francisco de Orellana (Coca), algunos estudios realizados sobre la factibilidad de esta parte del proyecto han concluido que la mejor ubicación para este puerto es la localidad de El Belén, lo que implicaría el mejoramiento de 129 km. de la vía Coca, Joya de los Sachas, Proyecto Jivino, Shushufindi, Las Palmeras, El Triunfo y Belén.

En El Belén se construiría, en un área de 15 hectáreas, en la que se tiene previsto realizar las expropiaciones que sean necesarias, el puerto de transferencia de carga donde se movilizará la mercancía desde las embarcaciones que atraquen en este puerto hacia los vehículos motorizados que circularán desde y hacia el Puerto de Manta.

Las instalaciones del puerto comprenderán muelles, terminal polivalente de graneles sólidos, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento portuario, área aduanera, capitania, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico que dinamizará el flujo comercial.

Este Puerto se construirá en medio de la Amazonía ecuatoriana, en una zona que, si bien en la actualidad se encuentra poblada y rodeada de instalaciones petroleras, es todavía una zona de alta concentración de biodiversidad y forma parte de un ecosistema sumamente frágil. En la otra orilla del Río Napo, es decir, frente a las instalaciones portuarias que se construirán en El Belén, se encuentra el Parque Nacional Yasuní.

Paradójicamente, para los estudios de impacto y mitigación ambiental, los reportes financieros del proyecto han previsto solamente US\$ 100.000, mientras que el monto total del proyecto “Puerto de Transferencia de Carga en

⁴ Ibidem. Pags 219 – 224

el Río Napo” se ha estimado en más de 100 millones de dólares.



Foto: imagen del río Napo © members.cox

Tramo Fluvial Pompeya – Itaya: Reserva Biológica Limoncocha

Desde la ciudad de Coca, por vía fluvial, hacia El Belén, el Río Napo atraviesa la Reserva Biológica Limoncocha. Si bien la variante explicada en el punto anterior, respecto de la carretera que uniría Coca con El Belén rodearía esta Reserva, dicha carretera atravesaría su zona de amortiguamiento.

La Reserva Biológica Limoncocha corresponde, en un 100%, a un humedal RAMSAR. Está compuesta principalmente por la Laguna de Limoncocha y la Laguna Negra, conocida también como Yanacochoa.

La Reserva está ubicada en su mayoría dentro de la cuenca del Río Capucuy y en ella se están ubicados los campos petroleros más importantes de Ecuador, actualmente explotados por Petroecuador, luego que se declaró la caducidad de los derechos que tenía la empresa OXY en el año 2006.

En la Reserva de Limoncocha habitan la nutria gigante, el jaguar, el mono chorongo, el tapir amazónico, el armadillo gigante y la raposa lanuda amazónica, así como algunas especies de aves amenazadas de extinción.

Todo el sistema lacustre de esta zona forma parte de la cuenca del Río Napo. Sus islas y playas son lugares que ofrecen múltiples recursos para la recreación y observación de la naturaleza.

Entre sus formaciones vegetales destacan bosques siempreverdes de tierras bajas, bosques siempreverdes de tierras bajas inundadas con aguas blancas y negras, bosque inundable de palma de tierras bajas y herbazales lacustres de tierras bajas⁵.

Tramo Fluvial Itaya – Garzacochoa: Parque Nacional Yasuní

Si bien el Río Napo se encuentra a pocos kilómetros (no más de 20) de la mayor parte del límite norte del Parque Nacional Yasuní, precisamente frente a las instalaciones del Puerto de Transferencia de Carga en el Río Napo se encuentra ubicado, como se indicó anteriormente, el Parque Nacional Yasuní.

En efecto, entre las localidades de Indilama, cerca de Itaya, y Garzacochoa, cerca de San Roque, el Río Napo constituye el límite del Parque Nacional Yasuní.

El Parque Nacional Yasuní es el área protegida más grande del Ecuador continental, considerado además como uno de los de mayor diversidad genética del planeta, ya que el número y variedad de especies que posee es superior a cualquier otro ecosistema terrestre.

El Parque Nacional Yasuní es un área de gran interés científico y potencialmente turístico, sus bosques albergan el mayor número de especies de árboles y arbustos por hectárea del mundo (664 especies) y consecuentemente supone una diversidad faunística aún mayor. El Parque Nacional Yasuní está calificado científicamente como Refugio del Pleistoceno y es importante por su gran tamaño, abundante biodiversidad, centro de especies, dispersión de seres vivos y altísimo endemismo, lo que ha permitido que las especies se hayan conservado por miles de años.

En 1989, el Parque Nacional Yasuní fue declarado Reserva de Biosfera por la UNESCO. y en él habitan, entre otros pueblos no contactados, los taromenane y los tagaeri, para cuya protección de su aislamiento voluntario, el Estado ecuatoriano creó una zona intangible⁶.

