

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de ciencias económicas.
Economía.

Monografía de grado para el título de Economista 2.009-2.

Tapón del Darién: El Dilema del Desarrollo.

Por Santiago Sergio Alameda Viveros. Cód. 405870.

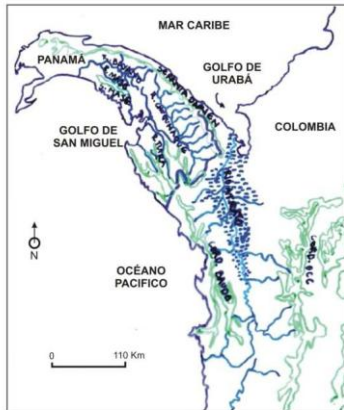
Director de monografía: Jairo Eduardo Sánchez Acosta.

Bogotá 11 de Diciembre de 2.009.

Tapón del Darién: El Dilema del Desarrollo.

Tabla de contenidos¹.

Mapa 1. Sistemas Pantanosos y de Serranía en el llamado Tapón del Darién



Elaborado con base en: "Tapón del Darién" Proyecto de Ley por la cual se incorporan unas carreteras al plan viario, se define la carretera Panamericana Panamá-Bogotá. Congreso de Colombia. Ministro de Obras Publicas Virgilio Barco Vargas. 1959. Anexo 1 [s.p.]

1. Introducción.
2. El dilema del desarrollo.
3. Caracterización geográfica de la región
4. Contexto geopolítico.
5. Contexto histórico de la región.
6. Contexto socioeconómico.
7. La carretera Panamericana en el tapón del Darién.
8. Perspectivas de desarrollo social, económico y medioambiental después de la construcción de la vía panamericana.
9. Conclusiones.
10. Bibliografía.
11. Anexos.

¹ Mapa tomado de: Rodríguez Acero, María Carolina; 2008. EL TAPÓN DEL DARIÉN, REGIÓN FRONTERIZA COLOMBO PANAMEÑA, EN LA AGENDA PANAMERICANA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. 1954-2002, PP. 4.

Resumen.

Las dinámicas globalizadoras, y los paradigmas modernos, han impuesto un modelo de desarrollo que es incompatible con la sustentabilidad ambiental; en Colombia estas dinámicas han influido en el conflicto social armado reconfigurando zonas del país como regiones articuladas a los circuitos de la economía global, este proceso ha desembocado en el planeamiento de megaproyectos que desconocen el medio ambiente natural y las relaciones socioculturales que se gestan dentro de este. La carretera panamericana por el tapón del Darién muestra un claro ejemplo de la situación descrita y representa la consolidación de un proceso político-económico-social en el nivel nacional y macroregional que da cuenta de la paradoja de tener desarrollo económico en detrimento de la estabilidad socioambiental.

Palabras clave: *Tapón del Darién; sustentabilidad ambiental; Carretera panamericana; conflicto social armado, desarrollo económico.*

Resumo.

As dinâmicas globalizantes, e os paradigmas da modernidade, tem estabelecido um modelo de desenvolvimento que é incompatível com a sustentabilidade do meio ambiente; na Colômbia estas dinâmicas tem influenciado no conflito social armado mudando o caráter tradicional das regiões para articulá-las aos circuitos da economia global, este processo tem como resultado o planejamento de megaprojetos que desconhecem a natureza e as relações socioculturais que gestam-se ao interior dela. A estrada “panamericana” pelo “tapón Del Darién” dá um claro exemplo da situação antes descrita e representa a consolidação de um processo político-econômico-social no nível nacional e macroregional, que manifesta o paradoxo de ter desenvolvimento econômico em detrimento da estabilidade socioambiental.

Palavras chave: “Tapón Del Darién”, sustentabilidade ambiental, estrada panamericana, conflito social armado, desenvolvimento econômico.

Abstract:

The globalizing dynamics and modern paradigms have imposed a model of development that is incompatible with environmental sustainability, in Colombia these dynamics have influenced the armed social conflict, reshaping areas of the country as articulated regions to the circuits of the global economy, this process has resulted in the planning of mega projects that ignore the natural environment and the cultural relations that are brewing within this. The Pan American Highway by the Darien Gap shows a clear example of the context and represents the consolidation of a political process in Macro Regional and national level, that shows the paradox of economic development at the expense of social and environmental stability.

Key words: Darién gap; environmental sustainability; panamerican highway, armed social conflict; economic development.

Introducción.

La evolución del hombre moderno parece estar enmarcada en su desnaturalización, en la ruptura del equilibrio natural que sustenta y regula los ciclos de la vida en el Planeta Tierra. Parece que hemos olvidado como vivir en armonía con nuestro entorno; hoy cuando la crisis ecológica por la que atravesamos amenaza con acabar nuestra estabilidad, y también la de todos los demás seres vivos, los paradigmas dominantes de vida y reproducción instaurados por los poderosos parecen estar empeñados en destruir lo poco que queda a costa de su lucro individual.

El presente trabajo tiene como objeto discutir la ejecución de la Autopista de las Américas, que atravesará el tapón del Darién como parte de un proyecto de integración continental (Alaska-Patagonia) que se ha estado planeando desde hace más de un siglo y que representa grandes intereses de tipo económico y político para las naciones del continente americano; pero que al mismo tiempo constituye una amenaza para el medio ambiente único en el mundo que alberga la zona en cuestión, y para la reproducción social de las prácticas tradicionales que se mantienen ancestralmente por los pobladores de la misma.

Al mismo tiempo, se puede asociar la conclusión del proyecto de interconexión continental a la consolidación de un proceso político-económico-social que se ha gestado al interior de Colombia con el transcurrir de sus diferentes eras de violencia, despojo y establecimiento de una clase social dominante, sustentada en la concentración de los recursos y el narcotráfico.

La región del Darién está ubicada geográficamente al noroccidente de los departamentos de Antioquia y Chocó en Colombia y en la provincia de Darién en Panamá; paradójicamente conocida en el mundo por su posición estratégica en cuanto a la movilidad marítima intercontinental y por sus bastos recursos hídricos, mineros, de biodiversidad y de tradición cultural, en Colombia es una de las regiones con mayores niveles de pobreza, abandono estatal, desplazamiento forzado y en general, violaciones a los derechos humanos, económicos, sociales y ambientales.

El estudio realizado está enmarcado por la historia colombiana de las tres últimas décadas en las que se ha consolidado un proyecto paraestatal de despojo-apropiación que ha desembocado en una reconfiguración del territorio, reproduciendo costumbres y visiones de vida ajenas a las formas tradicionales que se mantienen en la mayoría de la región, e instaurando regímenes extractivos que atienden a los intereses del capital financiero global a costa de la corrupción y la violencia directa ejercida contra los pobladores ancestrales y el medio ambiente en el que habitan.

Durante el análisis se plantea como la idea que se mantiene actualmente sobre el desarrollo económico y social representa a la racionalidad económica imperante que se basa en la obtención de beneficios de tipo monetario, dejando de lado la sustentabilidad de los ecosistemas, las tradiciones socioculturales y el medio ambiente en el que se desarrollan las actividades productivas. Es en ese sentido que se plantea el dilema de sacrificar a una zona con características ecológicas y sociales únicas en el mundo, a costa de la expansión de mercados globales y la inserción de las regiones a estos mercados por medio de prácticas que desconocen la tradición y el medio ambiente.

Así pues se trata de descubrir un panorama que institucionalmente se plantea como de progreso socioeconómico, bienestar y sustentabilidad ecológica, pero que realmente muestra la consolidación de un proceso ligado a los intereses y poderes transnacionales que con la connivencia del estado colombiano ha desembocado en la concentración violenta de los recursos sociales y naturales y su dilapidación al servicio de los poderosos.

El dilema del desarrollo.

Decía Ernesto Hernández sobre el desarrollo en el río Atrato: “ *el magnifico rio Atrato espera aún que la raza blanca, armada de hacha y coraje, tale los montes para evitar la humedad, diseque las lagunas, haga diques y construya canales para darle salida a los peces, incremente la agricultura, levante carreteras, tirar el arado, en una palabra. Sacar las fabulosas riquezas que guarda en su seno este Nilo sagrado de la patria*” (Hernández; Urabá heroico. PP. 113).

El concepto de desarrollo varía con respecto al tiempo, el lugar y al conjunto de relaciones sociales y políticas que se llevan a cabo dentro de un determinado grupo de seres humanos. No es el mismo concepto de desarrollo el que tenían las sociedades preindustriales de la Europa medieval que el que tenían las sociedades del pueblo Maya en Mesoamérica antes de la llegada de los españoles, y tampoco, el que prima actualmente en el mundo occidental.

Mientras que para algunas de las culturas el desarrollo económico y social está basado en la estabilidad y la supervivencia de los pueblos, actualmente el concepto imperante de desarrollo socioeconómico se desprende de la idea de bienestar, que a su vez está asociada a la idea de consumir mercancías²; es mediante el mercado que el hombre moderno adquiere los elementos necesarios para su supervivencia y para el disfrute de su vida, y es su capacidad de consumo de mercancías la que en cierta manera determina su grado de bienestar social. Así pues, el desarrollo socioeconómico se traduce en el aumento del bienestar social a través del tiempo, que a su vez se traduce en el aumento de la capacidad de producción-consumo en la sociedad.

Dado que el ciclo de producción-consumo esta basado en la extracción de recursos naturales, y que estos son limitados, nos encontramos con que es inviable reproducir el sistema actual de desarrollo sin afectar nuestro entorno natural de manera irreversible. “*La degradación ambiental emerge del crecimiento y globalización de la economía. Esta escasez generalizada no solo se sostiene en la degradación de las bases de sustentabilidad ecológica del proceso económico, sino como una crisis de civilización que cuestiona la racionalidad del sistema social, los valores, los modos de producción y los conocimientos que lo sustentan.*”

La naturaleza se levanta de su opresión y toma vida, revelándose a la producción de objetos muertos y a la cosificación del mundo. La sobreexplotación de los ecosistemas que calladamente sostenían los procesos productivos, ha desencadenado una fuerza destructiva, que en sus efectos sinérgicos y acumulativos genera los cambios globales que amenazan la estabilidad y sustentabilidad del planeta: la destrucción de la biodiversidad, el enrarecimiento de la capa estratosférica de ozono, el calentamiento global. El impacto de estos cambios ambientales en el orden ecológico y social del mundo, amenaza a la economía como un cáncer generalizado e incontrolable, mas grave aún que las crisis cíclicas del capital (Enrique Leff; cap. 4, pág. 51)”.

Precisamente, durante las últimas décadas de la historia mundial se han promovido los discursos ambientalistas y se ha aceptado de manera general que estamos en medio de una crisis ecológica. Por otra parte, obedeciendo a las teorías económicas neoliberales se ha promovido la expansión de la economía financiera, el desmonte del aparato estatal y la internacionalización de los mercados de manera masiva, al mismo tiempo que se ha cimentado una teoría económica ambiental que pretende internalizar los impactos ecológicos de la producción de mercancías, por medio de la asignación arbitraria de precios transables a los recursos naturales³. Es así como se ha dado paso a una nueva era en la que el mercado y la hegemonía del capital financiero tienen

² Se entiende el concepto de mercancía como todo aquello que pueda tener un valor monetario y a su vez pueda ser transando en un mercado, por lo tanto se entiende que muchos de los recursos ecológicos (como el agua, la salud, la educación o la **biodiversidad**), al tener estas características, son considerados como mercancías.

