

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramérica – IIRSA- en Colombia: Integrando negocios, desintegrando tejidos sociales y ecosistemas.

Fernando Castrillón. Colectivo Jenzerá. Enero 2009



El gobierno de Colombia ha mantenido el interés por conformar y dinamizar la comunidad regional que integre este subcontinente en lo social, político, económico y ambiental por medio de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramérica - IIRSA. De los diez ejes y 162 grupos de proyectos, Colombia participa en 2 ejes y 10 grupos de proyectos. IIRSA fue adoptado en los Planes de Desarrollo 2002 – 2006 como también se prevé en la propuesta del Plan 2006 -2010 y en las proyecciones hacia el año 2019. Los planes hacen parte de las estrategias y principios de los ejercicios de planeación Visión 2019 y de la denominada Agenda Interna.

La pérdida de confianza y acuerdos con sus vecinos no ha sido obstáculo para que Colombia impulse sus proyectos de cara a esta iniciativa. Por el contrario, a partir del año 2008, en diferentes espacios como la Asamblea mundial del BID celebrada en la ciudad de Medellín, la directora del Departamento de Planeación Nacional lo planteó sin titubeos, al presentar el IIRSA como la iniciativa que en este país busca “desarrollar una infraestructura de punta, acorde con las necesidades de desarrollo del país y los retos comerciales que se avecinan, que cuente con mayor participación del sector privado y que funcione bajo esquemas empresariales modernos, dinámicos y eficientes” de tal manera que sea “una infraestructura orientada a la promoción y consolidación del modelo de desarrollo (comercio exterior)[i].

El actual gobierno ha priorizado los proyectos Hidrovía Río Meta, Carretera Pasto – Mocoa y el paso de frontera Cúcuta – San Antonio, por considerarlos cuellos de botella para el desarrollo e integración. Estos proyectos coinciden estratégicamente con los corredores del petróleo, la biodiversidad y los agro-combustibles en Colombia y con los pasos de control con los países vecinos con relaciones más conflictivas en los últimos años: Ecuador y Venezuela.

La hidrovía del Río Meta tiene como objetivo desarrollar un corredor intermodal de transporte recuperando la navegabilidad por el Río Meta (principal afluente del Orinoco), con el cual se conectaría a Venezuela con el Pacífico colombiano. La carretera Pasto Mocoa que hace parte del Eje Amazonía, busca consolidar el corredor de transporte para el desarrollo del Sur de Colombia y el paso de frontera Cúcuta- San Antonio que hace parte del grupo Eje Andino (Venezuela – Colombia – Ecuador) el cual busca facilitar el paso de vehículos, mercancías y personas.

Es importante tener en cuenta como en Colombia dada su estratégica posición geográfica entre Centro y Suramérica y entre los océanos Pacífico y Atlántico, se integra también en el actual gobierno, al Plan Puebla Panamá (PPP) o Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica. El proyecto Mesoamérica busca fortalecer la integración regional e impulsar, los proyectos de desarrollo social y económico en los estados centroamericanos. Con esto busca el Gobierno colombiano, convertirse en un país articulador de bloques en el hemisferio. Los proyectos que Colombia ha propuesto dentro del PPP son la interconexión Eléctrica, la Interconexión Gasífera y la Carretera Panamericana.

Tanto IIRSA como el PPP afectan directamente a un número considerable de territorios colectivos de comunidades negras e indígenas en tanto potencian impactos por el desarrollo de las obras de infraestructura, como también porque tales obras están dirigidas a la extracción de los recursos minero- energéticos como a provocar cambios en el uso del suelo que permitan el tráfico de mercancías, energía y comunicaciones; como también en el caso de Colombia potencia los fines especulativos sobre la tierra que benefician a los políticos asociados a los grupos armados legales e ilegales

¿IIRSA en Colombia, es realmente una mirada integradora al Sur del Continente?

