



TEXTO INFORMATIVO

¿Hacia un mundo verde?

Ante la rápida avanzada del caos climático y las crecientes protestas socio-ambientales, la industria de automóviles está destinando grandes inversiones en el mercado de la electromovilidad. Este nuevo modelo de transporte le ha permitido impulsar a los gobiernos y al sector empresarial una agenda de crecimiento económico verde y responder a las críticas de las últimas décadas por aplazar y evitar las normativas de protección a nuestro planeta viviente.

Actualmente, el sector del transporte utiliza mayoritariamente combustibles sucios, tales como la gasolina, el diésel, y el gas. Sin embargo, los vehículos eléctricos pueden llegar a moverse a través de la generación de electricidad con energías renovables. Es así como la electromovilidad se ha vuelto una supuesta oportunidad para diversificar la matriz energética y ser un pilar tecnológico de la transición hacia sociedades de bajas emisiones. Dentro de los beneficios que presume la industria automotriz son las cero emisiones directas de gases y partículas finas, la menor emisión de ruidos, el reforzamiento de la competitividad e innovación en la industria, y la posibilidad de empujar una mayor generación de energías verdes.

Los movimientos anti-extractivistas reclaman que los automóviles eléctricos son un lavado de imagen verde, dado que se necesita una mayor demanda de minerales para la fabricación de estos vehículos, además de no ser una verdadera solución para las ciudades y el mundo rural. Pese a todo, la electromovilidad es considerada como una de las principales soluciones para una transición energética que alcance los objetivos climáticos establecidos en el Acuerdo de París en 2030.

Un oro blanco

Para poder producir las baterías necesarias de los vehículos eléctricos se requiere de grandes cantidades de minerales como el cobalto, cobre, y litio, entre otros. Una de las mayores reservas de litio está localizada en el Desierto de Atacama en Chile, el lugar

más árido de la Tierra después de la Antártica. Según las previsiones, la extracción mundial del litio –también llamado oro blanco– se triplicará para 2025. La Unión Europea juega un rol esencial: casi un 80% de las exportaciones de este mineral llegan a este mercado.

El litio se encuentra en las aguas subterráneas de los salares, los cuales son frágiles sistemas de soporte vital para una serie de lagunas y humedales con una vida silvestre única. La extracción de minerales ha ejercido una presión sistemática y creciente sobre los bienes hídricos de la región, afectando también las formas de vida tradicionales de la zona, donde aún se practican economías agro-pastorales, basadas en el uso y distribución racional del agua superficial para beber, cosechar alimentos, y criar animales. Los cortes aguas en diferentes pueblos, los niveles de contaminación de las verduras, y las enfermedades pulmonares de los mismos trabajadores mineros son problemáticas recurrentes en toda la zona.

La abundancia de minerales ha llevado a la instalación de grandes obras de infraestructura y a la implementación de políticas públicas que las empresas mineras han aprovechado para transformar la economía de la región desde principios del siglo XX. En Chile, la minería participa de forma relevante en la economía nacional, representando alrededor del 55% de las exportaciones del país en la última década. Estas exportaciones han sido posibles gracias a los tratados de libre comercio que muchas veces incluyen la liberalización de inversiones, arreglos aduaneros, e impuestos bajos para la comercialización de los minerales como el litio.

Un extractivismo amenazante

Diversos grupos anti-extractivistas de la zona e investigaciones científicas han señalado que la minería del litio ha provocado una mayor aridez de los ríos, la disminución de vegetación de los humedales, y alteración química de los salares y sus comunidades microbianas. La pérdida de la biodiversidad es el despilfarro del mayor seguro de vida que tienen las personas que viven allí. Las empresas mineras del litio aseguran que no generan impactos significativos en la naturaleza, siendo avalados por las autoridades estatales (y muchas veces municipales) al otorgar las licencias ambientales de operación, a pesar de que los proyectos cuentan con inconsistencias y falencias técnicas.

A esta situación se superponen procesos viciados de la participación y consulta indígena: muchos de los procedimientos son inexistentes, incompletos, o ya están definidos anteriormente con las mismas comunidades a través de sobornos. Las formas de corrupción se articulan en una variedad que pone el acento en aspectos normativos pagando coimas para conseguir un contrato, asegurarse una concesión territorial, lograr permisos ambientales o buscar la manipulación de los movimientos anti-extractivistas.

En estos contextos las empresas intentan avanzar en la validación social y legal de sus proyectos mediante programas de responsabilidad social empresarial, asesorías externas para presentarse ante la comunidad internacional, y la destinación de porcentajes de venta del litio en beneficios directos hacia las comunidades indígenas. El factor económico se vuelve esencial ante la desaparición de las economías tradicionales, la feroz competencia del turismo local, y la ausencia de un Estado que no asume la responsabilidad del bienestar social. El resultado es una fractura de las relaciones sociales y formas de hacer política local entre las comunidades indígenas y no-indígenas, movimientos socio-ambientales, y municipios.

Una movilidad pasada de moda

Alemania es el mayor fabricante de autos eléctricos de Europa. En su estrategia de crecimiento verde, la industria y el gobierno alemán han puesto sus ojos en el litio del Desierto de Atacama. Recientemente los fabricantes de autos – tales como Volkswagen, Audi, Porsche, y Mercedes Benz– han comisionado y financiado a través de la Agencia Alemana de Cooperación (GIZ) una serie de diálogos con las comunidades atacameñas y entidades gubernamentales chilenas para el establecimiento de una “Asociación para el Litio Responsable”. Según críticos, este mecanismo sirve para una relación de mayor dependencia en los intereses automotrices que promocionan estilos de vida más verdes en el Norte Global, a costas de los territorios y comunidades del Sur Global.