³ Para una visión más amplia de la teoría económica ambiental neoclásica ver: **Azqueta, Diego**. Introducción a la Economía Ambiental. McGraw-Hill 2007.

la capacidad de reconfigurar pueblos, ecosistemas y territorios a favor de la rentabilidad y sin distinción geográfica, como en antaño lo hacían los conquistadores europeos o los ejércitos imperialistas de las potencias mundiales.

En Colombia, como bien lo afirman Martha Cárdenas y Manuel Rodríguez Becerra en la presentación del libro *Guerra Sociedad y Medio Ambiente*⁴ *no es extraño que lo ambiental tenga una consideración menor en las teorías, investigaciones, discursos y opiniones sobre la guerra [y el desarrollo socioeconómico del país], porque a pesar de la mayor conciencia hoy existente en la población sobre la importancia de lo ambiental, y el hecho de que el tema haya sido crecientemente incorporado en la agenda pública, éste ocupa aún un lugar marginal en el ámbito de las preocupaciones de los dirigentes del país. [...] pero quizá lo que resulta más preocupante es que a pocos colombianos parece inquietarles asuntos como el descrito. El país parece vivir a la moda y al son de los intereses de los países del norte. Cuando el tema ambiental estuvo en la cúspide de las prioridades globales a principios de los noventa, se ofreció una positiva respuesta; ahora que ha cedido en importancia ante los imperativos de la lucha contra “el terrorismo internacional” y del cambio de agenda norteamericana, la política gubernamental le resta importancia a lo ambiental. No parecería entenderse que allí reside uno de los fundamentos del desarrollo futuro del país, dada la enorme riqueza en materia de diversidad biológica en relación con los otros países del mundo.*

En efecto, iniciando la década de los noventa y al calor de la conferencia de Rio de Janeiro sobre medio ambiente y desarrollo, en Colombia se forjaba una nueva constitución política en la que se contemplaron los temas socioambientales como una prioridad acorde con el desarrollo económico y social que auguraba la época. Paradójicamente también había comenzado un periodo denominado como “apertura económica” en el que obedeciendo a los designios del consenso de Washington⁵ se procedió a dar paso a un Estado regido por el mercado global y sus exigencias, en el que se desmontaron las barreras arancelarias y se flexibilizaron los mercados de bienes, capitales, laboral, y se sometieron las políticas públicas, por medio de la deuda externa, a los organismos de la banca multilateral y las firmas calificadoras de riesgo, dando paso a la hegemonía del poder financiero que vio grandes oportunidades de rentabilidad en las distintas regiones colombianas. Era el fin de la época de un modelo de Estado de bienestar aplicado a Latinoamérica mediante la Comisión de Estudios Para América Latina y construido con base en la protección de la industria y la agricultura domésticas por medio de las barreras comerciales y la sustitución de importaciones. El capital entraba a definir el futuro de los recursos públicos de nuestro país.

A pesar de que en los gobiernos subsiguientes se continuó avanzando en materia ambiental, el progresivo desmonte y privatización del Estado y sus empresas, además de la exacerbación del conflicto armado y la lucha contra el narcotráfico, propiciaron un escenario de despojo y concentración de los recursos en el que la economía financiera global entró a jugar un papel decisivo en el devenir del país. Hoy vemos como en los planes de desarrollo del gobierno del presidente Álvaro Uribe, los ejes fundamentales para el desenvolvimiento socioeconómico del país se centran en lo que él mismo ha llamado “confianza inversionista” y “seguridad democrática”, dos posturas que revelan las tendencias dominantes a nivel global y que se materializan en el creciente aumento del gasto público en materia de guerra, en la privatización y concesión de los recursos, servicios y su control, en los Megaproyectos agroindustriales, mineros y de infraestructura que día a día adquieren mayor preponderancia en las regiones colombianas dejando de lado a la sustentabilidad de los recursos ecológicos y la estabilidad del tejido social.

⁴ El mencionado libro es la continuación de un proceso de visibilización del problema socioambiental que vive Colombia, cuyas manifestaciones se han reunido a través del Foro Nacional Ambiental con la participación de académicos y ambientalistas de varias universidades y fundaciones descritas en la bibliografía del presente trabajo.

⁵ Para ampliar el tema del consenso de Washington, ver: Giraldo César; ¿Protección o desprotección social? (2007). Desde Abajo - Cesde, Bogotá.

Caracterización geográfica de la región.

El Darién es reconocido generalmente por su posición geoestratégica privilegiada con respecto al resto del continente americano. Además de estos atributos físicos, es indiscutible su valor único como zona de transición biofísica entre las tres Américas; conteniendo uno de los mayores índices de endemismo y de biodiversidad en el mundo, y a su vez, estando en grave peligro de devastación, debido a las actividades antrópicas no controladas, Esta región debe ser tomada en cuenta como un área de prioridad para la conservación a escala regional, nacional e internacional.

Este apartado está dedicado al reconocimiento espacial y biofísico del área de estudio, haciendo énfasis en la gran importancia que tienen los recursos naturales para la supervivencia y sustentabilidad económica, cultural y sinérgica de los pueblos y ecosistemas que esta alberga. Se hace necesario aclarar que la región de estudio abarca una extensión geográfica que de alguna manera trasciende los límites del tapón del Darién (la franja selvática- anegadiza situada a lo largo de la frontera con Panamá), dado que sus áreas adyacentes están directamente relacionadas con esta en cuanto a los procesos antrópicos que interfieren en la estabilidad del entorno natural; en la discusión sobre la construcción del tramo final de la carretera panamericana se situará el estudio en las particularidades de la región ístmica y las de sus pobladores actuales.

Limites político-administrativos:

De acuerdo con la división departamental de Antioquia y Chocó, la zona de estudio hace parte de las regiones de Darién y Urabá, que están conformadas por los municipios Apartadó, Arboletes, Carepa, Mutatá, Chigorodó, Turbo, Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá en Antioquia; y en el Chocó por los municipios de Acandí, Riosucio, Belén de Bajirá, Juradó, Ungía y Carmen del Darién.

Ubicación geográfica:

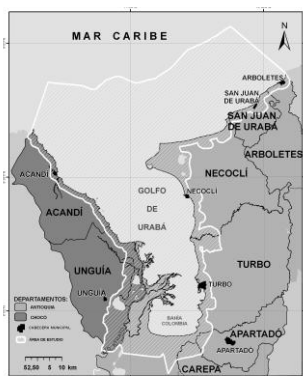
Físicamente se pueden establecer como referencias fronterizas de la región: Al norte, la faja litoral del mar Caribe comprendida desde el cabo Tiburón, en la frontera con Panamá, hacia el suroriente incluyendo el golfo de Urabá en cuyas aguas desembocan entre otros el río Atrato y León, hasta Punta Arboletes en el límite departamental de la costa caribeña de Antioquia con el departamento de Córdoba; a partir de este punto toma dirección sur sobre las estribaciones de la serranía de Abibe, hasta el alto de Quimurí, continua en dirección sudoeste por la divisoria de aguas hasta el alto de Tres Morros; desde este punto se da inicio al límite sur con el curso del río Tadó hasta su desembocadura con el río Sucio, continuando en dirección sudoeste por las cabeceras de los ríos Pavarandó y Jiguamiandó; en dirección oeste por la divisoria de este río con el Murindó hasta su desembocadura en el brazo murillo, cuyo curso sigue hasta el poblado de Vigía de Curvaradó sobre el río Atrato; continua en dirección oeste atravesando el valle del Atrato para ascender a las cabeceras del río Truandó y buscar el litoral Pacífico sobre la bahía de Humboldt. Desde este punto comienza el límite occidental que en dirección oeste pasa por Juradó y Punta Ardita hasta la frontera con Panamá, la cual continúa en dirección nordeste hasta el hito fronterizo de Palo de letras (por donde atravesará la vía Panamericana) y luego en dirección noroeste hasta el Cabo Tiburón (Carmona; Escobar; Gonzales. 2007.)

Geomorfología de la región:

La región Urabá-Darién esta conformada por diferentes tipos de formaciones biofísicas que interactúan para conformar un sistema de paisajes que moldea y configura las diferentes unidades de relieve, y que por otra parte establece zonas productivas y actividades extractivas que se relacionan directamente con la sustentabilidad del entorno natural.

Sin ánimo de entrar en discusiones complejas sobre la biología y los aspectos fisiográficos de la región, las cuales pueden hacer de este apartado un tanto difícil de comprender para la población en general; podemos distinguir claramente tres ecoregiones que serán descritas a continuación:

La región costera, comprende los litorales Atlántico y Pacífico, siendo el primero de mayor importancia estratégica para el hombre y al mismo tiempo el que se encuentra mayormente intervenido por sus actividades (vivienda, infraestructura de transporte, depósitos de deshechos etc.).



La faja costera (ver mapa)⁶ caribeña incluye todos los rasgos geomorfológicos de origen marino a lo largo de la costa; se caracteriza por la pobreza de sus suelos y su alta susceptibilidad a la erosión y a la acción marina. Cuenta con una gran influencia hasta varios kilómetros adentro de la costa creando regiones cenagosas y de manglares principalmente en las bocas del río Atrato (ibíd. Pp.57). en su región occidental se encuentra el Golfo de Urabá que constituye el receptor final de todo el sistema hidrográfico de Urabá y del Chocó, por lo cual sus condiciones físicas y bióticas son reflejo de la situación ambiental de una área

de mas de 4000 km². Los ecosistemas asociados al golfo de Urabá son humedales de vital importancia para el hábitat de numerosas especies de fauna silvestre y la producción de recursos hidrobiológicos, es así como tenemos los manglares del delta del Atrato y de la ensenada de Rionegro, arrecifes, praderas de fanerógamas y corales en el sector del departamento del Chocó (Corpouraba, 2009).

El litoral pacifico es considerado internacionalmente como una de las áreas más húmedas del mundo y también de las más ricas en flora y fauna. Allí se registran índices de lluvia entre los 3.500 y 12.000 mm de precipitación promedio anual, con sitios excepcionalmente lluviosos, que registran volúmenes superiores a los 13.000 mm. Está cubierta predominantemente por un mosaico de selvas húmedas y pluviales tropicales, con presencia de diferentes tipos de bosques, donde se destacan los cativales, guandales, manglares y bosques mixtos de colinas (Plan de manejo Parque Nacional Natural Katíos; 2005-2009).

Región plana:

El **abanico aluvial** esta localizado al oriente de la llanura de inundación del rio León y a lo largo del mismo, se constituye en el área adyacente entre las planicies aluviales de este rio hasta las estribaciones del piedemonte. Presenta esta zona los suelos más fértiles de la región haciendo que la intervención antrópica sea intensiva, principalmente en los cultivos agroindustriales de banano y la ganadería extensiva, lo que ha llevado a la desaparición de los bosques nativos, la desecación y erosión de los suelos y la contaminación de las cuencas hídricas con insumos agroquímicos. Por las mismas razones, la región cuenta con el mayor numero de asentamientos urbanos estructurados por la infraestructura vial (carretera Mutatá-Turbo).

