



INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO CON SOSTENIBILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL

CONTRIBUCIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL PARA LA CUMBRE AMAZÓNICA

Presentación

Este documento presenta aportes de organizaciones y redes de la sociedad civil de los países amazónicos para los preparativos en torno a la **Cumbre Amazónica - IV Reunión de Presidentes de los Estados Parte del Tratado de Cooperación Amazónica - OTCA**, a realizarse en Belém do Pará, el día 8 y el 9 de agosto de 2023. Este documento complementa seis textos temáticos ya presentados conjuntamente por el Foro Social Panamazónico (FOSPA), la Red Eclesial Panamazónica (REPAM) y la Asamblea Mundial por la Amazonía (AMA), en alianza con varias organizaciones indígenas de la cuenca amazónica y organizaciones de la sociedad civil. Entendemos que el tema **Infraestructura para el Desarrollo con Sostenibilidad Socioambiental** - abordando cuestiones fundamentales sobre qué infraestructura, para quién y para qué - es de enorme relevancia para el logro de los objetivos de la Cumbre Amazónica.

1. Una nueva visión de la infraestructura

Es necesario superar la vieja idea, aún vigente, de que infraestructura es sinónimo de grandes obras de ingeniería, muy costosas, muy visibles, definidas y ejecutadas por el gobierno y las grandes empresas, sin necesidad de diagnósticos profundos sobre riesgos socioambientales, viabilidad económica y alternativas, con transparencia y participación activa de la sociedad. Este tipo de enfoque equivocado ha caracterizado las grandes obras de infraestructura, especialmente carreteras y grandes represas, en los países amazónicos, incluso en el ámbito de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Una nueva agenda de cooperación entre los países amazónicos debe basarse en los siguientes conceptos sobre infraestructura para la Amazonía:¹

- *La naturaleza como infraestructura* – recordando las palabras de Maura Arapiun, secretaria del Consejo Indígena Tapajós-Arapiuns: “La principal

¹Sobre la nueva conceptualización de la infraestructura, recomendamos leer el estudio de GT Infra en colaboración con el Prof. Ricardo Abramovay (USP), titulado **Infraestructura para el Desarrollo Sostenible de la Amazonía**, que, luego de varias consultas con diferentes comunidades de la región amazónica, propone cuatro nuevas dimensiones para repensar conceptos sobre infraestructura desde una perspectiva de desarrollo sostenible (dimensiones, que también se aplican a otros biomas). Vea la publicación: <https://tinyurl.com/nhc2kt7a> Vea también el artículo de Marcio Santilli del Instituto Socioambiental (ISA): **Infraestructura para Comunidades**, Mídia Ninja, 16/03/2023, <https://midianinja.org/marciosantilli/infraestructura-para-las-comunidades/>

infraestructura en la Amazonía es la selva en pie”. *Las soluciones basadas en la naturaleza* (SbN) tratan a la naturaleza como una infraestructura viva y esencial. Por ello, es necesario buscar soluciones basadas en la convivencia con ecosistemas y biomas endémicos.