IIRSA no es determinante en el desarrollo de la infraestructura colombiana en la actualidad. De hecho, las grandes obras que se desarrollan y se licitan actualmente tales como la ampliación y mejoramiento del aeropuerto el Dorado, la conexión Bogotá-Buenaventura (vía para las importaciones desde el Pacífico), el complejo portuario de Buenaventura, la ruta del Sol (mejorar la comunicación del centro andino del País con la costa Caribe); no se encuadran exactamente en IIRSA. Expresan la relación privilegiada que da el gobierno colombiano a los Estados Unidos y Europa: puertos y vías en función de los Tratados de Libre Comercio -TLC, con la consiguiente extracción y exportación de los recursos naturales y materias primas y con la importación de alimentos y manufacturas, principalmente. Colombia mira al Norte y no al Sur y el desarrollo de la infraestructura en el IIRSA está dirigido a acercarse a los territorios donde están los recursos estratégicos para la exportación a los países del Norte. No es pues, una mirada de integración, es una estrategia para la extracción y la dependencia.

Aún así, IIRSA no puede menospreciarse en Colombia, porque constituye un elemento adicional a la crisis del país y es un riesgo que afecta la vida y la integridad de las

comunidades indígenas, negras y campesinas ubicadas en territorios colectivos y no colectivos sometidos a presiones no sólo de actores armados legales e ilegales, sino a poderosos intereses económicos.

La IIRSA en Nariño y Putumayo, un factor de oportunismo para los señores de la guerra.

Uno de los proyectos IIRSA es la carretera Pasto-Mocoa, el cual forma parte de un corredor multimodal que busca comunicar el Océano Pacífico desde Colombia con el Atlántico en Brasil. Comprende un tramo carretable que comunica Tumaco, Pasto, Mocoa y Puerto Asís. Luego toma los ríos Putumayo y Amazonas hasta llegar a Belem do Pará en Brasil. La carretera solucionaría el problema de comunicación entre Pasto, capital del departamento de Nariño y Mocoa, capital del Putumayo, como también conectar la frontera de Ecuador con el centro del país. En este artículo se tendrá en cuenta este proyecto por lo que representa en un escenario particularmente conflictivo de Colombia por la presencia de actores armados legales e ilegales vinculados al narcotráfico, al negocio de las armas, por la economía de tipo especulativo (pirámides) y los bajos índices de desarrollo. La represión a los cultivos de coca mediante acciones armadas y la fumigación, ha tenido la mayor intensidad en esta zona, al igual que la exploración y explotación del petróleo.

Esta vía atraviesa territorios de alta sensibilidad ambiental y social. En su área de influencia viven numerosas comunidades indígenas y campesinas, y en cercanías a Mocoa la carretera pasa por la Reserva Forestal Protectora de la cuenca alta del río Mocoa. Por esta razón, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el Ministerio de Transporte lograron un acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para financiar dos importantes estudios en materia ambiental y social para este proyecto. Por un lado, se elaborará un Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Cuenca Alta del Río Mocoa, y por otro lado, se hará una Evaluación Ambiental Regional (EAR) de la carretera Pasto-Mocoa.

La vía debe mirarse de manera más amplia entre Tumaco (Puerto del Pacífico) - Puerto Asís (Puerto en el Río Putumayo), lo cual no sólo la conexión entre dos océanos, sino también el espacio de las comunidades negras y pueblos indígenas y sus territorios colectivos, quienes están acosados por el conflicto armado, la entrada de empresas extractivistas, la militarización de la vida civil en el marco de la cooperación entregada por Estados Unidos y las tensiones de la vida política entre Bogotá y Quito.

Allí ha habido una particular situación de violencia y de crisis social, que ha puesto a los departamentos del Putumayo y en Nariño en estado crítico. Varios hechos ocurridos en los últimos años dan cuenta de lo que allí pasa y como lo relata la principal revista de circulación nacional, Semana: *“La violencia en este departamento afecta no sólo a los ciudadanos de a pie, sino también a empresarios nacionales y extranjeros en los sectores minero, hidrocarburos, telecomunicaciones, infraestructura, vías y transporte”*

Actualmente, se desarrolla la Iniciativa de Integración Regional de Infraestructura Suramericana (IIRSA), que propone dos vías troncales nuevas de integración andina: una carretera que pasaría por el valle del Magdalena hacia Norte de Santander para llegar a San Cristóbal, en Venezuela. La otra vendría a ser el eje Multimodal Amazonas o Corredor Vial Multimodal Tumaco-Belem do Pará, que sería una vía para comunicar el

Océano Pacífico, desde Tumaco, hasta el Atlántico, en Belem do Pará en Brasil. Tales vías serían cruciales para el comercio.