⁶ Mapa tomado de:

<http://www.corpouraba.gov.co/portal/images/stories/documentos/gestion/uacdarien.pdf>

La **llanura de inundación** comprende la parte suroccidental de la región, abarca las planicies conformadas por los ríos Atrato, León y sus afluentes, que permanecen inundadas durante la mayor parte del año gracias a la poca permeabilidad de los suelos (Carmona; Escobar; Gonzales; 2007.), se caracteriza por la presencia de bosques húmedos y superhúmedos con gran diversidad de fauna y flora. Cabe destacar la creciente presencia de los cultivos agroindustriales de palma africana, que han contribuido con el desplazamiento forzado de las comunidades afrodescendientes e indígenas, y con la degradación de los distintos tipos de ecosistemas presentes.

La región montañosa, comprende las serranías del Baudó, Darién y Abibe, que enmarcan la región aluvial y las vertientes del pacífico, Caribe y el golfo de Urabá, haciendo de esta una zona con abundantes recursos hídricos, florísticos y de fauna endémica; comprende desde regiones de paramo en la serranía de Abibe, de donde nace una importante cantidad de ríos que confluyen en la vertiente oriental, pasando por bosques alto andinos y sistemas colinados en las serranías del Darién y Baudó con presencia de bosques intertropicales.

Contexto geopolítico.

El hombre modifica el territorio en el que vive mediante su accionar racional y político, los paradigmas establecidos frente a la vida y las costumbres forjan una imagen del entorno que se convierte en realidad material mediante la acción. Es la concepción del mundo que nos rodea la que define la importancia estratégica de ciertos espacios geográficos en los que confluyen intereses materiales o políticos.

Se hace pertinente mencionar, en este apartado, que la región del Darién está interconectada e interrelacionada geográficamente y socialmente con sus áreas adyacentes, y en esta medida el análisis geopolítico da cabida al estudio de la región de Urabá y en menor medida del istmo panameño, ya que el enfoque está dado con base en las dinámicas colombianas.

La región del Darién está ubicada geográficamente en la parte occidental del golfo de Urabá, al noroccidente del departamento de Antioquia y norte del Chocó en Colombia, y en la provincia de Darién en Panamá; específicamente en el área de conexión de las tres Américas, punto de inicio del istmo entre los océanos atlántico y pacífico.

Históricamente esta región andina, caribeña, pacífica, intertropical ha contado con gran importancia estratégica para la movilidad global y ha estado en el centro de atención de muchos países durante el transcurrir del tiempo. “La corona española consideró, con razón, que el río Atrato tenía una gran importancia geopolítica, dada su relación con el río San Juan y con la zona minera. Inglaterra y Holanda tenían sus ojos puestos sobre esta vía de comunicación con el pacífico y por lo tanto con el Perú, y sobre todo con las regiones mineras de la cordillera occidental.” (*Molano Alfredo y Ramírez Constanza; revista ecológica # 18, 1994*). Años después, Estados Unidos intercedería para la separación de Panamá y construiría el famoso canal interoceánico que controló hasta 1999; actualmente el proyecto de interconexión marítima y continental de nuevo vuelve las miradas del país y del continente hacia el tapón del Darién.

Por ser la puerta de entrada del resto del continente americano hacia Suramérica y por contar con el acceso al océano Pacífico y el mar Caribe, la región del Darién se ha proyectado como escenario de la interconexión continental e interoceánica; estas características geográficas sumadas a sus condiciones biofísicas (biodiversidad, humedad, endemismo, intensidad solar etc.) hacen del Darién colombiano una zona única en el mundo. Es una zona estratégica en cuanto a su posición en el plano de la tierra, como también, por sus condiciones sociopolíticas que han favorecido y estimulado la entrada de capitales locales y externos, y la reconfiguración macroregional del territorio en favor de sus ganancias.

La configuración del territorio del Darién ha variado con los distintos momentos históricos y por tanto políticos que han definido el curso de la sociedad moderna; con la conquista española se puede definir el inicio de una estructuración geopolítica que se manifiesta en la concepción del territorio como una zona de extracción de las riquezas naturales, y que en alguna medida mantiene sus características en la actualidad; con el paso del tiempo, los distintos actores y sus actividades productivas fueron modificando las costumbres y los usos de los recursos disponibles, la extracción cauchera, de madera y de tagua determinaron distintos tipos de relacionamiento socioeconómico y estructuraron la región con base al almacenamiento y distribución de los productos extraídos.

Por otra parte el contexto macroregional y la globalización del mundo occidentalizado determinaron rutas y espacios estratégicos para la conexión internacional y asimismo se reprodujeron intereses por el control sobre ciertas zonas como el istmo de Panamá y el mismo tapón del Darién; la carretera al mar y los proyectos de conexión intercontinental definieron una nueva etapa en la que la conexión física terrestre determinó nuevos paradigmas en cuanto al desarrollo regional y sus ejes de poblamiento; la adhesión en el año 2006 de Colombia al Plan Puebla Panamá define en gran medida la agenda para el desarrollo de la región y manifiesta los intereses macroregionales de los países del norte, que se evidencian en la creación de áreas de

libre comercio y tratados comerciales como los TLC y ALCA. Asimismo el Estado colombiano adquirió nuevos intereses y políticas estratégicas sobre la zona que permitieron la concentración de la tierra y el establecimiento de economías extractivas y enclaves agroindustriales como la plantación bananera y el cultivo de palma africana.

El contexto histórico reciente nos remite a una historia en la que se confrontan intereses diversos en torno al control de los recursos naturales y los espacios geográficos, por un lado, y la supervivencia de tribus y comunidades afrodescendientes y mestizas por el otro. Las políticas macroregionales se reflejan en una nueva configuración del territorio que desconoce los pactos establecidos entre las comunidades ancestrales y el Estado colombiano mediante la carta política de 1991 y la ley 70 de 1993 sobre comunidades negras; la lucha contra el terrorismo internacional y el narcotráfico han permitido que intereses transnacionales entren a jugar un papel determinante en la estabilidad socioambiental y política de la región, el surgimiento del paramilitarismo y su posterior accionar permitieron al gobierno el desplazamiento forzado de miles de personas y la posterior expropiación de las tierras antes habitadas por ellos sin tener ninguna responsabilidad aparente. La posterior introducción de monocultivos de palma africana a gran escala y la definición de áreas estratégicas para la comunicación vial y el establecimiento de infraestructura de procesamiento y transporte dan cuenta de una etapa de consolidación del proyecto de Estado que ha sido gestado en torno a los intereses foráneos y de las elites colombianas, introduciendo nuevas visiones geopolíticas y retomando otras que existen ya desde hace mucho tiempo.

Lo cierto es que el país se maneja actualmente bajo la articulación de tres factores: en el nivel global, es el capital financiero el que asigna las inversiones en las zonas de mayor provecho económico sin tener en cuenta las implicaciones políticas, ambientales y sociales que estas decisiones puedan causar; en el nivel nacional el gobierno asegura las decisiones del poderío financiero y establece las condiciones legales y prácticas para la “adecuación” de los territorios y sus habitantes, controla los medios de comunicación y promueve un modelo de desarrollo orientado al sector externo; en el nivel local las fuerzas armadas nacionales y los paramilitares hacen el trabajo sucio despojando a las gentes de sus tierras, asesinandolas y abusando de ellas, controlando así las zonas estratégicas para la llegada y permanencia de los empresarios, creando ambientes de miedo y desconfianza generalizados en donde el control social se hace tarea fácil.

Actualmente se puede decir que la región del Darién es una zona de economías de enclave en donde el capitalismo de extracción y la agroindustria constituyen la configuración regional de los poblamientos y se disputan el control de las mejores zonas con las comunidades indígenas, afrodescendientes y con el narcotráfico proveniente de varios actores (carteles, guerrilla, paramilitares).

Esta lucha de intereses territoriales, políticos y económicos se da no solamente en términos de actores privados, comunidades y grupos belicosos; los gobiernos departamentales del Chocó y Antioquia han entrado en una continua disputa por los límites de sus respectivas jurisdicciones; en el año 2000 se dio inicio a un diferendo limítrofe por el territorio de Belén de Bajirá “cuando el departamento de Chocó elevó a la categoría de municipio a Belén de Bajirá, segregado del municipio de Ríosucio. Aunque los documentos oficiales y jurídicos dan cuenta que este territorio ha hecho parte de los límites administrativos y políticos de Chocó, el departamento de Antioquia ha insistido en el derecho a la jurisdicción sobre dicha área” (Córdoba, Piedad; 2009). El trasfondo de estas luchas territoriales se evidencia en los intereses económicos sobre los recursos naturales de la zona (oro, platino, madera, suelos apropiados para el cultivo de palma aceitera...) y su posición estratégica; dice Alfredo Molano en su artículo “Colombia: El sueño paisa” que el departamento de Antioquia, aprovechando la solución de continuidad de la vía panamericana, ambiciona anexarse al Chocó desde Cabo Tiburón hasta la isla Cacaahual; esto le daría a los empresarios antioqueños una conexión fluvial con el océano pacífico por el río San Juan y pondría a su disposición todos los recursos naturales y potenciales ecoturísticos de la región biopacífica (Molano, 2009).

Conversando con un poblador del punto llamado Bocas del Atrato en un viaje realizado a la zona en el mes de Junio de 2009, decía este al preguntarle por la jurisdicción departamental del caserío: *“esto pertenece a Antioquia, antes era del Chocó pero desde hace un tiempo todo el mundo dice que es de Antioquia”*⁷ así mismo, echándole un vistazo a los engañosos mapas de google earth⁸, referencia cartográfica mundial en internet, se observa la línea divisoria de los departamentos del chocó y Antioquia a varios kilómetros al occidente del río Atrato en su parte baja.

Este es pues el escenario que configura a la región del Darién, mostrando sus inmensas riquezas de todo tipo, y evidenciándose en la agudización de la violencia, el desplazamiento forzado, la violación de los derechos humanos y el establecimiento de economías de extracción que se sustentan en la fragilidad del Estado y en su connivencia con los grupos paramilitares, el narcotráfico y los capitales internacionales.

Hoy, cuando el conflicto humanitario enfrenta una nueva fase, el Darién parece estar al borde de una catástrofe socioambiental, los empresarios del terror han colonizado los antiguos bosques con palma africana, ganadería extensiva, minería a cielo abierto y banano. La carretera al mar (Medellín-Turbo) y las vías fluviales como ejes de la colonización y de “progreso” de la zona han demostrado la paradoja del desarrollo económico en detrimento de la sustentabilidad ambiental; la posición estratégica de la región juega un papel determinante para su devastación ecológica y social.

⁷ Entrevista informal hecha al Dueño de una tienda en Bocas del Atrato; junio 3 de 2009.

⁸ <http://maps.google.es/>

Contexto histórico de la región.

El conflicto por la tierra acompaña a la historia de Colombia desde la llegada de los españoles; en el mismo momento en que se entendió el territorio del continente americano desde la perspectiva individualista de la sociedad occidental, se forjó un vínculo violento de dominación-exclusión determinado siempre por la apropiación de la tierra y sus recursos. Así pues, con la primera etapa de muerte, desplazamiento forzado y dominio social, protagonizada por los habitantes ancestrales de las tierras y los recién llegados (españoles), se marca el inicio de una historia que parece repetirse a lo largo de los años y de las regiones del país, y que continua tan vigente como en ese entonces.