⁵ Ibidem. Pags 225 – 232.

⁶ Ibidem. Pags 233 - 242

Del mismo modo, a lo largo del Río Napo, se encuentran asentadas numerosas comunidades indígenas ancestrales de la nacionalidad huaorani, cuyas prácticas culturales tienen una estrecha relación con este río.



Foto: Autoridad Portuaria de Manta. Vista desde el Parque Nacional Yasuní de El Belén, donde se construirá el puerto de transferencia de carga en el Río Napo

Tramo Fluvial Tiputini – Nuevo Rocafuerte: Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno

El Río Napo se encuentra ubicado a unos 15 km. del límite sur de la Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno. Esta Reserva es considerada como un santuario de vida silvestre e incluye áreas de altísimo valor para la conservación de la biodiversidad.

En esta Reserva, habitan 514 especies de aves (águila arpía, halcón pechinaranja, guacamayo rojo y verde, águila crestada, trompetero aligris, colaespina golicastaña, semillero piquigrande, etc.) y 103 especies de mamíferos, entre los cuales destacan los acuáticos, como el delfín rosado (muy difícil de ver en la actualidad), la nutria gigante y el manatí.

Asimismo, existen en el Cuyabeno 82 especies de anfibios, 91 especies de reptiles y 473 especies vegetales por hectárea, lo que convierte a sus ecosistemas en uno de los más biodiversos del planeta.

Por otro lado, dentro de la Reserva habitan comunidades indígenas ancestrales de las nacionalidades Siona, Secoya, Shuar, Cofán y Kichwa⁷.



Photo: ECOLEX

Área de Posibles Impactos Ambientales del Proyecto Manta - Manaos

Conclusiones y preocupaciones

- El Río Napo es uno de los afluentes más importantes de la cuenca amazónica. Siendo el río más grande de Ecuador, es el eje central de una de las zonas con más biodiversidad en el mundo, por lo que constituye un ecosistema sumamente frágil.
- No existen estudios sobre la navegabilidad del Río Napo. Actualmente es recorrido por gabarras de poco calado, pero en el contexto de la Manta – Manaos, las embarcaciones que deberán circular por este río deberán ser equivalentes a las que atraviesan por el Canal de Panamá, a fin de que el proyecto tenga la rentabilidad financiera que se ha proyectado.
- El aumento del tráfico comercial por este río, alterará la dinámica existente, en la que coexisten una gran variedad

⁷ Ibidem. Pags 243 - 251

de especies faunísticas y vegetales, con las comunidades que ancestralmente han vivido asentadas en sus orillas, y para las cuales, el Río Napo constituye un elemento cultural central.

- La construcción del puerto de transferencia de carga en el Río Napo se ejecutará en el límite del Parque Nacional Yasuní y de la Reserva Biológica de Limoncocha, y a pocos kilómetros de la Reserva de Producción faunística del Cuyabeno.

- A pesar de ello, los reportes financieros a los que se ha tenido acceso estiman la reducida cifra de US\$ 100.000 para los estudios de impacto ambiental, a pesar de que el puerto se construirá en una de las zonas ambientales más frágiles del planeta.

- Esto refleja claramente el nivel de interés que existe por el tema ambiental por parte de quienes impulsan el desarrollo de los proyectos de infraestructura en la región.

- Si bien el proyecto sigue avanzando, hasta el momento no se ha realizado ningún proceso de participación y consulta como lo establecen distintas normas legales ecuatorianas, entre ellas, su Constitución Política vigente.

- No existe ningún estudio de valoración de los posibles daños ambientales que se pudieran generar frente a los “beneficios” económicos del proyecto Manta – Manaos.

- La cuenca del Río Napo genera servicios ambientales a toda la humanidad, sin embargo, su conservación y protección es obligación del Estado ecuatoriano, sus gobiernos, sus autoridades y su población.

- Es necesario abrir la discusión en torno a este proyecto, transparentando toda la información y abriendo espacios a la participación ciudadana.

3) Los Bancos multilaterales: alimentando la exportación de los agrocombustibles y los conflictos por el uso de la tierra en Brasil

Por **Lucía Ortiz**, Coordinadora General del Núcleo de Amigos de la Tierra, Brasil

Traducido por Interpreneur LLC

El reciente análisis de la cartera de proyectos de los bancos multilaterales en el área de agrocombustibles dice poco sobre la dimensión de su papel como agentes promotores de la expansión de la nueva revolución verde que está transformando de forma acelerada los territorios de los países tropicales en monocultivos de gran escala para la exportación de agroenergía. Sin embargo, la información sobre la intención de las inversiones, anunciadas en el 2007 por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) de 3.000 millones de dólares, la dirección de los fondos de cooperación y los discursos políticos de los representantes de estas instituciones pueden dar una perspectiva de las directrices de su actuación en el sector.