Con buena infraestructura desarrollada, el gobierno nacional busca atraer los capitales, por ejemplo, para explotar la riqueza minera de Nariño. De manera seguida se resalta como “Este panorama de futuro cercano, nuevas vías, tierras valorizadas, grandes inversiones, vuelve a la costa Pacífica nariñense y caucana muy codiciada por los grupos armados que ven nuevas oportunidades de enriquecerse fácilmente. [iii],

La siembra de más de 20.000 hectáreas, procesamiento y distribución de pasta de coca y de cocaína; constituye la fuente más importante de violación de derechos humanos, desestructuración del tejido social y deterioro medioambiental en Nariño y Putumayo. Pero también es claro como adicionalmente el narcotráfico aprovecha el desarrollo de la infraestructura en cuestión, en la medida que la utiliza en sus rutas y privilegia la inversión y el lavado de dólares en las zonas que se valorizan con estas obras.

Las comunidades a su vez, son las perdedoras, porque mientras se desarrollan las obras, se limitan o impiden los reales procesos de consulta o participación. Ninguna comunidad podrá tomar parte de una discusión o participación sin presión o intimidación porque se viven situaciones dramáticas que se han caracterizado por:

- Presencia permanente de los frentes 2, 32 y 48 de las FARC (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia) y ELN (Ejército de Liberación Nacional) en diferentes municipios. Estas guerrillas, reclutan niños y jóvenes en las comunidades, intimidan comunidades, amenazan líderes y presionan en el negocio de la coca.
- La proliferación de nuevos grupos paramilitares asociados también al narcotráfico, pese a la llamada desmovilización impulsada por el Presidente Uribe y su bancada parlamentaria. Allí, muchos de los paras desmovilizados no eran paras y muchos paras no se desmovilizaron. Al frente Libertadores del Sur y Bloque Sur Putumayo del Bloque Central Bolívar, sucedieron nuevos frentes como Las Águilas negras, la Organización Nueva Generación, los Rastrojos, los Macheteros y las Autodefensas Gaitanistas, quienes cambiaron simplemente de uniforme y de marco legal (favorable por cierto) para seguir delinquiendo y controlando territorios enteros con el beneplácito de autoridades civiles y militares.
- Militarización de la vida civil. Al ejército y armada de Colombia no solo se les cuestiona la violación del Derecho Internacional Humanitario por la ocupación que hace el ejército de escuelas, hospitales y las mismas comunidades; sino también por la ejecución directa de obras civiles y control de la vida de las comunidades, la vinculación y corrupción crecientes y por los llamados falsos positivos o ejecuciones extrajudiciales para mostrar resultados favorables a la Seguridad Democrática.
- La siembra creciente de minas antipersona, que coloca a Colombia en un deshonoroso primer lugar a nivel mundial en crecimiento de esta situación. En Nariño se reportaron 27 civiles heridos y 9 muertos por minas antipersona.

- La violación de las mujeres como acto de guerra, con el fin de infringirle sufrimiento y derrota a los adversarios o castigar a las familias y comunidades por “supuesto apoyo” a uno u otro actor armado.
- Las masacres sobre el pueblo indígena awá. El 11 de febrero de 2009, las FARC asesinaron a 11 indígenas. Luego en Agosto de 2008, fueron masacrados otros 6, por actores desconocidos según algunos medios o por militares según otros. La impunidad se impuso como en la mayoría de los casos.
- En el departamento de Nariño hubo 778 homicidios en el 2007 y 723 en el 2008.
- En los últimos tres años, los desplazados en Nariño y Putumayo suman más de 60 mil personas.
- El refugio de colombianos en el Ecuador.
- La crisis especulativa de las pirámides como se llamó a la liquidación de activos de las familias y posterior captación ilegal de dinero mediante el pago de elevados intereses, que contó con la permisividad estatal y el abandono posterior a la crisis.