Antes de la llegada de los españoles la región del Darién biogeográfico estaba habitada por numerosas tribus indígenas con distintas tradiciones y lenguajes. Entre los principales grupos étnicos se pueden distinguir por la historia legada de los cronistas de las indias, a los kuna, Tule, Urabaes y Caribes.

Desde los primeros viajes realizados en territorio colombiano por Colón, Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa, Juan de Ledesma y Vasco Núñez de Balboa las informaciones dadas por los indios instauraron la obsesión de encontrar un estrecho natural que comunicase al “mar océano” Caribe con el entonces llamado mar del sur; en esta tarea los conquistadores se encontraron con el golfo de aguas dulces nombrado por los indios como Urabá en su parte nororiental y Darién en la occidental. No tardaron en reconocer las bastas riquezas de la región y su posición estratégica en cuanto a la movilidad fluvial. Años después se edificarían en la región, la primera colonia y la primera ciudad del continente americano en tierra firme, esta última llamada Santa María la Antigua del Darién.

Se puede decir que la enemistad entre las tribus vecinas fue un factor determinante para la conquista española, casi sin excepción los caciques conquistados hicieron acuerdos para llevar a los europeos a tribus vecinas con el ánimo de usurpar sus poderes y entregar las riquezas ajenas. Ejemplos como el del cacique Careta quien dio a conocer la existencia de muchas tribus vecinas y regaló a su hija Anyansi al español Vasco Núñez para salvar su pellejo, o el del cacique Comagre quien envió a su hijo Panquiaco a que enseñara el mar del sur a los europeos, dan constancia de ello.

Años después cuando la promisoría Santamaría la Antigua del Darién fue establecida (septiembre de 1510) sobre la sangre de los pobladores indígenas liderados por el cacique Cemaco, y de que los europeos bajo liderazgo de Vasco Núñez de Balboa hicieran varias y sangrientas conquistas en las tribus circundantes, dando constancia siempre de los vastos recursos auríferos que poseían, se fue consolidando en Europa, y en el resto de las indias occidentales conquistadas, la fama del Darién y el Urabá como tierras bastas de extrema riqueza y fertilidad.

En 1513 encabezando a una comisión de 600 indios y 190 soldados, Balboa y los demás colonos vieron por primera vez el mar del sur (que tiempo después sería llamado océano Pacífico) desde el cerro de Takarkuma en la serranía del Darién, y bautizaron días después el golfo de San Miguel en su litoral. Fue así como la región de Veraguas (posterior Castilla de Oro) que comprendía desde Nicaragua hasta la desembocadura del Atrato en Colombia adquirió gran importancia como eje promisorio para el descubrimiento de la parte occidental del subcontinente (Hernández; Urabá Heroico; et al.).

Cuando Santamaría la Antigua del Darién fue reclamada por la selva, y los sueños de prosperidad y oro de los colonos europeos fueron diezmados por las plagas, la enfermedad, y la tenacidad de los pobladores originales; y cuando el eje colonizador se articuló más al oriente sobre el río Magdalena, la corona española, sabiendo de la posición estratégica de dicha región y con temor de que esta fuese invadida por corsarios ingleses u holandeses, optó por dejarla aislada.

La región del Darién biogeográfico permaneció casi intacta durante más de un siglo haciendo las veces de barrera natural y sirviendo de resguardo para los cimarrones que huían del interior del país. Poco a poco se fue estructurando la región en torno a las cuencas hídricas en donde los pobladores afrodescendientes construían sus viviendas y establecían sus actividades reproductivas; no fue sino hasta finales del siglo XVIII cuando la extracción, de maderas como el palo Brasil, y principalmente de Caucho inicia un nuevo proceso de estructuración territorial, que en gran medida define el carácter actual de la zona, marcado por la explotación de la mano de obra y de los recursos naturales.

La extracción del caucho empezó en el Darién en la década del 50 del siglo XVIII, y dos a tres décadas después ya se había agotado debido a la irracional explotación a que había sido sometido. (Plan de manejo Parque Nacional Natural Katíos; 2005-2009, pp. 48). En épocas posteriores la tagua se consolidó como principal actividad extractiva tras la desaparición del caucho. El oro, platino, y la raicilla pasaron también a ser material de extracción sin que se cambiaran las prácticas cuasi esclavistas que se mantenían con los trabajadores; así entraba el siglo XX con una región devastada por la extracción hecha por los colonos y empresas multinacionales que fortalecían sus ansias de riqueza con la esperanza de la construcción del canal interoceánico en Panamá.

Una nueva época auguraba el destino para los pobladores que alguna vez fueron dueños y señores de la región, Paralelamente a la transformación del paisaje, los mencionados procesos económicos determinaron las dinámicas de ocupación y poblamiento del Darién y Urabá, además las características de su ordenamiento espacial y territorial, siendo el mayor de todos los efectos, la pérdida del control Kuna de gran parte de su territorio (ibíd. pp.50).

Durante el siglo veinte, que casi comenzó con la separación de Panamá, la región se vio sometida a un gran auge colonizador propiciado por las ansias de los empresarios antioqueños por construir una salida propia al mar Caribe. Con el avance del proyecto llegaron los colonos en busca de nuevos porvenires tumbando la selva por la que un día pasaría la carretera y convirtiéndola en potrero. Con la extracción de tagua y maderas finas que abundaban en la región, se fueron consolidando pequeños poblamientos, como el de Apartadó y Mutatá, articulados a la carretera como puntos de recepción del material extraído; detrás de estos venían los empresarios territoriales que compraban las mejoras hechas por los colonos y agrandaban sus tierras hasta convertirlas en latifundios ganaderos; los antiguos pobladores iniciaban un nuevo ciclo de colonización-despojo-colonización.

La extracción maderera es una constante en el desarrollo histórico de la región, colonos y empresarios se dedicaron a deforestar los bosques de las cuencas del Atrato y el pacífico desde épocas muy tempranas, durante el siglo XX *“El aumento de la demanda de maderas, la expansión del mercado nacional y mundial, y la producción de aglomerados, para los cuales eran los cativales un insumo básico, permitió que en los años 50 entraran las grandes compañías madereras, mediante el otorgamiento de permisos de aprovechamiento forestal, sustrayendo una parte de la “Reserva Forestal del Pacífico”, creada mediante la ley 2a / 59; las concesiones madereras otorgadas se duplicaron entre los años 1963 – 1968”* (Ibíd. Pp54). Este proceso, poco a poco, drenó las zonas anegadizas y lagunares por medio de canales hechos para el transporte de la madera y convirtió grandes extensiones de antigua selva en potreros de pastos que al resguardo de la pezuñas bobinas valorizaban las inversiones de los empresarios territoriales. Hoy quedan pocos relictos de bosque que aun siguen siendo explotados.

En la década de 1950 llegó el primer auto móvil a la ciudad de Turbo (Antioquia) marcando la consolidación de la una nueva etapa colonizadora en la región del Urabá. A la sazón de la violencia bipartidista, los miles de desplazados que salieron de Antioquia, Chocó, Córdoba y Bolívar a trabajar como jornaleros en la construcción de la carretera y a colonizar las tierras inhóspitas del Urabá antioqueño, y en menor medida de la parte chocoana, dotaron a la región de una mano de obra abundante que propiciaba las condiciones para la concentración y

valorización de la tierra, y para las precarias condiciones laborales que imponían las empresas extractivas. Así pues, se había conectado al Urabá al resto del país por medio de la vía al mar y la región había adquirido un nuevo eje colonizador en torno a la ruta vehicular sin que el componente hídrico perdiera importancia.

La United Fruit Company que sabía de las buenas condiciones de estas tierras para el cultivo del banano, y que abandonaba las tierras de Santa Marta tras la famosa masacre de las bananeras, vio una oportunidad de establecer un enclave agroindustrial con el respaldo del estado y del sector privado. El gobierno, por medio del INCORA, garantizó la adquisición de tierras y la gestión de la infraestructura portuaria en turbo, y la empresa respaldada por el banco mundial estableció una línea de crédito para la instalación de fincas bananeras y se comprometió a comprar la fruta y garantizar las condiciones técnicas (Molano Alfredo, Ramírez María Constanza; El Tapón del Darién, diario de una travesía 1996). Lentamente pequeños poblados como Apartadó se convirtieron en grandes centros de comercio de insumos y productos agrícolas y albergue de numerosos pobladores dedicados a la producción del banano. El puerto de turbo se convirtió en la salida hacia los países del Caribe y el mundo entero para la producción de este nuevo enclave. Es esta etapa la que marca la consolidación de la región como eje agroindustrial introduciendo nuevas prácticas reproductivas y estilos de vida.

Ciertamente las condiciones de vida de estas personas eran en extremo malas, la compañía bananera tenía el monopsonio del banano y podía establecer el precio de compra a su antojo; por otra parte la abundante mano de obra atraída desde todas las regiones del país, y la represión violenta frente a la organización sindical, propiciaron el establecimiento de precarias condiciones laborales que acentuaban las paupérrimas condiciones de vida que aún hoy se mantienen en los poblados establecidos: falta de servicios básicos y educación, alta mortalidad infantil, desnutrición e insalubridad del ambiente.

La conflictiva situación en el resto del país, que no se alejaba en gran medida de la del Darién, había configurado un escenario de muerte y violencia generalizada entre los partidos políticos tradicionales; tras la muerte de Gaitán, el 9 de abril de 1948, las cuadrillas de liberales y los distintos grupos de campesinos organizados en pie de lucha por la vida y por la tierra que nunca habían podido conservar, habían comenzado un nuevo éxodo que al calor de las armas y el abrigo de las selvas tenía como propósito el derrocamiento del poder conservador.

El gobierno había entramado una batalla frontal contra el comunismo, que amenazaba con tomarse a Latinoamérica, y contra todas las expresiones de lucha campesina que sin distinción eran adosadas a estas facciones políticas. Operaciones militares apoyadas por el gobierno de Estados Unidos encarnaron el inicio de una confrontación armada que obligaba a los campesinos a organizar su lucha. Desde Villa Rica, Yacopí, Marquetá, los llanos orientales y muchos otros parajes aislados de la geografía colombiana salieron destacamentos armados a continuar la lucha campesina. Años después se conformarían los grupos guerrilleros que actualmente operan en distintas zonas del país: FARC, ELN, EPL.

Por su parte, “los viejos sindicalistas que enfrentaron a la United Fruit Company en Santa Marta, que participaron en la lucha de los braceros del río Magdalena, que conocían de los entresijos del sindicalismo en las empresas públicas de Medellín, llegaron con toda su experiencia y más temprano que tarde recomenzaron la pelea” (ibíd., pp. 26). Así pues, se había configurado en el Darién un escenario en el que se disputaban los intereses del capital privado en conjunto con el Estado contra los de los obreros agrícolas que ahora tenían el respaldo del sindicalismo; por otra parte habían incursionado los grupos guerrilleros que antes habían confluído en la zona de Urrá, en el río Sinú, en donde habían dado una lucha fallida contra las autodefensas y el ejército que resguardaban los intereses de las transnacionales por hacer una represa que ahora tiene el mismo nombre; y habían incursionado hacia el Urabá atraídos por sus condiciones sociales, políticas, económicas y sobre todo geoestratégicas de la región.