El BID tiene solamente tres proyectos específicos en la industria de biocombustibles en Brasil que sumarían préstamos por un valor de 570 millones de dólares: la reestructuración del debito de la fábrica Moema, en Sao Paulo, con miras a aumentar su capacidad de producción y exportación de azúcar y alcohol, además de dos *greenfields* en Minas Gerais y Mato Grosso do Sul, lo que significa nuevas áreas, y no necesariamente áreas de producción “verde” u orgánica, como sugiere la palabra. No obstante, la institución anunció cinco préstamos más en el 2007, proyectos con costos totales aproximados de 2.000 millones de dólares, inversiones para contribuir con el objetivo brasileño de triplicar la producción de etanol hasta el 2020⁸.

⁸ Ver

<http://www.iadb.org/NEWS/article/detail.cfm?Language=En&parid=2&artType=PR&artid=3779>

Según Roberto Vellutini, Director de Infraestructura y Medio Ambiente del BID, “no todos los proyectos que tienen sentido serán financiados por la banca multilateral”⁹. En sus declaraciones en una reunión con las ONGs en Washington en septiembre del 2007, parecía ser que el alivio de la pobreza y el desarrollo rural, descentralizado y diversificado, no tenían sentido para la misión del Banco, y que el objetivo era aumentar la capacidad de exportación de bienes agrícolas.

Al analizar la cartera regional de la Institución, vemos estos proyectos vienen precedidos por donaciones a través de proyectos de cooperación técnica ofrecidas por el banco para analizar las condiciones regulatorias y del mercado para el desarrollo de proyectos piloto, con un enfoque específico en las regiones del Caribe y América Central¹⁰, que ya forman parte de la ruta de reprocesamiento de etanol brasileño para la exportación a Estados Unidos que apunta a la transferencia de tecnología para la producción de etanol, el BID está desarrollando una serie de estudios conocidos como *blueprints*¹¹, que constituyen diagnósticos para el desarrollo de agrocombustibles en países como Haití, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana.

El fondo especial SECCI (por sus siglas en inglés para la Iniciativa sobre Energía Sostenible y Cambio Climático) del BID, que contaba inicialmente con 20 millones de dólares para invertir en cooperación en las áreas de energía renovable, eficacia energética, adaptación al cambio climático y desarrollo de mercados de carbón, está siendo utilizado para la ejecución prioritaria de los llamado

blueprints para agrocombustibles, como enfoque para la expansión de producción de etanos en los países citados con fines de exportación.

Igualmente, la Corporación Financiera Internacional (IFC) del Banco Mundial declaró que, a pesar de la postura crítica de la institución sobre los biocombustibles de primera generación, existen inversiones que ascienden a los 200 millones de dólares en el área de etanol y caña de azúcar, como única fuente considerada viable para la institución para la producción de agrocombustibles, con tres proyectos en Brasil, todos ubicados en el Estado de Sao Paulo. Pese a recibir anualmente entre 15 y 20 propuestas para el financiamiento en esta área, el IFC optó por invertir “únicamente en empresas sólidas y consolidadas, grandes grupos con capacidad para aumentar las exportaciones de alcohol y azúcar y con riesgos financieros bajos”¹²:



Foto © www.unep.org

⁹ Notas de la reunión de ONGs Núcleo Amigos da Terra/Brasil, Bank Information Center y Friends of the Earth Estados Unidos con ejecutivos del BID, 19 de septiembre de 2007, en Washington, DC.

¹⁰ Ver proyectos El Salvador ES-T1057 e TC0002071, México ME-T1007, y Brasil BR-T1040 e BR-M1028 (fuente: investigación cartera del BID de la Rede Brasil)

¹¹ Ver informe del BID “A blueprint for greenenergy in the Americas: Central America and Caribbean” en: www.idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=947824

Con lo que se puede concluir sin grandes sorpresas que los principales bancos multilaterales para el “desarrollo” en la región están empeñados en garantizar de forma prioritaria la diversificación y el futuro suministro de la creciente demanda de biocombustibles, en especial de los

¹² Notas de la reunión de las ONGs Núcleo Amigos da Terra Brasil, Bank Information Center y Friends of the Earth Estados Unidos con ejecutivos del área de

Estados Unidos, en los momentos de mayor demanda de petróleo, con la justificación de querer expandir el agronegocio para el alivio de la pobreza para los países de Latino América. Si bien dicen estar comprometidos con los criterios ambientales para la “eficiencia de la producción” como los debatidos en la Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles¹³, no demuestran preocupación por los conflictos para el uso de la tierra o sobre la inviabilidad de la agricultura familiar, procesos que ya se han verificado en las áreas de expansión en Brasil, como se refleja en las declaraciones¹⁴.