Cabe mencionar cómo, precisamente en esta zona, se ha creado también una infraestructura paralela por parte de actores armados ilegales, consistentes en pistas de aterrizaje, vías de penetración, puentes rústicos y puertos fluviales; para el negocio de cultivos ilícitos y las rentas controladas (madera, gasolina, contratación pública local, transporte de pasajeros, farmacias, juegos de apuestas).

En la zona de Nariño que va al Pacífico, en torno a la carretera Tumaco – Pasto se ha desarrollado la implantación de 35.000 de Palma aceitera, afectando los territorios colectivos de las comunidades negras. Las enfermedades acabaron con gran parte de este cultivo, pero el gobierno promueve su resiembra en vez de restituir la tierra a sus verdaderos dueños, las comunidades.

En conclusión, no se puede atribuir estrictamente lo que allí pasa a IIRSA, pero también es importante que se tenga en cuenta cómo en esta zona de Colombia ha coincidido los desplazamientos, violaciones de Derechos Humanos, masacres, intimidaciones, liquidación de los procesos organizativos con el desarrollo de las obras de infraestructura asociadas a IIRSA. Existe un oportunismo de intereses económicos y de actores armados, que nada tienen que ver con los llamados de integración del continente y que al contrario, ven en ello una oportunidad para extender sus estrategias y vaciar el territorios de los recursos, una vez logren debilitar e incluso, sacar a las comunidades.

Las organizaciones colombianas que analizaron con mayor interés^[iii], la IIRSA y especialmente los beneficios e impactos tanto positivos como negativos de la obra expresan, “en general los beneficios potenciales del corredor multimodal se contemplan desde una perspectiva económica, mientras que los impactos se relacionan más con las dimensiones social y ambiental.” Y en ese sentido identifican como impactos

A quien va a servir los proyectos de IIRSA en Colombia.

En Nariño y Putumayo las zonas donde empieza a “caminar” IIRSA, son actualmente la zona de Colombia con mayor intensidad en los desplazamientos, violaciones de Derechos Humanos, masacres, intimidaciones, liquidación de los procesos organizativos. Las obras de infraestructura asociadas a IIRSA pueden constituir un factor adicional del deterioro social, económico, político y ambiental.

El gobierno inicial, principal impulsor de esta iniciativa en Colombia, no se ha comprometido en desarrollar un ejercicio completo, concertado y respetuoso con las comunidades en donde mínimamente:

- Se analice como se transformará la vida cotidiana de las comunidades y de las poblaciones del área de los proyectos.
- Se tenga en cuenta la dimensión, duración, impacto y magnitud que tendrán los proyectos y los planes que se piensan implementar para evitar o disminuir los impactos negativos.
- ¿Realmente las comunidades quieren y están de acuerdo con este tipo de obras?
- Las vías, puertos, adecuaciones tienen sentido en las comunidades locales? ¿En que medida mejoran las condiciones de calidad de vida?
- Tendrán las comunidades las tierras que necesitan y les han sido aplazadas o bloqueadas en sus solicitudes o por el contrario, se disparará el aumento del precio de la tierra, el éxodo desde zonas rurales, la deforestación y escasez de agua?
- ¿Este corredor fomentará la expansión del cultivo de coca conectando sus áreas de producción con los centros de procesamiento?
- ¿Podrán las instituciones públicas ejercer su autoridad en las áreas hoy alejadas y no permitir que sea el narcotráfico quien ponga las condiciones?

La Integración Regional de Sur América, considera que la integración y la explotación económica justifican todos los proyectos que propone. La cercanía y unión entre los pueblos no constituye ninguna prioridad.