Aprovechando la ausencia del Estado estos grupos se dieron a la tarea de controlar militar y económicamente las actividades productivas y del narcotráfico, y vieron en la población explotada laboralmente, una base social para fortalecer sus procesos políticos. El control de esta zona permitió establecer rutas de comercio ilegal (de armas, insumos químicos, pieles, personas y drogas) con Panamá y los países de meso, Norteamérica y Europa.

Durante décadas, el control del territorio se luchó a sangre y fuego entre las guerrillas como el ELN, FARC, EPL, y grupos paramilitares, unos financiados por las bananeras para reprimir la organización sindical⁹, y otros por los grandes carteles del negocio de la cocaína que perdían control estratégico con la hegemonía subversiva. En alguna medida, este conflicto mantuvo alejados a los intereses financieros transnacionales, a pesar de que la United Fruit Company controlara la producción del banano y de que desde hacía décadas la extracción maderera estaba a cargo de empresas extranjeras.

En 1993 bajo la nueva constitución política que había sido gestada con la participación de un amplio sector social y de grupos insurgentes amnistiados por el gobierno de Barco, se conforma la ley 70/93 que pretendió otorgar el derecho de propiedad colectiva sobre las tierras, antes consideradas como baldíos, y declaradas mediante la ley 2ª de 1959 como de reserva forestal, que las comunidades negras habían ocupado por más de un siglo y medio. Estas tierras fueron declaradas como inembargables, inenajenables e invendibles.

Así se establecieron formas de participación y decisión que otorgaron soberanía a dichas comunidades por medio de mecanismos de consulta previa a los consejos comunitarios conformados por los titulares, y se reconocieron sus prácticas reproductivas como protectoras y preservadoras del entorno natural. Un año después se declaró al parque natural nacional Katíos (creado en 1973) como patrimonio mundial de la humanidad, mediante el comité de patrimonio mundial de la UNESCO.

Paralelamente, a finales de la década de los ochentas el estado colombiano se propuso la tarea de “pacificar la zona del Urabá”, esto era retomar militarmente su control. Al calor de las contradicciones entre los empresarios del banano, los narcotraficantes y las guerrillas que operaban en la zona, se conformaron ejércitos privados que cooperaban con las fuerzas armadas nacionales. Grupos surgidos de las facciones más radicales de la derecha colombiana como una respuesta a la fuerte organización armada de las guerrillas colombianas, que rápidamente avanzaba para tomarse el control económico y social de amplias zonas del país; la coyuntura histórica del auge de la cocaína, que poco a poco influyó en todos los sectores de la sociedad Colombiana, hizo que los carteles del narcotráfico entraran a la guerra como financiadores de los grupos paramilitares y de las campañas de políticos que resguardaban sus intereses.

Bajo los gobiernos de César Gaviria y Ernesto Samper (1990-1998) y la gobernación de Antioquia del actual presidente Álvaro Uribe Vélez (1995-1997) se consolidaron los grupos de autodefensa paramilitar que de alguna manera fueron centralizados y oficializados por la creación de las denominadas “Convivir”, cooperativas de Vigilancia y Seguridad Privada para la autodefensa agraria (80 en total, 12 de las cuales estaban en la zona del Urabá). El Urabá fue el escenario probeta para la acción paramilitar, bajo el amparo económico de las compañías bananeras y de los gamonales de la región se gestó no solamente la incursión paramilitar y posterior militarización, si no, que se definió una agenda para la reconfiguración del territorio en materia productiva, sin tener en cuenta los intereses de los pobladores y más bien considerándolos como un estorbo. La lucha frontal contra las guerrillas y el narcotráfico fueron las excusas perfectas para tal cometido.

⁹ En marzo de 2007 la multinacional bananera Chiquita Brands, antes llamada United Fruit Company, aceptó, ante el departamento de justicia norteamericano, haber financiado al paramilitarismo en Colombia. Por medio de una sentencia del tribunal federal de Washington la compañía fue multada por 25 millones de dólares.

Aunque se tiene conocimiento de masacres perpetradas por los hermanos Castaño en la zona del Urabá, desde 1988¹⁰, no es sino hasta finales del año 1996 cuando comienza la arremetida paramilitar como una operación macroregional, protagonizada por las autodefensas de Córdoba y César y en connivencia con el estado Colombiano y la brigada 17 del ejército nacional. Entrando por el municipio de Riosucio en diciembre de 1996 comienza una oleada de masacres que ascienden por las cuencas del medio y bajo Atrato hasta llegar a las cuencas del río Cacarica y León en el presente siglo, dejando a un gran número de personas muertas y otras tantas desplazadas en las principales cabeceras municipales.

Este proceso que puede ser denominado como de “contrarreforma agraria armada” por el éxodo masivo de los pobladores de la región, muchos de estos sin títulos de propiedad, y la subsiguiente apropiación y concentración de la tierra, marca el inicio de una reconfiguración geopolítica de la zona en cuestión, introduciendo nuevas prácticas, intereses, actores y usos del suelo y de los recursos naturales.

Aunque existen ejemplos de retorno emprendido con dignidad y valentía, como el de las comunidades Nueva vida y Nueva Esperanza en las cuencas del río cacarica o la de las comunidades de paz de san José de Apartadó, el repoblamiento de la zona se ha hecho en gran medida obedeciendo a los intereses de los empresarios de la palma africana, que están relacionados en la mayoría de los casos con el paramilitarismo¹¹, empresas como URAPALMA se consolidaron en tierras de poblaciones desplazadas en las cuencas de los ríos Jiguamiandó y Curvaradó facilitando el establecimiento de personas desplazadas de otras zonas del país con el objetivo de crear una base laboral sumisa y ajena a las condiciones del entorno, e invadiendo las zonas de titulación colectiva de los afrodescendientes e indígenas, que en su mayoría están conformadas por bosques naturales.

Tras este proceso de despojo-concentración del territorio viene una etapa de maniobras contractuales por parte de los empresarios que con el apoyo del Estado pretenden legalizar las tierras usurpadas pasando por encima de las leyes establecidas en la constitución política y el derecho humanitario internacional. Falsificación de contratos de compraventa, promoción de negociaciones por parte del Estado entre titulares de las tierras y usurpadores de las mismas, con el pretexto de que estos últimos han propiciado mejoras sobre el terreno, detenciones arbitrarias, asesinatos, amenazas y calumnias han caracterizado el accionar del Estado en complicidad con los empresarios del terror. Por su parte los pobladores se han dedicado a resistir la enemistad de los entes gubernamentales y las fuerzas armadas legales y paralegales; otros muchos deambulan por las capitales del país entre procesos burocráticos sin ninguna solución real y el desprecio de los ciudadanos que los convierten en una población marginada en todo el sentido de la palabra.

La puntada final de este proceso que reproduce los tres niveles de poder-acción antes mencionados (financiero global-gubernamental local- fuerzas armadas legales y paralegales) se evidencia en la articulación del Darién colombiano al mercado global por medio de la adhesión de Colombia al Plan Puebla Panamá, entre cuyas principales iniciativas se encuentra la interconexión vial. Paralelamente dentro de los planes de desarrollo presentados por el gobierno de Álvaro Uribe se encuentra la construcción de grandes refinerías para el aceite de palma y la adecuación portuaria y de infraestructura vial para el comercio y transporte de los insumos y productos finales, esto es, un corredor seco interoceánico y la posibilidad de la conexión fluvial por los ríos Atrato y Truandó; la construcción de varios puertos secos y el establecimiento de zonas francas en la región del Urabá; en pocas palabras, la proyección de la región como un

¹⁰ Centro de Investigación y Educación Popular – Cinep; El imperio paramilitar de los hermanos Castaño Gil, de las ACCU a las AUC (sin fecha en el artículo)

¹¹ En una entrevista hecha por Hollman Morris al ex jefe paramilitar del bloque Elmer Cárdenas, alias “HH”, este afirma que reconocidos empresarios palmeros de la costa atlántica colombiana, como la familia Zúñiga, mantenían relaciones directas con Vicente Castaño, principal gestor de URAPALMA y reconocido impulsor del paramilitarismo en Colombia.

Ver: <http://www.youtube.com/watch?v=wIYpGIHq9YQ>

ejemplo fidedigno de un modelo de economía global-neoliberal sin ninguna restricción política, ambiental ni social para la reproducción del capital financiero.

En octubre de 2008 la presidencia de la república mediante el consejo nacional de política económica y social (CONPES) dio a conocer un documento en el que se introduce la iniciativa de construir la solución de continuidad para la vía panamericana en el Darién colombiano; dice el mencionado documento: *“El Gobierno Nacional se ha dado a la tarea de reorganizar y reconstruir el sistema vial colombiano con el fin de responder a las necesidades propias de la globalización. En este sentido, una de las iniciativas viales más ambiciosas de la infraestructura colombiana, que permitirá incrementar la competitividad y fomentar el progreso económico y social de la Costa Atlántica, consiste en el perfeccionamiento de un corredor con más de 3,200 km de vías, que comunique a Paraguachón en Venezuela con Palo de Letras en Panamá, y permita mejorar la interconectividad de los departamentos del Norte de Colombia, denominada “Autopista de las Américas”*(documento CONPES 3544; 2008)”.

En el mes de Abril del presente año, el presidente Álvaro Uribe haciendo parte de la *Conferencia Anual de Ejecutivos de Empresa*, en Panamá reafirmó sus intereses de abrir el tapón del Darién con el argumento de que las zonas aisladas se convierten en guaridas para los “bandidos y delincuentes” y de que la construcción de la vía traerá el progreso socioeconómico y la prosperidad que tanto es anhelada en la región. Según el “*corrremos el riesgo de que los depredadores lo destruyan y pasado mañana, cuando las nuevas generaciones vayan por esa carretera, ya no encuentren recursos ambientales*”. Por su parte, los panameños coinciden en que abrir el tapón del Darién es un acto de irrespeto hacia las comunidades indígenas y afrodescendientes que habitan en la zona y consideran que abrir la vía sería dar entrada a los miles de desplazados y grupos insurgentes colombianos. (Redacción; En vigilia por el tapón del Darién; en periódico El Espectador online; Editorial, 05/04/2.009, et al.)

Lo cierto es que actualmente el tapón del Darién es un corredor por el que transitan personas, armas, drogas, pieles y maderas; un escenario que confirma la tragedia vivida por más de 4 millones de personas desplazadas por la violencia paraestatal, una zona de rapiña en la que los poderosos se disputan el control a costa de la devastación socioambiental y cultural.

Contexto socioeconómico.

La configuración socioeconómica actual de la región del Darién ha sido definida por una vocación extractiva que marca las sucesivas etapas de colonización y poblamiento a través del tiempo. El carácter poliracial y policultural de la región determina una multiplicidad de formas de vida y reproducción que se yuxtaponen en el espacio geográfico y que entran en conflicto por la diferencia de sus intereses.

Durante las dos últimas décadas se ha consolidado una nueva fase del conflicto social y armado presente en la mayoría de las regiones de Colombia; la lucha contra las guerrillas y el narcotráfico han sido las banderas de un proyecto paraestatal que hoy deja a más de cuatro millones de desplazados y cientos de miles de muertos en el campo y las ciudades; que ha propiciado una concentración excesiva de la tierra y el control del territorio por parte de las elites locales y regionales.