- *A infraestructura dirigida a la calidad de vida de las poblaciones locales*: los bienes y servicios de infraestructura deben priorizar la mejora de la calidad de vida de las personas, familias y comunidades que conforman las poblaciones locales, en el campo, en la selva y en las ciudades, a la luz de los objetivos y metas de la Agenda 2030 de la ONU, contemplando: a) actividades productivas que contribuyan a la seguridad y soberanía alimentaria, y a la generación de empleo e ingresos, valorando la sociobiodiversidad como forma de diversificar la oferta de alimentos, fibras y materiales, con la creación de nuevas oportunidades de negocio, b) servicios de salud, educación, movilidad, conectividad, energía adecuada y suficiente, confort térmico y vivienda, con especial atención a los niños y las personas más frágiles, enfatizando el lema adoptado por las Naciones Unidas de “no dejar a nadie atrás”, y c) infraestructura dirigida a la valorización de la diversidad cultural. En este esfuerzo, las inversiones en infraestructura social y comunitaria deben tener efectos duraderos en los servicios y la organización colectiva, donde las comunidades y sus organizaciones actúen como protagonistas centrales del desarrollo sostenible.
- *Atención a medianas y grandes obras de infraestructura* : una nueva visión sobre infraestructura para el desarrollo sostenible tiene implicaciones importantes para la planificación, licenciamiento y financiamiento de medianas y grandes obras de infraestructura, que incluyen, entre otras: i) fortalecer los instrumentos de análisis previo en materia socioambiental impactos (incluso acumulativos) y viabilidad económica, abordando escenarios alternativos e inversiones, utilizando metodologías robustas, con participación ciudadana y transparencia, ii) respeto a los derechos de los pueblos indígenas, comunidades tradicionales y otros grupos vulnerables, especialmente mujeres, y iii) articulación con estrategias de desarrollo local y regional con sostenibilidad socioambiental.

2. Fortalecimiento de instrumentos para la planificación de políticas, programas y proyectos de infraestructura

Una prioridad clave en el proceso de toma de decisiones sobre políticas y proyectos de infraestructura es la creación y/o el fortalecimiento de instrumentos de planificación previa al proyecto, especialmente en los sectores de transporte y energía. Tal esfuerzo debe involucrar instrumentos innovadores de análisis multicriterio, como *la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)* con el uso de metodologías participativas para el análisis de oportunidades y riesgos socioambientales, facilitando la identificación de mejores alternativas para la sociedad, incluidas las comunidades locales. en términos económicos, sociales y ambientales, descartando iniciativas que no estén justificadas desde la perspectiva del interés público -considerando factores como el nivel de degradación ambiental y los impactos adversos sobre las comunidades locales, incluyendo violaciones a sus derechos.

Es fundamental que, antes del anuncio y la definición y toma de decisiones sobre cualquier programa y proyecto, los gobiernos federales, junto con los gobiernos subnacionales, consideren y evalúen profundamente las diferentes alternativas, por ejemplo, diferentes rutas y modos en el transporte, y alternativas de transición energética en el sector energético - con un análisis temprano de los temas socioambientales y económicos, incluyendo las necesidades de fortalecimiento de la gobernanza territorial y las agendas de desarrollo sostenible, antes del inicio de las obras, ante los efectos anticipados de grandes obras, desde su anuncio por parte del gobierno.

Complementariamente, debe ser prioritario fortalecer los instrumentos de planificación, licenciamiento ambiental y gestión de obras de infraestructura, a nivel de proyecto, contribuyendo a la anticipación del análisis socioambiental. En este sentido, es necesario asegurar mejoras en el **análisis previo de riesgos e impactos socioambientales** entre los principales instrumentos para la planificación de obras de infraestructura.²

Reiteramos que una nueva conceptualización de la infraestructura debe incluir políticas públicas descentralizadas que apoyen soluciones de infraestructura a partir de iniciativas de las comunidades locales en las áreas de salud, educación, saneamiento básico, transporte y energía, fortaleciendo la seguridad y soberanía alimentaria y los encadenamientos productivos de la sociobiodiversidad, generando empleo e ingresos.

Un nuevo acuerdo entre los países amazónicos, en el marco de la Cumbre Amazónica, podría contemplar el fortalecimiento de instrumentos de planificación estratégica en los sectores de transporte y energía, posibilitando el análisis participativo de alternativas y mejores opciones en términos de beneficios sociales, económicos y ambientales, evitando proyectos con altos costos socioambientales que no se justifican.³

En este sentido, existe la necesidad de revisar los planes de infraestructura regional en el ámbito del COSIPLAN - Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación (antes IIRSA), considerando también la necesidad de cambios en los roles de las instituciones multilaterales como la OTCA, Inter- Banco Americano de Fomento (BID), Banco Mundial y Corporación Andina de Fomento (CAF).