En ese sentido, los proyectos asociados a IIRSA en Colombia, particularmente en el Eje Amazónico, funcionan como corredores de extracción de recursos y producción de materias primas, lo que se expresa en:

1. Incremento de las exploraciones mineras, de hidrocarburos, y de gas natural en el área de influencia del Corredor.
2. Fuerte desarrollo de la prospección y exploración minera. La mayor cantidad de solicitudes de concesiones a la luz del Código de Minas (ley 685), se focalizan en la Amazonía colombiana. Los metales básicos (cobre, plomo y zinc) tienen un depósito importante en Mocoa, por ejemplo.
3. La industria del acero tiene también su potencial en la región.
4. El campo de Orito (Putumayo) se viene explotando desde 1.963 y se calcula que posee una reserva de unos 240 millones de barriles de petróleo.
5. Putumayo produce cerca de 13 millones de pies cúbicos de gas natural por día.
6. Atractivo científico económico, hídrico y turístico de algunos ecosistemas estratégicos o parques naturales nacionales (sistemas de áreas protegidas) y corredores biológicos.
7. Elevada producción de agua
8. Explotación de la biodiversidad y biotecnología.
9. Estímulos a la producción de agrocombustibles como la palma aceitera, en Tumaco.
10. Especialización de la producción de materias primas para la exportación. El Putumayo ha tenido fiebres recurrentes de explotación de sus recursos: a las caucheras, les siguieron los extractores de la raicilla y de las pieles, posteriormente los madereros, luego los petroleros, luego vino la coca y la fiebre de los proyectos de erradicación. Ahora IIRSA inaugurará un nuevo ciclo de despojo.

Colombia tiene un reto en superar el considerable retraso en Infraestructura e IIRSA tiene una justificación asegurada en amplios sectores. Este país, esquina del continente, por su compleja configuración geográfica tiene una deficiente conexión entre sí y con sus vecinos en términos de infraestructura. De hecho la separación de la cordillera de los Andes en tres sistemas montañosos aislados por profundos valles interandinos no

permitió que el país se integraría sino muy tardíamente. Las políticas públicas también orientaron a que mirara la economía el Atlántico (costa Este de los Estados Unidos y Europa) y también que se crearán marcadas diferencias económicas y culturales al interior del País.

Ahora, muchas cosas están en juego: Los valiosos ecosistemas de la Amazonía colombiana, que han sido de los menos vulnerados de toda la Amazonía, los recursos naturales, los esfuerzos fiscales de los colombianos y particularmente la vida y la integridad de las comunidades indígenas y afrodescendientes. No en vano la Corte Constitucional ordenó al Estado a atender con urgencia estas minorías y particularmente los pueblos indígenas en riesgo de desaparición.

Bibliografía

1. La Planificación y el Desarrollo de la Infraestructura, la Iniciativa IIRSA y la Visión 2019. Departamento Nacional de Planeación. Presentación Asamblea BID. Medellín 2009.
2. La integración física de Colombia con sus vecinos. La inserción de Colombia en el Sistema Internacional Cambiante. Grupo de Integración. Policy Paper 13. Foro Nacional Ambiental. 12 páginas.
3. Carolina Salazar. BICECA Colombia. La IIRSA en el contexto minero energético colombiano. Bogotá. 23 pág. 2008.
4. La carretera Pasto Mocoa. Eje Multimodal Amazonas de la IIRSA. Cartilla No 2. Semillas, ILSA, BICECA. Bogotá, 2008.
5. Observatorio de Derechos Humanos del Putumayo. en: http://www.derechoshumanos.gov.co/observatorio_de_DDHH/departamentos/diagnosticos/2008/putumayo.pdf

[i] Presentación de Planeación Nacional en la 50 Asamblea de la BID. Medellín, julio 2009.

[ii] Nariño se desangra. Revista Semana. Mayo de 2009

[iii] ILSA, Semillas, CENSAT, con el apoyo de BICECA () realizaron un ejercicio con los cabildos indígenas, organizaciones campesinas y consejos comunitarios de comunidades negras de la zona localizada entre Tumaco y Puerto Asís para realizar una aproximación a lo que significa IIRSA para las comunidades en los ecosistemas que afecta.

Fernando Castrillón es miembro del Colectivo de trabajo Jenzerá (Bogotá, Colombia)

colectivojenzera@yahoo.com