Vale anotar que las dimensiones de este conflicto trascienden las fronteras nacionales con la república de Panamá dado que la región está interconectada geográficamente por una infinidad de caminos fluviales y trochas peatonales usadas ancestralmente que sirven de carreteras tanto a las comunidades indígenas y afrodescendientes como a los narcotraficantes, desplazados por la violencia y grupos guerrilleros.

El Darién colombiano es una de las zonas del país con mayor incidencia de los factores que determinan el conflicto social y armado en Colombia: pobreza generalizada, ausencia del Estado, analfabetismo, narcotráfico, presencia de grupos guerrilleros, concentración de la tierra, posición estratégica, abundantes recursos naturales etc. Estos factores propician una marcada diferenciación entre los distintos grupos sociales que conviven en la zona y sus actividades económicas al igual que sus condiciones de vida.

Se caracteriza por su diversidad étnica y cultural evidenciada en la convivencia de comunidades afrodescendientes, indígenas de las tribus Kuna y, Embera y Wounaan, y chilapos o mestizos venidos principalmente de los departamentos de Córdoba, Sucre, Bolívar y Antioquia.

En cuanto a las comunidades afrodescendientes, sus principales actividades económicas están basadas en la extracción de recursos naturales, como la pesca, caza, tala de maderas recolección de tagua y otros derivados del bosque que pueden ser comercializados. Adicionalmente, un importante sector está asociado a las actividades agroindustriales como el banano y la palma africana, en donde trabajan como obreros agrícolas bajo condiciones laborales de explotación.

Las comunidades indígenas viven del sustento que brinda la selva, poco a poco sus actividades tradicionales de reproducción se han visto disminuidas por la influencia de la cultura occidental y de la devastación ecológica que han hecho los colonos.

Los mestizos y chilapos se han dedicado históricamente a la colonización y potrerización de la selva, cuando estas actividades no representan una suma importante de ingresos se ven obligados al igual que las comunidades negras, a trabajar como obreros agrícolas, con la diferencia de que estos no tienen titulaciones reconocidas por el estado y en este sentido son más vulnerables al desplazamiento forzado y pérdida de sus parcelas.

Los empresarios agrícolas, bananeros, ganaderos y palmicultores han colonizado la mayoría del área en cuestión, se caracterizan por tener grandes latifundios con baja intensidad de mano de obra, introduciendo economías de enclave sustentadas por los grupos paramilitares; dichas actividades se han convertido en la bandera del Estado para el desarrollo económico de la zona, y han adquirido importantes gabelas de parte del gobierno.

En general, se vive un ambiente de pobreza generalizada que es agudizada por el conflicto armado, principalmente por la presencia de grupos paramilitares y empresarios agroindustriales.

La carretera Panamericana en el tapón del Darién¹².

Desde hace más de un siglo, ha sido oficial la intención de conectar el continente americano por medio de un sistema de comunicación terrestre; en el año 1.884, el congreso de los Estados Unidos aprobó una ley para el fomento de las relaciones comerciales a nivel continental, que pretendía la implementación de un sistema ferroviario sin solución de continuidad que pasara por todas las capitales del continente, desde Alaska hasta la Patagonia (Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1987). En 1890 el gobierno colombiano, por medio de la ley octava, aprobó la adhesión del país al proyecto del “ferrocarril interamericano” (Cantor, 2008, pp. 17).



Vale anotar que los intereses por la construcción del canal del istmo persistían desde hacia mucho tiempo atrás y los Estados Unidos habían adelantado acuerdos binacionales (Colombia-EE.UU) para el estudio de su construcción; en 1.903, tras la negativa del senado colombiano a firmar el tratado “Herrán-Hay¹³”, que otorgaba grandes beneficios para Estados Unidos; y la caótica situación que representaba la Guerra de los Mil Días, se firma la separación de Panamá con intermediación norteamericana, y a los pocos días se acuerda la construcción del canal con la nueva república, y se conceden los beneficios producidos por este a Estados Unidos, durante el lapso de un siglo.

En los años posteriores el progreso tecnológico permitió generalizar el uso del automóvil como medio de transporte; así la idea del sistema ferroviario paso a un segundo plano cuando en 1.923 con la celebración de la V conferencia Interamericana celebrada en Chile, se propuso establecer un sistema de carreteras con las mismas características de conectividad, llamado Sistema Panamericano de Carreteras, cuya gestión estaría a cargo del comité directivo del congreso panamericano de carreteras (declarado permanente en dicha conferencia), y posteriormente de la Organización de Estados Americanos (O.E.A.).

En 1928, bajo la VI conferencia interamericana se recomendó *atribuir facultades para acometer todas las decisiones de los asuntos relativos a estudios, definición de rutas principales, ramales de conexión, y cooperación técnica y económica requerida por los países involucrados. Este hecho despertó tal interés en el Congreso de los Estados Unidos, que en marzo de ese mismo año, autorizó un aporte de cincuenta mil dólares (US \$ 50.000) para sufragar los costos de reconocimiento inicial de los posibles corredores de conexión* (Loc. cit.).

Después de que el Congreso Panamericano de Carreteras creara el subcomité del Darién (en 1.955), conformado por Panamá, Colombia y EE.UU; En 1.959 mediante la ley 121 se definió la ruta que atravesaría el territorio colombiano, contemplando a Palo de Letras, en la frontera de Colombia con Panamá, como punto de conexión binacional para la carretera Panamericana. Entre los años 1964 y 1968, Las firmas Brown and Root Overseas, Inc, (EEUU) y La Vialidad Ltda. (Colombia) realizaron estudios, diseños y trazados definitivos donde comprueban la factibilidad técnica y económica de cruzar los pantanos en la zona Colombiana y entregaron un diseño completo de planos de construcción (Cantor, 2008, pp. 17).

En mayo de 1.971 se firma un “Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno de Colombia para la cooperación en la construcción del sector en Colombia de la carretera del tapón del Darién” en donde el gobierno norteamericano se comprometió a financiar

¹² Fuente del mapa: CONGRESO PANAMERICANO DE CARRETERAS. Carretera del Tapón del Darién. Bogotá: Ministerio de Transporte 1991

¹³ Sobre el mencionado tratado, ver: Uribe, Antonio José: Colombia y los Estados Unidos de América, Bogotá, Imprenta Nacional. 1931.

hasta las dos terceras partes del costo total de la vía, cuya ruta según el acuerdo: *comienza en palo de las letras en la frontera de Colombia y Panamá, y se extiende 80.7 Km. hasta una conexión en el existente puente de río León con camino de acceso a la carretera de Turbo-Medellín cerca de Guapa.* (Acuerdo No. 11276, Washington; 1.971)

El sector ganadero estadounidense temía por la apertura de la barrera natural, que se cree, detiene la propagación de la fiebre aftosa entre norte y Suramérica, por lo que en 1.973 el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA) firmó un tratado de cooperación con el Ministerio de Agricultura, con el cual se reglamentó la creación del Parque Natural Nacional Katíos, que serviría para reforzar la barrera natural contra la Aftosa y como un área de inspección y control de la enfermedad.

En 1.975 se alzan públicamente las primeras voces de protesta en contra de la carretera del tapón del Darién; por medio de un fallo emitido por un Tribunal del Distrito de Columbia, en los Estados Unidos, se prohíbe a la Federal Highway Administration (FHWA), representante del gobierno norteamericano en el acuerdo bilateral antes mencionado, invertir mas fondos en la construcción de la carretera, pues dicha entidad no contaba con estudios completos sobre impacto ambiental y protección ecológica y fitosanitaria. Tras una serie de acciones legales instauradas por la FHWA y luego de cumplir con los requisitos impuestos, la mencionada entidad obtuvo el permiso para invertir en los estudios de carácter técnico y ambiental, pero la construcción de la carretera quedó supeditada a la aprobación del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1987. Pp. 33).

En años posteriores continuaron los acuerdos internacionales para la construcción de la carretera que se adelantó en mayor medida del lado panameño (hoy llega hasta Yavisa), hasta que en Marzo del 1.982 fue suspendida la espera para que el gobierno de los Estados Unidos asignara fondos para cumplir su compromiso en la construcción (loc. Cit.); sin embargo, desde hacia mucho tiempo en Colombia, al son de la extracción maderera se fueron consolidando pequeños poblados, como el de Puente Américas y Blanquiset, que avanzaban en el camino de la vía panamericana talando la selva y valorizando las tierras por las que esta pasaría, como en antaño había sucedido con la vía al mar (Turbo-Medellín). Con el tiempo las antiguas extensiones de selva virgen fueron convirtiéndose en plantaciones bananeras, latifundios ganaderos y pequeñas parcelas de colonos que se dedicaban a vender sus mejoras a los latifundistas.

Durante la década de los noventas, al calor del auge ambientalista que se vivía en el mundo, la construcción de la carretera por el tapón del Darién se vio seriamente cuestionada por razones de orden ecológico, amparadas en la legislación de impactos ambientales impuesta por los Estados Unidos desde los años 60. Entre 1.990 y 1.993 organizaciones ambientalistas preocupadas por el futuro de la selva, como la fundación Natura, la World Wildlife Foundation, y la organización Conciencia Verde se sumaron a la iniciativa de conservar el tapón del Darién como una reserva de la biosfera mundial. En 1994 la UNESCO declara al parque Katíos como patrimonio de la humanidad (Molano Alfredo, Ramírez María Constanza; El Tapón del Darién, diario de una travesía 1996); (Carmona; Escobar; Gonzales. 2007.).

A pesar de los estudios hechos en materia de impacto ambiental, como el *Estudio Ambiental De Alternativas* realizado por la empresa Ecology and Environment (1.996), o la *Evaluación Integrada del Darién* realizada entre los años 1.998 y 1.999 por un equipo de investigadores de la Fundación Natura, la Universidad Nacional y la Universidad de Antioquia; y a pesar del gran interés despertado entre académicos y ambientalistas de todo el mundo, la devastación ecológica siguió avanzando por la ruta panamericana que hoy llega hasta el punto conocido como Lomas Aisladas, a pocos kilómetros del río Atrato.

Con la adhesión de Colombia al Plan Puebla Panamá (PPP) en el año 2.006, comienza una nueva etapa de acuerdos macroregionales que tienden no solamente a la conexión terrestre sino que introducen nuevos proyectos como el de interconexión eléctrica con el Caribe, y

reconfiguran territorios a favor de las aéreas de libre comercio, que repercuten de igual manera en la zona.

Según cifras presentadas por Alfredo Molano y María Constanza Ramírez en el citado libro: *en el sector de influencia entre Guapa y Lomas Aisladas [...] la cobertura vegetal compuesta por bosques heterogéneos y cativales en su mayoría, que en 1.970 representaba el 85% del área (20.047has.), en 1.992 solo alcanzaba el 23.5% del área (5.491has.)*. Lo que da cuenta del gran avance de la colonización y las posteriores actividades productivas que se implantan tras la tala de selvas y adecuación del terreno para la agroindustria o la ganadería extensiva; sin tener en cuenta los 17 años que han transcurrido hasta hoy.

El panorama actual no es más alentador, por el contrario el recrudecimiento del conflicto sociopolítico armado ha desencadenado un proceso de reconfiguración del territorio en pro del desarrollo de grandes proyectos productivos asociados a la carretera, que deja como saldo un gran número de personas asesinadas y desplazadas en su mayoría por los grupos paramilitares y el Ejército Nacional, y la implementación de grandes extensiones de tierras usurpadas por métodos legales u ilegales para el cultivo industrial de la palma africana, que poco a poco se extiende desde las cuencas de los ríos Jiguamiandó y Curvaradó.