² Los instrumentos de planificación y licenciamiento ambiental pueden tener un carácter secuencial, permitiendo la identificación y maduración de buenos proyectos en términos económicos y socioambientales, basados en estudios técnicos consistentes y procesos de toma de decisiones transparentes y participativos, evitando el avance de emprendimientos que no sean justificada desde el punto de vista del interés público.

³ Como contribución en esta dirección, indicamos la Nota Técnica “**Criterios para el análisis y clasificación de proyectos de infraestructura propuestos para su inclusión en el Plan Plurianual (PPA) y en el Programa de Asociaciones de Inversión (PPI)**”, elaborada por el GT Infraestructura y Justicia Socioambiental, Instituto Energía e Meio Ambiente (IEMA), Instituto Socioambiental (ISA), Transparência Internacional - Brasil e Instituto Brasileño de Auditoría de Obras Públicas (Ibraop). https://energiaeambiente.org.br/wp-content/uploads/2023/06/notatecnica_infraestructura2023.pdf

3. Espacios de participación ciudadana

Es necesario ampliar y fortalecer la participación ciudadana en la sociedad, incluyendo las comunidades locales potencialmente afectadas en los órganos de decisión de políticas, programas y proyectos de infraestructura.

En este sentido, es fundamental internalizar en la regulación de políticas, programas y proyectos de infraestructura la garantía del derecho a la Consulta Previa, Libre e Informada (CLPI) de los pueblos indígenas, quilombolas, comunidades ribereñas y otras comunidades tradicionales antes de tomar decisiones que afectar sus territorios y derechos, respetando sus protocolos comunitarios, en lo que corresponda, de conformidad con el Convenio 169 de la OIT y demás legislación vigente.⁴ Vale la pena enfatizar la necesidad de no confundir, como ha ocurrido muchas veces, Audiencias Públicas - rito obligatorio para el licenciamiento ambiental de proyectos - con procesos de Consulta Libre, Previa e Informada.

4. Fortalecimiento de la Gobernanza Territorial

Como se indicó anteriormente, un paso fundamental para viabilizar obras de infraestructura sobre bases sostenibles, que habiliten un nuevo modelo de desarrollo basado en la economía de la sociobiodiversidad (sociobioeconomía), es asegurar la gobernanza **territorial**, fortaleciendo la presencia del Estado y las instituciones que garantizan el Estado de Derecho, con medidas específicas dirigidas a: a) el ordenamiento territorial y fundiario, priorizando la lucha contra el acaparamiento (*'grilagem'*) de tierras públicas, el reconocimiento de los derechos territoriales de los pueblos indígenas y otras poblaciones tradicionales, la reforma agraria y la creación, regularización y consolidación de unidades de conservación, c) protección permanente de ríos y manantiales y, d) como acción inmediata, la lucha contra los delitos ambientales y garantías de protección de la vida de los defensores de la Naturaleza y los derechos humanos.

5. Revisión de proyectos de alto riesgo y reparación de daños y pasivos socioambientales

Hay proyectos específicos en el *oleoducto* logístico del transporte, en el sector eléctrico y en la exploración de petróleo y gas que requieren reconsideración y priorización, con base en criterios socioambientales y económicos.

El legado de impactos negativos de megaproyectos de infraestructura, como las centrales hidroeléctricas Santo Antônio y Jirau en el río Madeira y la Carretera Interoceánica, subraya la necesidad de repensar las grandes obras en el bioma amazónico, incluso en las zonas fronterizas entre países, así como como las reparaciones a las poblaciones locales y comunidades tradicionales drásticamente afectadas.

Así, es necesario establecer programas robustos, con transparencia, participación, marco legal y recursos adecuados, dirigidos a acciones de reparación integral de daños socioambientales asociados a violaciones de los derechos de las

⁴Para conocer más sobre los protocolos comunitarios ver: <https://observatorio.direitosocioambiental.org/protocolos/>

comunidades locales y reparación de pasivos ambientales en territorios afectados por grandes obras de infraestructura que se encuentran en operación.