Desde otra perspectiva, los automóviles –sean eléctricos o a combustión fósil– pasan la mayoría del tiempo estacionados y ocupando una gran parte del espacio público. También convierten estos espacios en lugares hostiles que afectan a la salud mental de los humanos y no-humanos, y erosionan cualquier posibilidad de establecer un mínimo de vida urbana. Asimismo, las autoridades construyen y planifican autopistas que refuerzan las desigualdades, quitándole espacio a las viviendas, y desplazando a las ferias al aire libre que son una importante parte de la cadena alimenticia de las ciudades.

Las organizaciones por una cultura ciclista argumentan que el automóvil se ha convertido en un monocultivo que ha sido impuesto a las distintas movilidades urbanas y rurales. Advierten que el vehículo eléctrico individual equivale el reemplazo de un monocultivo por otro monocultivo, y que la percepción de un supuesto bajo impacto medioambiental de estos automóviles llevaría a la sustitución de los múltiples usos del transporte público y de las bicicletas. En definitiva, lo que por décadas fue un símbolo de libertad, poder y prestigio, hoy significa un modelo que urge quedar obsoleto.

Hacia una verdadera transformación

La Transición Justa es una parte clave para la transformación urgente de los combustibles fósiles hacia las energías renovables. Pero ante la actual situación política, económica y social que engloba la emergencia medioambiental, los movimientos sociales se preguntan si esta transición energética y las supuestas formas de vidas sustentables en el Norte Global es una forma de colonialismo verde. Las políticas climáticas internacionales y las propuestas de la industria automotriz siguen reproduciendo dinámicas coloniales bajo la excusa de salvar el planeta, enmascaradas tras las necesidades materiales de la transición. Finalmente se limita al consumo de bienes comunes naturales en territorios como Atacama, manteniéndolos desamparados, para desviar esos mismos bienes a las empresas y élites del Norte Global.

Las preguntas de los movimientos son muchas: ¿quiénes guiarán esta Transición Justa? ¿Quiénes tendrán acceso a la electromovilidad? ¿A qué tipo de electromovilidad tendrán acceso las personas? ¿Quiénes se beneficiarán de una transición dirigida por las grandes industrias del Norte Global? ¿Promoverán las agencias de cooperación internacional distintas formas no-extractivas de vivir en los territorios donde hay minerales? ¿Es compatible el crecimiento económico cuando ya hemos sobrepasado los límites biofísicos del planeta? Cualquier respuesta no será suficiente si es que no se cuestiona el modelo extractivista en su conjunto.

A través de un efectivo diálogo social entre los gobiernos, las empresas, los movimientos sociales, los sindicatos, y la sociedad civil, se debe garantizar la creación de empleos de calidad y bajas emisiones para los trabajadores de las empresas afectadas, descentralización y decrecimiento energético, protección social para las comunidades aledañas, grandes inversiones en la regeneración de soportes vitales para la vida silvestre, y una redistribución de la riqueza que nos lleven a modelos de sociedades más sustentables.

Tejiendo mayorías

La construcción de vínculos de solidaridad se torna de mucha importancia a la hora de apoyar el protagonismo de las comunidades indígenas y no-indígenas en los planes de adaptación al cambio climático. Las soluciones son muchas: restauración de las tierras despojadas, la garantía del acceso al agua, la protección de defensores ambientales, y la promoción de tratados jurídicamente vinculantes con las empresas y los derechos humanos. Las recomendaciones dadas por las organizaciones medioambientales también señalan la importancia de defender, promover, y aprender de la gran pluralidad de formas de vida no-extractivas, sin apropiarse o romantizar sus diversas luchas.

Asimismo, las soluciones para una movilidad sustentable son de larga data: los viajes en automóviles deben convertirse en la opción más lenta, cara y engorrosa, y derribar todas las barreras para moverse a pie, en transporte público y en bicicleta. Se necesita también la expansión de sistemas de (mini)buses eléctricos, producción de trenes de cercanía, tranvías, trenes regionales de larga distancia y de carga, y sistemas inteligentes de gestión de tránsito. Los diseños de movilidades sustentables han subrayado la trascendencia de que los barrios, comunas y regiones puedan decidir, para así crear comunidad y sentido de pertenencia.

La capacidad colectiva para plantear un cambio radical de dirección debe venir de la mano con diversificar las narrativas actuales sobre la justicia climática y la transición justa, como es el caso de la electromovilidad. Nuevas voces deben ser alzadas para seguir forzando cambios en la educación, pero también en la práctica económica, ecológica, social y política. Será así como nuevas mayorías formarán nuevas rutas.

Bibliografía:

Salares Andinos – Ecología de Saberes por la protección de nuestros Salares y Humedales [en español]

<https://cl.boell.org/sites/default/files/2020-12/Libro%20Salares%20Andinos%20OOPSAL.pdf>

Manuel Prieto - Transando el agua, produciendo territorios e identidades indígenas: el modelo de aguas chileno y los atacameños de Calama [en español] <https://www.redalyc.org/pdf/815/81543788009.pdf>

Report: A Just(ice) Transition is a Post-Extractive Transition [en inglés] <https://waronwant.org/resources/report-justice-transition-post-extractive-transition>

Und was ist jetzt mit meinem job? [en alemán] <https://www.rosalux.de/publikation/id/45668/und-was-ist-jetzt-mit-meinem-job-1>