Por otra parte, al igual que miles de personas desplazadas, los grupos guerrilleros de las Fuerzas Armadas Revolucionaria de Colombia (FARC) en el repliegue causado por el dominio territorial de los paramilitares y la fuerza pública, han trascendido las fronteras nacionales hacia el parque natural El Darién en tierras panameñas, amenazando la estabilidad internacional y dándole a Panamá una razón mas para abstenerse de la apertura del tapón. En el año 2.000 la provincia del Darién en Panamá contaba con una población colombiana de 2.500 desplazados por la violencia y 10.000 inmigrantes ilegales (Fundación Natura, 2.000)

El tramo faltante de la carretera en Colombia (Lomas aisladas- río Atrato- Palo de Letras), que constituye aproximadamente 62 kilómetros de longitud, es el más crítico en cuanto a sus impactos ambientales, debido a que es casi imposible no interrumpir el flujo del sistema hídrico que conforman los pantanos y ciénagas del río Atrato, que brinda estabilidad biológica y sinérgica a los ciclos reproductivos de las especies vegetales y animales de la región; por otra parte la ruta atraviesa el parque natural nacional Los Katíos, patrimonio de la humanidad, y última reserva de la biosfera, única en el mundo, que alberga el tapón colombiano del Darién; teniendo en cuenta los efectos que a generado la construcción del resto de la vía, sería una tarea descomunal frenar el avance colonizador, la tala y la potrerización de las selvas que este alberga.

El panorama social no es menos preocupante; tras la desmovilización de los grupos paramilitares de las AUC, se han conformado nuevos grupos, identificados en la zona como Águilas Negras, que cumplen con la misma función de control territorial y dominio socioeconómico. Varias denuncias han sido proferidas por los pobladores de las cuencas del río Cacarica (por cuya confluencia con el Atrato atravesará el viaducto de la panamericana) y el bajo Atrato en cuanto a las acciones conjuntas de empresarios palmicultores, ganaderos y las mencionadas Águilas negras, que aprovechando la situación de desplazamiento forzado vivida por las comunidades desde hace mas de una década, tienen la firme intención de usurpar las tierras de titulación colectiva de las comunidades que allí residen para implementar sus proyectos productivos, y han comenzado con una nueva oleada de violencia y represión, materializada en la tala ilegal de los bosques, detenciones arbitrarias, asesinatos a líderes campesinos y bloqueos comerciales (Defensoría del Pueblo; resolución defensorial No. 51. 2007); (www.choco.org/articulos).

Por su parte, el presidente Álvaro Uribe ha defendido la carretera a capa y espada y asevera que esta conducirá al país por la ruta de la competitividad y el desarrollo; afirmaciones como “Me da mucha tristeza que mi generación vaya a llegar a la hora postrera y que esa carretera no esté abierta. Se los digo con todo corazón [...] Desde el punto de vista ambiental me preocupa

muchísimo no tener manera de que toda la gente sensibilizada del cuidado ambiental acceda a esos tesoros” hechas en la *Conferencia Anual de Ejecutivos de Empresa, en Panamá* (redacción política; Polémica por Vía en el Tapón del Darién; en periódico El Espectador online; Editorial, 02/04/2.009) dan constancia de su miopía autointencionada sobre la situación real del país y de los efectos que acarrearía la construcción de la carretera.

Por lo pronto el gobierno, a través del ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), ha asignado una inversión estatal de \$1.6 billones para el avance en el proyecto de la Transversal de las Américas aprobado en el “Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010”, dentro del cual se encuentra el trayecto El tigre (Guapa)-Lomas aisladas, la construcción del puente sobre el río Atrato (en su confluencia con el Cacarica) y la gestión de estudios, diseños y licenciamiento ambiental del tramo Palo de Letras-Cacarica-Lomas Aisladas (Instituto Nacional de Concesiones; Ministerio de Transporte. Programa Estratégico de Autopistas Fase 1. 2009).

Así pues, la construcción de la vía en el lado colombiano se torna irrevocable con cada día que pasa y los inminentes riesgos en materia socioambiental parecen escapar a los oídos necios de los garantes del progreso y el desarrollo económico. Por su parte, la república de Panamá parece estar contraria a las iniciativas del presidente Uribe, pues además de los riesgos ambientales, la carretera representa un corredor que facilitaría la expansión del conflicto Colombiano hacia su país.

Perspectivas de desarrollo social, económico y medioambiental después de la construcción de la vía panamericana.

Nuevamente nos acercamos al discurso sobre los paradigmas que actualmente se mantienen en torno al “desarrollo” económico y el aumento del bienestar general. Desde la perspectiva del gobierno “Colombia asumió el desafío de insertarse en las grandes corrientes comerciales que caracterizan el nuevo orden económico mundial. Los acuerdos comerciales que se han suscrito y los que se esperan concretar, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y, por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población¹⁴”. Es en este sentido que se plantea la construcción de la vía panamericana por el tapón del Darién como una prioridad para responder a las necesidades propias de la globalización, y en pro del desarrollo económico¹⁵.

Si contemplamos que la economía Colombia se ha caracterizado últimamente por el aumento de la inversión extranjera directa en los sectores ligados a la extracción de recursos naturales como el petróleo, el carbón, la madera, el oro, cobre y últimamente el coltan; las concesiones del control de los servicios públicos como el agua, la telefonía, las carreteras y la energía eléctrica; y por último, por la implementación de agroindustrias vinculadas a la producción de combustibles vegetales, como el cultivo de palma africana, yuca amarga y caña de azúcar, y su posterior procesamiento; podemos afirmar entonces que el aumento de nuestra competitividad frente a los mercados globales tendrá que expresarse en términos de nuestras ventajas comparativas, es decir que en el mediano plazo nuestro crecimiento económico estará sustentado en el aumento de la producción de derivados agroindustriales y la extracción de recursos naturales.

Es evidente que si adoptamos este modelo de desarrollo, en el largo plazo nuestras selvas y subsuelos estarán agotados al igual que los páramos y demás fuentes de agua, y entonces no

¹⁴Departamento Nacional de Planeación, 2008. Documento sectorial Infraestructura de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.

¹⁵ Consejo Nacional de Política Económica y Social, Documento CONPES 3544; estrategia para la estructuración de un mecanismo de financiación para el proyecto vial “Autopista de las Américas” 2.008.

habrá bienestar social. En ese sentido es propicio plantear una idea del desarrollo económico y social que contemple la multiplicidad de las relaciones que se dan entre la naturaleza y las distintas particularidades que tienen los grupos humanos en su actuar. La inmensa diversidad natural que posee Colombia hace de esta una potencia mundial en materia ambiental; es preciso reconocer que en el contexto de la crisis ecológica por la que atravesamos actualmente, los beneficios de preservar los recursos naturales existentes son inmensamente mayores que los de cualquier otra actividad.

Así pues, la construcción de una carretera que atraviesa por el medio de una reserva natural que alberga miles de especies vegetales y animales que aún no son descubiertas y que además es una importante reserva hídrica y albergue de una diversidad cultural única en el mundo, es un asunto para meditar; mas aun cuando existen conflictos sociopolíticos y socioeconómicos que hacen de las personas que habitan la región, una población vulnerable a los estragos del denominado progreso.

Sin embargo no me ocupo aquí de discutir la posibilidad de construir la carretera, pues aparentemente esa es una decisión ya tomada por el gobierno colombiano; lo que resta es imaginar, en base a los ejemplos con los que cuenta la historia, un escenario posible con la carretera ya construida.

Existen tres categorías interrelacionadas que pueden usarse para identificar los posibles beneficios (o costos) de la construcción de la vía, estos son: medioambiental, social-cultural y económica.

Evidentemente, en el componente ambiental es en donde menos beneficios pueden nombrarse, por el contrario, todos los aspectos que involucra la construcción de la carretera, representan una alteración del equilibrio natural de los sistemas selváticos:

Entre los principales efectos nocivos se encuentra la tala, desecación y potrerización de la selva causada por el alza de los precios de la tierra por donde se constituirá la vía, lo que llevará a la pérdida de la biodiversidad, reducción de las fuentes hídricas y al taponamiento de los ríos por exceso de sedimentación; a pesar de que el parque de los Katíos constituye un área de inspección y control ambiental, será muy difícil controlar las actividades extractivas en las fronteras del mismo; la especulación hará que oleadas de colonizadores entren a tumbar la selva para luego vender las mejoras a latifundistas ganaderos o agroindustriales, como ya se ha visto en las zonas aledañas al tramo Guapa-Lomas Aisladas durante las pasadas décadas y como pasó durante la construcción de la vía al mar (Turbo-Medellín). Claro está que en el sector pantanoso del río Atrato se haría difícil la colonización, pero es cierto que sería realmente difícil construir la carretera sin obstruir el flujo de aguas del sistema hídrico del bajo Atrato.

Por otra parte, el costo de oportunidad que representa hacer la carretera se ve reflejado en todos los descubrimientos científicos que se dejarán de hacer cuando se pierdan formas de vida únicas en el mundo que alberga la zona; descubrimientos que cuantificados en dinero podrían ser realmente importantes para la nación.

En cuanto a los beneficios sociales que acarrearía la vía se puede decir que son relativos al tipo de relación que se tiene con la zona en cuestión:

Para las comunidades indígenas (Kuna y Embera) y afrodescendientes que habitan en la zona, la carretera representaría una amenaza para sus tradiciones reproductivas y su soberanía territorial, definida por resguardos indígenas y titulaciones colectivas afrodescendientes. En la actualidad, el conflicto armado ha propiciado que grupos paramilitares hayan usurpado por vías legales y violentas, grandes extensiones de las propiedades colectivas de las comunidades del río cacarica y el bajo Atrato; tras el control paramilitar se han implementado proyectos agroindustriales y ganaderos. No existe garantía alguna de que con la construcción de la carretera no se intensifique el control territorial por parte de estos grupos armados y su consecuente desplazamiento forzado.

Para los inversionistas y grandes empresarios, la construcción de la carretera representaría una excelente oportunidad de incrementar sus ganancias, dado que aparte de las concesiones otorgadas por los derechos de la vía, las condiciones legales están dadas para incentivar la agroindustria y producción de agrocombustibles, y el establecimiento de zonas francas permitirá abaratar costos de exportación hacia centro y Norteamérica (esto teniendo en cuenta la condición de que el gobierno de Panamá construya el tramo faltante de la carretera en su país).

Por su parte los mestizos raizales y colonos recién llegados, que en un principio servirán para adecuar la selva para los procesos productivos (tala, drenaje, quema y siembra de pasto) vendiendo luego sus mejoras a los empresarios territoriales, lentamente se incorporaran a los sistemas agroindustriales, convirtiéndose en obreros agrícolas o simples jornaleros sin tierras, concentrados en los centros poblacionales.

Cabe anotar que la apertura de la carretera estimularía los flujos migratorios de colombianos desplazados por la violencia hacia la hermana república de Panamá y hacia Norteamérica, al igual que el tráfico de armas y drogas, lo que podría ser un foco conflictivo para las relaciones internacionales y la estabilidad regional.