TESTIMONIOS:

“Yo quiero saber quien me puede ayudar. Yo pertenezco a la quinta generación de una familia que planta maíz blanco para el consumo humano, y eso es lo que sé hacer. Pero estoy siendo rodeado por la caña, mis vecinos se están marchando y no veo forma de quedarme” (testimonio del un pequeño agricultor de Itapeva, SP, en la Conferencias Populares sobre Agroenergía, Curitiba, PR- (01/11/2007).

“Nos sentimos oprimidos. Nosotros tenemos una visión distinta, tenemos un profundo sentimiento por las tierras, algunos arrienda las tierras para la caña, pero otros no aguantan y terminan cediendo. Yo me estoy quedando rodeado por plantaciones de caña” (Entrevista con P, pequeño productor rural – Uberaba/MG 26/11/2006).

“Desde hace algún tiempo si caminar por la región de 100 a 200 kilómetros no veras parcelas con cultivos de frijoles maíz o

agronegocios del IFC, 18 de septiembre de 2007, Washington, DC.

¹³ Iniciativa liderada por Suiza que reúne gobiernos, empresas y ONGs en el debate sobre criterios de sostenibilidad para a producción y comercio internacional de agrocombustibles.

¹⁴ Fuente: Declaraciones de la I Conferencia Popular sobre Agroenergía y Assis, W.F.T; Zucarelli, M.C y Ortiz, L.S (coord.) Descontaminando Dudas: Impactos territoriales de la expansión de agrocombustibles en Brasil y perspectivas para una producción sostenible, Belo Horizonte, 2007, disponible en:

http://www.natbrasil.org.br/Docs/biocombustiveis/expansao_biocombustiveis_brasil.pdf

mandioca. Lo que va a terminar sucediendo es una degradación de la tierra y posteriormente las industrias se quedarán con todo, la tierra puede ser así adquirida para la reforma agraria. Aquel lugar aquí cerca ya fue tierra de cana antaño. Fue con mucho trabajo que conseguimos que ese pedazo volviera a producir”.

“Algo que me preocupa es la llegada de esas fábricas. Las personas que trabajan la soya y no trabajan el ganado están perdiendo sus trabajos. Hay días que llego a firmar más de 30 rescisiones de contratos por el arrendamiento de las tierras”, (Entrevista con el representante del Sindicato de Trabajadores Rurales – Dorados/MS 01/12/2006).

“Aquí es todo una cadena. La leche que yo recojo aquí va para la cooperativa en la comunidad, así genera empleo ahí. De ahí va para la ciudad y esto también crea otros empleos. Eso sin contar que algunos tienen tractor para arar la tierra, y esto también genera empleo. Si arrendamos la tierra para la caña significa que dejamos de producir: y la leche y todo el resto de la cadena se acabaría, porque las fábricas no generan ese tipo de empleo” (Entrevista con P. pequeño productor rural – Uberaba/MG,26/11/2006).



Foto ©Product- Reviews

“Me estoy quedando sin forma de sobrevivir en el campo y al final tenemos que mudarnos para la ciudad. Ahí en Palestina (zona rural de Uberaba) ya tienen 4 o 5 familias que se fueron para la ciudad después de que los hacendado comenzaran a arrendar para la caña” (Entrevista con un representante del Sindicato de Trabajadores Rurales, Uberaba/MG, 27/11/2006).

AMPLIFYING LOCAL VOICES TO DEMOCRATIZE DEVELOPMENT

Habida cuenta de que la agricultura familiar, base de la seguridad alimentaria en la región¹⁵ y la disponibilidad de recursos hídricos y de mejores tierras para la producción de alimentos ya están amenazados por la expansión de monocultivos de gran escala para la exportación, se debe desenmascarar la promoción de agrocombustibles en estos mismos modelos como estrategia de alivio de la pobreza y desarrollo, modelo rural alimentado por las instituciones financieras internacionales.

El Centro de Información sobre la Banca Multilateral (BIC por sus siglas en Inglés) trabaja con Organizaciones de Sociedad Civil en países de Desarrollo y en transición para influenciar al Banco Mundial y a otras Instituciones Financieras Internacionales (IFI's) para promover la justicia económica y social así como la sustentabilidad del Medio Ambiente. BIC es una organización independiente, sin fines de lucro, no gubernamental que aboga por la protección de los derechos, participación, transparencia y rendición de cuentas en la gobernabilidad y operaciones del Banco Mundial, los Bancos Regionales de Desarrollo y el Fondo Monetario Internacional.

¹⁵ Según INCRA, más del 60% de los alimentos que llegan a las mesas de los brasileños son producidos por la agricultura familiar, que significa 4, 1 millones de familias, responsables del 77% de las ocupaciones del campo.