

# Integración a través de megaproyectos – amenaza y desafío para las comunidades indígenas, afrocolombianas y campesinas

Por Jürg Schiess, ILSA, 3 de noviembre de 2006

**“Megaproyectos no promueven el desarrollo sostenible de América del Sur y hay que oponerse a ellos.”** Esto describe, en pocas palabras, la actitud de los alrededor de 50 representantes de organizaciones no gubernamentales de todo el hemisferio que participaron a finales de octubre en un seminario sobre la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramérica (IIRSA) organizado, entre otros, por el Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA) en Bogotá (véase recuadro). Su argumento: los proyectos a gran escala tienden a producir efectos negativos de amplio alcance sobre las comunidades y el medioambiente, persiguen solamente el fortalecimiento de una economía orientada hacia las exportaciones y poseen una escasa probabilidad de generar beneficios para los pobres y marginados. Por esto los participantes están convencidos de que hay que buscar estrategias de desarrollo más integrado.

## Resumen exprés

- Acorde a los promotores de IIRSA, el mapa económico de América del Sur está compuesto por un conjunto de “islas” separadas por barreras naturales. Por lo tanto, hay que construir puentes para interconectar estas islas.
- El objetivo de IIRSA no consiste en unir a los países de la región, sino en mejorar la integración de América Latina en el mercado internacional.
- La concepción de IIRSA ha sido defectuoso desde el inicio debido a que nunca se han incorporado elementos culturales, sociales y ambientales.
- La planificación y realización de IIRSA se lleva a cabo en un marco intransparente.

Si la mayoría de los gobiernos de América del Sur y las instituciones financieras internacionales imponen su voluntad, la geografía física y económica de los países al sur de Panamá cambiará radicalmente en los próximos años: nuevas carreteras de varios carriles cruzarán el subcontinente conectando los centros económicos más dinámicos entre sí y con los puertos del pacífico y atlántico; ríos serán dragados y sus cursos modificados con el fin de facilitar el transporte fluvial de grandes cargas; se construirán gigantescos complejos hidroeléctricos en la zona amazónica para matar el hambre de energía de las metrópolis y sus industrias; y se perfeccionará la infraestructura de las telecomunicaciones para posibilitar el rápido intercambio de informaciones en todo el hemisferio.

Esta estrategia de desarrollo a través de proyectos de gran escala, conocida como Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamérica (IIRSA), fue lanzada en la primera Cumbre de Presidentes de América del Sur celebrada en Brasilia, capital de Brasil, en el año 2000 y persigue – según la website oficial de IIRSA ([www.irsa.org](http://www.irsa.org)) – “dar un nuevo impulso al proceso de integración regional suramericano”. Los recursos para financiar los megaproyectos y el apoyo técnico provienen sobre todo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata). Además, la iniciativa está apoyada por bancos nacionales de desarrollo – IIRSA está dirigida en parte por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil – y el sector privado.

**Construir puentes**

La noción de que los proyectos de infraestructura de gran escala son la panacea para la superación del subdesarrollo en América del Sur se debe a las características

### Sensibilizar e informar

- “Fortalecimiento de Mecanismos y Estrategias para la Discusión e Incidencia de las Organizaciones Ambientales, Sociales y Comunitarias frente al Proceso IIRSA y Proyectos de Infraestructura Asociados.” Así se llamó el seminario que un grupo Ad hoc integrado por el Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA), Swissaid, Grupo Semillas y el Centro de Cooperación al Indígena (CECOIN) organizaron el 24 y 25 de octubre en la ciudad de Bogotá. El objetivo del evento consistió en promover el debate sobre IIRSA e informar y sensibilizar a un grupo de organizaciones socio-ambientales, líderes indígenas, afro-colombianos y campesinos acerca de este tema y posibles estrategias para enfrentar los impactos de los megaproyectos. Además, se examinaron las posibilidades de plantear estrategias alternativas sociales conjuntas.
- Informaciones más detalladas sobre el seminario se encuentran en la página de internet de ILSA ([www.ilsa.org.co](http://www.ilsa.org.co)).

geográficas de la región. Acorde a los promotores de IIRSA, el mapa económico del hemisferio está compuesto por un conjunto de “islas” separadas por barreras naturales como los Andes o la cuenca amazónica lo cual obstaculiza el intercambio de mercancías y servicios así como la explotación de los recursos y disminuye la productividad y competitividad de la región. “Por lo tanto, la lógica detrás de IIRSA es construir puentes para interconectar estas islas y eliminar las trabas físicas que distorsionan el libre desarrollo del mercado”, dice Margarita

Flórez, investigadora del Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA).