En materia económica se pueden diferenciar los niveles, local, nacional y macroregional:

En el nivel local, la carretera estimularía el crecimiento de áreas comerciales como Apartadó y Turbo y facilitaría las actividades extractivas de todo tipo; por otra parte el sector de la agroindustria (bananera, ganadera y palmicultora) se vería favorecido por los menores costos de exportación; paralelamente las comunidades afrocolombianas e indígenas que habitan la región estarían propensas a entrar en las dinámicas del capital, dejando de lado sus prácticas productivas tradicionales y trasladándose a la explotación de los recursos del bosque, o adosándose a las filas de obreros agrícolas cuyo acceso al jornal les permite adoptar estilos de vida acordes con la modernidad occidental (tener un teléfono celular, usar bluejeans, beber cerveza etc.).

En el nivel nacional, la carretera panamericana garantizaría el acceso a los mercados de centro y Suramérica y el paso obligado de las mercancías que provendrían del resto de Suramérica hacia estos mercados; al mismo tiempo incentivaría la inversión extranjera directa en materia de transportes e infraestructura y como punto de inflexión de los mercados continentales. Por otra parte, el sector energético estructurado en base al gran potencial hidroeléctrico de Colombia tendrá grandes oportunidades de exportar energía a los países de Centroamérica y el Caribe.

Teniendo en cuenta los tratados comerciales que se espera pactar con Estados Unidos, el impacto de la carretera y la entrada de mercancías más baratas al país tendrían un grave efecto sobre amplios sectores manufactureros e industriales del país; tener rutas de acceso a los mercados globales no significa aumentar la producción general del país. Aunque se diga que habrá un aumento en la competitividad colombiana, esta estará ligada a la agroindustria y la extracción de recursos naturales, dado que los sectores manufacturero e industrial carecen de ventajas para poder competir a nivel global.

En el nivel macroregional se pueden predecir grandes beneficios comerciales, especialmente para las potencias económicas del norte del continente, pues muy seguramente la balanza comercial entre norte y Suramérica estaría inclinada a favor del primero.

Ciertamente construir la carretera panamericana por el tapón del Darién sería agregar otro conflicto a la lista de los ya existentes en la zona. Si no se tienen en cuenta los factores que inciden directamente en la conflictiva situación de la región y se hace algo por estabilizarlos, puede que la carretera se convierta en el agravante de las condiciones que hacen de esta, una zona frágil en materia económica, social y ambiental.

Por ahora la construcción de la carretera parece representar un elevado costo en materia ambiental, social y económica más que un beneficio.

Conclusiones.

El tapón del Darién representa una de las zonas con mayor importancia estratégica para el país y el continente entero, su condición de área de conexión entre las tres Américas y los océanos Atlántico y Pacífico; su valor natural expresado en términos de alta biodiversidad y endemismo, reserva de fuentes hídricas y sustento de culturas ancestrales y afrodescendientes, hacen de esta, una zona que debe tener prioridad para la conservación en el nivel local, nacional, regional y global.

Desde los tiempos de la conquista europea, los intereses económicos sobre la zona han determinado la introducción de nuevas prácticas productivas y socioculturales que han desembocado en la reconfiguración espacial del territorio, poniendo en juego la estabilidad ecológica que sustenta a las diferentes formas de vida.

El carácter lineal de la historia colombiana en cuanto a los procesos de colonización de las distintas regiones del país, y consolidación de una estructura agraria edificada en torno de la concentración de la tierra y sus recursos en pocas manos, marca el desarrollo actual y futuro del país; las dinámicas del nuevo orden mundial y la globalización han jugado un papel coyuntural en el desarrollo del conflicto social armado colombiano, que ha derivado en el desplazamiento forzado de las poblaciones más vulnerables de las regiones aisladas del país, y en la inserción de dichas regiones a la lógica extractiva de la rentabilidad.

El proyecto de atravesar el tapón del Darién con la carretera panamericana, aunque es un plan con más de un siglo de antigüedad, en la Colombia actual, representa la consolidación de un proceso en el confluyen el cambio en los paradigmas del desarrollo, expresado en las lógicas neoliberales de Estado y Gobierno; y el triunfo de una economía de la guerra que ha permitido reorganizar poblaciones, leyes y territorios para adecuarlos a los intereses financieros globales.

El panorama actual muestra una región desestabilizada por el conflicto armado, la pobreza, el narcotráfico y la degradación indiscriminada del medio ambiente; aunque el gobierno pretende mostrar una situación de paz y estabilidad social, cimentada en la seguridad democrática y la confianza inversionista, la realidad muestra que el Darién colombiano es una zona de emergencia humanitaria y ambiental. Aunque se han adelantado muchos proyectos por parte de los gobiernos y las organizaciones no gubernamentales, sus esfuerzos no están correlacionados, y no existen garantías para solucionar los problemas que han generado el desplazamiento forzado, la introducción de economías extractivas ajenas a las prácticas tradicionales de los pobladores, y la aguda situación en materia de calidad de vida, como servicios básicos y de saneamiento, salud y educación.

Se hace evidente que para construir la vía con el menor impacto posible es necesario planear una estrategia que contemple de una manera integral las relaciones que los habitantes de la zona mantienen con su entorno natural y los posibles efectos que dicha construcción puedan causar sobre el entorno y la población. De igual manera es esencial darle solución al conflicto armado que ya tiene más de medio siglo de vigencia y que parece no tener solución mediante la guerra frontal.

A mi modo de ver, antes que construir la carretera, es primordial construir un ambiente de estabilidad social basado en el reconocimiento mutuo (gobierno-población civil- distintos grupos armados) de las diferencias y particularidades propias de cada sector de la sociedad, y en el establecimiento de una política que permita preservar el entorno natural de una manera eficaz. Esto se traduce en la necesidad de cambiar la orientación actual del desarrollo, desde la explotación extractiva de los recursos naturales hacia la vocación reproductiva y sustentable de los mismos, teniendo en cuenta el gran potencial con que cuenta Colombia en materia ambiental.

Esto solo puede ser logrado mediante la democratización de los recursos existentes en el país y la implementación de estrategias locales-nacionales que respeten la reproducción de las

prácticas tradicionales, y que estén encaminadas a organizar los territorios de una manera en la que puedan convivir las diferentes actividades productivas. Es decir, debemos dejar de enfocarnos en el sector externo para adentrarnos en la solución de nuestras problemáticas y establecer un sistema soberano de desenvolvimiento socioeconómico basado en el respeto de la naturaleza.

Por otra parte, no hay un acuerdo establecido entre la república de Panamá y la república Colombiana para la construcción conjunta de la vía, cosa que dificulta aun más su construcción y hace que los intereses del gobierno colombiano por su conexión internacional se queden a mitad de camino.

Bibliografía:

Carmona Luz Estella, Escobar Hernán y Gonzales; Tapón del Darién: Naturaleza y desplazamiento forzado en municipios de Chocó y Antioquia, 1996-2006” universidad pontificia bolivariana; 2007.

Foro Nacional Ambiental, Cárdenas Martha y Rodríguez Becerra Manuel; Guerra Sociedad y Medio Ambiente, Universidad de los Andes-facultad de administración; Ecofondo; Tropenbos Internacional Colombia; GTZ; friedrich Ebert stiftung en Colombia-Fescol 2007.

Giraldo César; ¿Protección o desprotección social? (2007). Desde Abajo - Cesde, Bogotá. Azqueta, Diego. Introducción a la Economía Ambiental. McGraw-Hill 2007.

Hernández, Ernesto, Urabá heroico. Nacimiento, vida y muerte de Santa María la Antigua del Darién, la primera “ciudad” fundada por los españoles en el continente, Tomos I y II, Biblioteca de Autores Colombianos, Bogotá, Editorial ABC, 1956.

Molano, Alfredo y Ramírez, María Constanza. 1996. Tapón del Darién. Diario de una Travesía. Bogotá: El Sello Editorial.

-----, 1994. “¿El Darién sin tapón?”. Revista Ecológica. Política-medio ambiente-cultura, 5 (19). (Diciembre): 4-11.

Leff, Enrique, Saber ambiental: sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder, Ed. Siglo XXI, PNUMA, CIICH, México, 1998.

Uribe, Antonio José: Colombia y los Estados Unidos de América, Bogotá, Imprenta Nacional. 1931, pp. 351.

Fuentes primarias:

Acuerdo No. 11276, Washington; 1.971

CONGRESO PANAMERICANO DE CARRETERAS. Carretera del Tapón del Darién. Bogotá: Ministerio de Transporte 1991

Consejo Nacional de Política Económica y Social, Documento CONPES 3544; estrategia para la estructuración de un mecanismo de financiación para el proyecto vial “Autopista de las Américas” 2.008.

Departamento Nacional de Planeación; Documento sectorial Infraestructura de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad; 2008.

Defensoría del Pueblo; resolución defensorial No. 51. 2007

Fundación Natura; Encuentro Colombo Panameño El Darién: Zona de vida y convivencia 2.000.

Informes sobre estudios de ingeniería para el proyecto de la Carretera Panamericana. Ministerio de Transporte. 1957,1959, 1976, 1982,1987, 1988, 1993, 1998.

Informe del Sub-comité del Darién. VII Congreso Panamericano de Carreteras, Congresos Panamericanos de Carreteras. Panamá, 1957

Instituto Nacional de Concesiones; Ministerio de Transporte. Programa Estratégico de Autopistas Fase 1. 2009

Instituto Nacional de Vías, Diagnóstico Ambiental de Alternativas para la Conexión Terrestre entre Colombia y Panamá, 1998.

Ley 121 de 1959 por la cual se incorpora la Carretera Panamericana del Darién al Plan Vial del País.

LA VIALIDAD LTDA. Estudios Carretera Tapón del Darién, Bogotá, 1982. Informe Final (Sector: Lomas Aisladas – Río Atrato).

Plan de Manejo Parque Nacional Natural Katíos; 2005-2009.

Fuentes de internet:

Alfredo Molano “Colombia: El sueño paisa” en www.choco.org/articulos

www.corpouraba.gov.co (visitada el 10/11/09)

Hollman Morris, entrevista al ex jefe paramilitar del bloque Elmer Cárdenas, alias “HH”, En <http://www.youtube.com/watch?v=wIYpGIHq9YQ>

Centro de Investigación y Educación Popular – Cinep; El imperio paramilitar de los hermanos Castaño Gil, de las ACCU a las AUC (sin fecha en el artículo). En www.cinep.org.co

Redacción política; Polémica por Vía en el Tapón del Darién; en periódico El Espectador online; Editorial, 02/04/2.009. www.elespectador.com.

Redacción; En vigilia por el tapón del Darién; en periódico El Espectador online; Editorial, 05/04/2.009. www.elespectador.com

<http://maps.google.es/> (visitada el 3/10/09)

Documentos pdf:

Cantor, Yudy Lizeth; ALTERNATIVAS EN INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE PARA LA CONEXIÓN VÍAL COLOMBIA – PANAMÁ Y DE LAS AMERICAS EN ZONAS AMBIENTALMENTE SENSIBLES COMO EL TAPÓN DEL DARIÉN; 2008.

Córdoba, Piedad; Belén de Bajirá, diferendo limítrofe entre Antioquia y Chocó; 2009.

Rodríguez Acero, María Carolina; EL TAPÓN DEL DARIÉN, REGIÓN FRONTERIZA COLOMBO PANAMEÑA, EN LA AGENDA PANAMERICANA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. 1954-2002, (2008.)