

Integration av isolerade byar, blomstrande kommers och utvecklingsmöjligheter. Det var några av förhoppningarna när den nya vägen skulle komma till regionen Santa Cruz i Bolivia. En väg över hela kontinenten som ska binda samman Atlanten och Stilla havet.

– Men de har inte ens brytt sig om att bygga en infart till vår by. Det är bara för de utländska företagens skull de bygger, säger Hernán Ramos.

Vägen mellan **BRASILIEN** och **KINA**

TEXT & FOTO: KERSTIN EDQUIST

BUSSEN SVISCHAR FRAM i racerfart över det bolivianska låglandet. Vägen är rak, perfekt asfalterad och utan gropar. En ovanlig syn i Bolivia. Men de senaste åren har Evo Morales regering satsat hårt på att förbättra landets vägar, i år går en tredjedel av statsbudgeten till vägarna. Dessutom kommer pengar från såväl Brasilien som EU för att bygga genomfartsleder.

Vi svänger av mot byn Taperas och plötsligt byts asfalten ut mot en hålig grusväg där en buss inte borde köra. Trots att byn bara ligger ett par hundra meter från den nya vägen finns det inte någon infart. Hernán Ramos bor i

Taperas och är ordförande i den lokala kommitté som kommunen har skapat för att övervaka vägbygget.

– När byggföretaget kom hit från Brasilien blev vi chockade. Tusen arbetare slog läger här, de sprängde berget så att det blev sprickor i husväggarna och de tog vatten ur lagunen där vi fiskade så att den nästan helt försvann. Det värsta var att många flickor blev våldtagna och i dag finns flera barn utan pappor, berättar han.

Vägen mellan staden Santa Cruz och den brasilianska gränsen är en del av den korridor som ska binda samman de två världshaven,



Hernán Ramos har utsetts till befolkningens inspektör av vägbygget. Han är besviken på hur det har skötts.

FAKTA/ IIRSA

Initiativ för integration av den regionala infrastrukturen i Sydamerika (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA) är ett megaprojekt som grundades år 2000 i Brasília genom en överenskommelse mellan regeringarna i Sydamerikas tolv länder. Målet är att utveckla den regionala infrastrukturen och föra samman kontinenten. Inom IIRSA ingår byggen av alltifrån vägar och hamnar till vattenkraftverk och gasledningar. Projektet har kritiserats för att satsa på storslagna projekt som gynnar de transnationella företagen, utan att ta hänsyn till lokalbefolkningen och miljön.

De största finansiärerna av IIRSA är den interamerikanska utvecklingsbanken IDB och den andinska utvecklingsfonden CAF, men även EU och de enskilda regeringarna bidrar med stora summor. Den totala kostnaden för projektet beräknas uppgå till minst 80 miljarder dollar, det vill säga över 40 gånger så mycket som Bolivias hela statsbudget för 2009.

Källor: IIRSA, Ceadesc.

från Santos i Brasilien till Arica i Chile. Projektet ingår i det sydamerikanska infrastrukturprogrammet IIRSA som antogs av alla ländernas regeringar år 2000 i Brasília. Detta är det första integrationsprojektet i Latinamerika, men har fått stark kritik för att bara handla om infrastruktur och helt utelämna till exempel hälsa, utbildning och miljö.

– Syftet med megaprojekten inom IIRSA är att göra det enklare för transnationella företag och den brasilianska industrin att hämta råvaror och sälja sina produkter. Inget annat, säger Henkjan Laats som under de senaste fyra åren

har undersökt konsekvenserna av IIRSA genom det bolivianska forskningscentret Ceadesc.

I Taperas var förhoppningarna stora inför den nya vägen.

– Vi hoppades på fler gäster och bättre affärer, säger Adriana Velasco som driver en restaurang och ett pensionat i byn.

Men när den lilla grusvägen som tidigare gick rakt igenom byn byttes ut mot en stor genomfartsled 200 meter bort försvann i stället gästerna och Adriana Velasco har nästan tvingats stänga igen både restaurangen och pensionatet.

TEMA: FÖRETAGSMAKT ELLER MÄNNISKORÄTT

– Nu är byn helt död. Eftersom vi inte har någon infart finns det ingen chans att lastbilarna kommer in och stannar här. Vi kommer nog tvingas flytta ut till vägen för att kunna sälja, men det är ju farligt att bo vid en sådan väg, säger hon bekymrat.

För den bolivianska industrin kan vägen dock innebära nya möjligheter, tror Rafael Quintela på exportkammaren i Santa Cruz, Cadex.

– Bolivia har länge haft en stor brist på infrastruktur. Utan vägar och havskust har det varit näst intill omöjligt att exportera och det har gjort att vi har hamnat på efterkälken och inte kunnat skapa någon industri att tala om, säger han.

EAGENTLIGEN SKULLE den nya vägen ha varit klar 2006, men med många olika företag och finansiärer inblandade har vissa delar blivit försenade och man vet fortfarande inte när vägen kan bli helt färdig. Wilfredo Terrazas är en av dem som har fått ett tvåårskontrakt hos det brasilianska företaget ARG för att vara med och bygga den sista biten av vägen som saknas till staden Santa Cruz.

– Visst, det är bara ett tillfälligt jobb, men sedan skapas massor av andra möjligheter. Det kommer turister och vi kommer att kunna sälja och till och med exportera våra jordbruksprodukter. Vi har till exempel en massa frukt som bara ruttnar för att vi inte kan transportera den, säger han.

Området där vägen går igenom är full av biologisk mångfald och naturresurser. Under de senaste åren har stora sojaodlingar börjat breda ut sig på den bördiga jorden. Dessutom finns där gas- och oljefyndigheter och nyligen har man hittat mängder av guld och järn. I april i år sålde den bolivianska regeringen rättigheterna att utvinna i berget Mutún, som innehållaren av världens största reserver av järn och magnesium, till det indiska företaget Jindal. En gruva som beräknas skapa tusentals arbetstillfällen. Men Henkjan Laats är skeptisk:

– Det är ingen slump att IIRSA-projekten går rakt igenom alla Sydamerikas känsligaste ekosystem. Det är där intressena finns, där det finns allra mest naturresurser. Och tyvärr gynnar exploatering av naturresurser sällan lokalbefolkningen. Det ger få och tillfälliga jobb och ofta en stor miljöförstöring, säger han.

”
Det är inte det att vi inte vill ha en väg. Tvärtom. Men det här handlar bara om de transnationella företagens utveckling.

TILL TAPERAS har det redan kommit ett kinesiskt träföretag och installerat sig vid vägen. Enligt den bolivianska lagen får byns gemensamma mark inte säljas, vilket innebär att de är där olagligt. Hernán Ramos tittar på trästockarna på andra sidan taggtrådsstängslet och berättar att han varken vet vad företaget heter eller vad de gör där inne. Men han vet att de aldrig skulle kommit dit om det inte var för den nya vägen.

– Det är inte det att vi inte vill ha en väg. Tvärtom. Men det här handlar bara om de transnationella företagens utveckling. Om att föra samman marknaderna i Kina och Brasilien. Och vi som bor i byarna får bara stå och titta på när lastbilarna svischar förbi, säger han. ■

– Numera är det mest dött i Taperas, säger Adriana Velasco som nästan har tvingats stänga igen restaurangen och pensionatet hon driver i byn.