Ejemplos para tales puentes son la hidrovía Paraguay-Paraná, que implica una serie de obras en el cauce de los ríos Paraguay y Paraná, para hacerlos navegables todos los días del año para grandes trenes de barcas; el gasoducto del sur que tendrá una longitud de aproximadamente 8.000 kilómetros de largo (sería uno de los más extensos del mundo) y que unirá el sur de Venezuela con el norte de Argentina, atravesando Brasil; así como la construcción de la carretera interoceánica que conectará el pueblo brasileño de Assis con los puertos de Ilo, Matarani y Marcona, en el litoral del Pacífico de Perú.

Hasta la fecha, los gobiernos han conformado, en el marco de IIRSA, una cartera de cerca de 300 proyectos parciales de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones que representan una inversión estimada de 37.470 dólares e igualmente formarán en su conjunto los megaproyectos de integración física. Todos ellos serán realizados en los llamados ejes de integración y desarrollo, es decir: en espacios transfronterizos que los países han identificado como estratégicos para el desarrollo y en los que se concentrarán en el futuro, según los planes de IIRSA, las actividades económicas. Gran parte de los proyectos



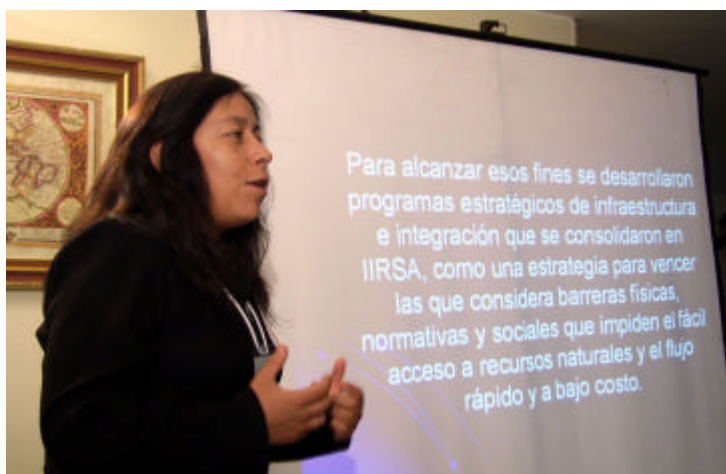
se encuentra todavía en estado de planificación, y su realización se llevará a cabo paso a paso. En la Agenda de Implementación Consensuada 2005 – 2010, los gobiernos han definido un primer conjunto de 31 proyectos que serán ejecutados en los próximos años, entre ellos la recuperación de la navegabilidad por el río

Meta en Colombia y Venezuela así como la construcción de la carretera Pasto – Mocoa en Colombia.

### **Crítica dura**

Dadas las dimensiones de los megaproyectos y su envergadura para la región, no es de sorprender que surgieron voces críticas en toda América del Sur. En el seminario sobre IIRSA anteriormente mencionado varios representantes de ONGs se mostraron altamente preocupados por la iniciativa. Los reparos principales contra IIRSA se refirieron sobre todo a su lógica neoliberal, el descuido de aspectos sociales y ecológicos en su concepción, así como la intransparencia en la planificación y ejecución de los proyectos.

“El objetivo de IIRSA no consiste en unir a los países de la región, sino en mejorar la integración de América del Sur en el mercado internacional”, dijo Margarita Flórez de ILSA. “Los proyectos persiguen sobre todo el fin de facilitar y hacer más rentable la explotación y extracción de los recursos naturales. No promueven el fortalecimiento del mercado interno y, en consecuencia, la producción de mercancías con un alto valor agregado.” Wilson Sánchez de la Defensoría del Pueblo Regional Nariño, Colombia,



Silvia Molina (FOBOMADE): “El rol asignado a Bolivia es el de país tránsito del subcontinente.”

comparte esta opinión. “En el Nariño, IIRSA le va a servir sobre todo al sector agroindustrial con sus proyectos monocultivos. Los campesinos, las comunidades indígenas y los afro colombianos, en cambio, no tendrán ningún beneficio.”