Un análisis más cuidadoso de los riesgos socioambientales (incluidos los impactos acumulativos y sinérgicos) y la viabilidad económica demuestra que, en muchos casos, hay grandes proyectos en la fase de planificación que simplemente no están justificados y que hay mejores opciones para servir al público. Interés, con responsabilidad ambiental y respeto a los derechos de las poblaciones locales.

En este sentido, presentamos las siguientes propuestas de remisión:

En el sector energético:

- a) **Suspensión de los planes de construcción de nuevas centrales hidroeléctricas en la Amazonía**, considerando su alto riesgo socioambiental, incluyendo impactos acumulativos y sinérgicos;
- b) Considerando los altos riesgos de contaminación de acuíferos, aguas subterráneas y masas de agua, con graves implicaciones para los servicios ecosistémicos, la conservación de la biodiversidad, la salud pública y las actividades económicas (por ejemplo, la agricultura y el turismo) y teniendo también en cuenta los riesgos de terremotos, especialmente en las zonas urbanas, **suspensión de proyectos de fracturamiento hidráulico ('fracking')** mientras persistan tales riesgos.
- c) Declaración del **bioma amazónico como zona de exclusión para los planes de nuevas exploraciones de petróleo y gas**, considerando sus altos riesgos socioambientales y la necesidad de compatibilidad con las políticas públicas relacionadas con el cambio climático, la conservación de la biodiversidad y el respeto a los derechos humanos.

En el sector del transporte:

- a) Fortalecer el **marco legal e institucional para la planificación y licenciamiento ambiental de la logística del transporte y sus respectivas modalidades (carreteras, hidrovías, ferroviarias)**, asegurando que se realicen análisis robustos sobre riesgos socioambientales, incluyendo impactos acumulativos con otros emprendimientos, y alternativas, con transparencia y participación popular, respetando el derecho a la consulta previa, libre e informada con los pueblos indígenas y otras comunidades tradicionales.
- b) **realización de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)** con metodologías participativas en el sector transporte, en situaciones como los corredores logísticos para el transporte de mercancías, abordando los riesgos socioambientales y el potencial de impactos acumulativos y sinérgicos entre emprendimientos en un mismo territorio (por ejemplo, carreteras, vías fluviales y puertos, ferrocarriles) considerando las alternativas.

6. Ciudades amazónicas

Para la construcción de políticas públicas que respondan a la realidad regional. Se necesita una nueva mirada a las ciudades amazónicas que considere el desarrollo urbano como un proceso fundamental para la sostenibilidad y el bienestar humano en la región, con infraestructura adecuada al contexto local. Las ciudades y los asentamientos humanos deben ser protagonistas en la implementación de medidas de fortalecimiento económico, conservación socioambiental, servicios y promoción de la diversidad sociocultural, así como de mitigación y adaptación al cambio climático.

7. El papel de Instituciones financieras

Que se fortalezcan las políticas socioambientales de las instituciones públicas nacionales y multilaterales que financian obras de infraestructura -como el BNDES, CAF y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)- en lo que respecta al análisis previo y la gestión de riesgos, así como el apoyo a la iniciativas de infraestructura local para el desarrollo sostenible en los territorios, manteniendo un diálogo abierto con los movimientos sociales y otras organizaciones de la sociedad civil. Tales iniciativas deben ser reforzadas por instituciones financieras privadas.

Finalmente, solicitamos la incorporación de las propuestas de acción presentadas en este documento, junto con las propuestas insertadas en otros textos temáticos FOSPA/REPAM/AMA, en los documentos oficiales en preparación de la Cumbre Amazónica.

Firmantes:

GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental / gt-infra.org.br / contato.gtinfra@gmail.com
Fórum Brasileiro de ONGs e Movimentos Sociais para o Meio Ambiente e Desenvolvimento
- FBOMS / fboms.org.br/
Grupo de Trabalho Amazônico - GTA
Rede Eclesial Panamazônica / repam.org.br
Observatório do Clima / oc.eco.br