La orientación de IIRSA hacia la economía de exportación se manifiesta, por ejemplo, de modo claro en los proyectos en Bolivia, un país de una gran riqueza natural y con una posición geográfica estratégica para Brasil y Chile, ya que

constituye el paso más directo para el flujo de mercancías de los dos países hacia los puertos del Pacífico y del Atlántico respectivamente. “Las carreteras que se construyen en Bolivia no son más que corredores de tránsito de mercadería de los países vecinos y corredores exportadores de recursos naturales”, acentuó Silvia Molina del Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE). “No tienen nada que ver con los intereses de la población. Lo que menos se prioriza son los tramos al interior del país.”

### **Destrucción de las comunidades**

No obstante, no solo la lógica económica de IIRSA causa preocupaciones, sino también sospechas de que los megaproyectos ocasionen la destrucción de las comunidades locales, de su estilo de vida y de las riquezas ambientales (véase entrevista). “La iniciativa va a causar una serie de impactos directos y negativos sobre las poblaciones más vulnerables que dependen de los recursos naturales como el suelo, el agua y los bosques para su supervivencia cotidiana”, dijo Alberto Bandiarán, presidente de la ONG peruana Derecho, Ambiente y Recursos Naturales, y agregó: “La concepción de IIRSA ha sido defectuosa desde el inicio. A pesar de que son mencionados formalmente, nunca

## “El Estado realiza los proyectos a nuestra espalda”



Arsenio Chamapuco, representante de la organización Camagua, pertenece a la etnia de los Waunaan que tienen su territorio en la zona del Bajo San Juan en el departamento del Chocó. “La situación para nosotros es preocupante”, dice. La razón: En el marco del proyecto Arquímedes, uno de los megaproyectos de IIRSA, se prevee la canalización del río San Juan. “Esto tendría consecuencias catastróficas para los Waunaan”, acentúa Chamapuco. “Toda su existencia estaría en peligro.”

### *¿Está usted en contra del desarrollo de su país?*

**Arsenio Chamapuco:** No, pero estoy definitivamente en contra de una visión de desarrollo tan limitada como la que plantea IIRSA.

### *¿En qué sentido está limitada?*

**Chamapuco:** En nuestra región se realiza parte del proyecto Arquímedes que permitirá la conexión del Atlántico con el Pacífico. Consiste en una serie de obras que permitirán navegar desde el golfo de Urabá, atravesando la selva del Pacífico por el río Atrato hasta Quibdó. De ahí se podrá conectar con el río San Juan por vía terrestre, y a través de canales entre los esteros pasar por Buenaventura y llegar a Tumaco. El fin de este megaproyecto es claramente la explotación de nuestra región.

### *¿Cuál es su visión de desarrollo?*

**Chamapuco:** Para nosotros no es el afán de hacer la canalización del río San Juan ni de hacer buenas carreteras. El afán de nosotros es tener buenos territorios definidos, tener una buena y armónica relación con la naturaleza y tener nuestra cultura bien fortalecida para que perdure mucho tiempo.

### *¿Todo esto sería en peligro en caso de que se realiza el proyecto Arquímedes?*

**Chamapuco:** Sí. Si se canaliza el río San Juan, va a venir mucha gente extraña a nuestra región, gente que no va a entender nuestra cultura y que no va a compartir nuestra ideología política. Su objetivo será únicamente saquear los recursos naturales que hay en nuestro territorio. Todo esto tendrá consecuencias graves para nosotros.

### *¿Por ejemplo?*

**Chamapuco:** Los animales que están a nuestro alrededor desaparecerían, las plantas medicinales que hay adentro de nuestro territorio se nos acabarían, se nos secarían los árboles y los pequeños ríos, se nos acabarían los pescados que comemos. Toda la cultura Waunaan se debilitaría y se decompondría. Realmente ya no estamos tranquilo como antes; la situación actual nos preocupa mucho.

### *¿Se ha incluido a los Waunaan de alguna forma en la planificación del proyecto Arquímedes?*

**Chamapuco:** No. No ha habido ninguna consulta. El Estado realiza los proyectos a la espalda de los pueblos indígenas y de los afro colombianos. Ni siquiera nos ha informado de manera adecuada. Nos hemos enterado del proyecto a través de ONGs.

### *¿Tiene una idea por qué es así?*

**Chamapuco:** Al Estado no le interesa defender los derechos de los pueblos indígenas en Colombia. Mientras se está invirtiendo mucho dinero en los megaproyectos que no van a traernos ningún beneficio, las comunidades indígenas están llenas de necesidades: no hay escuelas bien dotadas, faltan centros de salud y la gente se muere de paludismo. Lo único que le interesa al Estado es explotar los recursos naturales del país para poder pagar su deuda externa.

### *¿Se puede todavía hacer algo en defensa de sus intereses?*

**Chamapuco:** Tenemos que entrar en un diálogo con el gobierno y plantearle la posición de las comunidades frente al proyecto Arquímedes. Para lograr esto debemos movilizarnos y buscar alianzas con otros sectores cuya existencia está amenazada por los megaproyectos. Además necesitamos el apoyo de ONGs de nuestra confianza que nos acompañen y nos faciliten el contacto con el Estado. Nosotros queremos que seamos consultados y que esta consulta sea respetada. *Entrevista: js.*

se han incorporado elementos culturales, sociales y ambientales.” Ejemplificó este reproche mediante la planificación de la carretera interoceánica: “Nunca se ha estudiado cuánta migración va a causar, cuánto va a aumentar el conflicto por el uso y la tenencia

de las tierras con las comunidades indígenas ya sentadas allí, o cómo va a impactar en las zonas naturales. Lo único que se ha planteado es que infraestructura es igual a desarrollo.”

Esta falta de una visión de desarrollo integrado se debe según Wilson Sánchez sobre todo a que los promotores de IIRSA son las empresas multinacionales y el capital internacional cuyo único interés es el aumento de la rentabilidad de sus inversiones. “A estos actores no les importan las necesidades de los campesinos, las comunidades indígenas y afro colombianos. Más bien, constituyen un obstáculo para sus objetivos.” Por esta razón, tampoco le extraña que la planificación y la realización de IIRSA se lleva a cabo en un marco bastante intransparente: “En los proyectos que yo conozco no ha habido ninguna consulta a la población. Simplemente son impuestos.” Sánchez no fue el único del seminario que lamentó esta práctica. El bajo nivel de información sobre IIRSA entre las poblaciones directamente afectadas y las escasas posibilidades reales para ellas de participar en el diseño de los proyectos, fueron puntos que casi todos los participantes pusieron de relieve. “Los proyectos son generalmente sin consultas”, explicó Natamael Gorrin, representante de la ONG venezolana Amigos en Defensa de la Gran Sabana, Amigransa. “Y si se hace una, suele ser con un grupo pequeño que apoya a los proyectos. Estas consultas son una farsa.”

### **Lucha en todas las frentes**

En vista de las deficiencias conceptuales y los impactos negativos de IIRSA, los integrantes del seminario estuvieron de acuerdo en que hay que oponerse a la iniciativa a cada precio. “Todavía no es demasiado tarde para cambiar el rumbo”, dijo Alberto Bandiarán. “Tenemos que lograr que se revaluen los proyectos que aún están en cartera en base a variables sociales, culturales y ecológicas y que se determine nuevamente si son viables o no. Y en cuanto a los proyectos que ya se están generando, hay que ver cómo reducir los impactos dañinos que implican.” Para Wilson Sánchez es claro que solo hay una manera para alcanzar este objetivo: “Tenemos que informar a las comunidades sobre los megaproyectos y combinar todas las formas de lucha: lo jurídico, lo político y las movilizaciones directas. Otra salida de la situación no existe.”