

***MEGA-PROYECTOS EN EL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ:
¿UNA AMENAZA INMINENTE A LOS DERECHOS DE LAS COMUNIDADES
ÉTNICAS?***

Elaborado por: Centro de Estudios para la Justicia Social Tierra Digna

I. INTRODUCCIÓN

El presente documento reflejará las principales conclusiones de un proceso de documentación realizado por TIERRA DIGNA, de la mano del Foro Interétnico Solidaridad Chocó (FISCH), por medio del cual se pretendió conocer con mayor precisión la información actual relativa a los múltiples mega-proyectos que pretenden implementarse en el departamento del Chocó, con el propósito de determinar si los mismos constituyen o no una amenaza para la vida e integridad de las comunidades étnicas, y en caso de ser así establecer sus posibles dimensiones.

Para la elaboración del presente documento se abordaron las siguientes fuentes: i) Información oficial suministrada por las autoridades estatales competentes, con el propósito de conocer la posición institucional sobre las características de los proyectos¹; ii) Búsqueda de documentos emitidos por las empresas privadas y consorcios encargados del diseño, construcción u operación de los distintos proyectos; iii) Entrevistas con líderes comunitarios y visitas a comunidades que podrían verse afectadas con la implantación de los mega-proyectos bajo estudio, para conocer su percepción de los mismos; iv) Consulta de documentos de análisis elaborados por Ongs, comunidades étnicas y organizaciones étnico territoriales en los que se analizan las distintas amenazas a sus derechos fundamentales, entre ellos el territorio.

Si bien para el departamento del Chocó se ha proyectado la realización de diversos mega-proyectos de diferente naturaleza, entre ellos, obras de infraestructura vial y portuaria,

¹ Algunas de las entidades que remitieron información son: Ministerio de transporte, Instituto Nacional de Concesiones, Inviás, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial, Ministerio del Interior y de Justicia, Procuraduría General de la Nación.

instalación de redes de interconexión eléctrica, canales interoceánicos, así como algunos destinados al aprovechamiento y explotación de recursos naturales no renovables (minerales e hidrocarburos), en ésta ocasión realizaremos un estudio detallado de los siguientes: a) construcción de la vía al mar Las Animas – Nuquí; b) cimentación y operación del puerto multipropósito de Tribugá; c) construcción de vía panamericana; d) principales proyectos de explotación minera a gran escala.

Por medio del análisis que se presenta en las siguientes líneas, se realizará una lectura del contexto que rodea la implantación de los mega-proyectos en el territorio chocono, así como un acercamiento a algunos de ellos, para aportar especialmente a las comunidades étnicas, información relevante que les permita encarar con mayores elementos los procesos de exigibilidad y protección de su territorio y autodeterminación.

Agradecemos a Diakonia Suecia, por el apoyo suministrado al Foro Interétnico Solidaridad Chocó y al Centro de Estudios para la Justicia Social Tierra Digna, sin el cual el presente trabajo no hubiese podido ser realidad.

II. MEGA-PROYECTOS: UNA REALIDAD COMÚN DE LAS COMUNIDADES ÉTNICAS EN AMÉRICA LATINA

Las reflexiones que se presentan a continuación, describen el contexto socio-político que rodea la construcción masiva de mega-proyectos en territorios habitados ancestralmente por comunidades negras e indígenas en el departamento del Chocó, bajo la premisa de que se trata de una realidad cada vez más común que experimentan diversas comunidades y pueblos en Colombia y en América Latina.

Un primer paso es precisar que entendemos por mega-proyectos aquellas obras civiles o intervenciones que se realizan en un territorio determinado, que se caracterizan porque tienen una cobertura geográfica amplia, conllevan alteraciones considerables en el entorno físico, económico, social y cultural existente, se orientan al aprovechamiento directo de recursos naturales (hidroeléctricas, termoeléctricas, explotación de minerales o hidrocarburos) o a crear redes físicas acondicionadas para transporte (puertos, vías férreas,

carreteras), comprometen presupuestos millonarios, y su implantación es llevada a cabo por compañías privadas nacionales o transnacionales.

La construcción de grandes proyectos de inversión en América Latina ha sido permanente desde el siglo XIX, momento en el que se sembró de manera decisiva la idea de que la calidad de vida de los habitantes de una población se encuentra determinada por el nivel de industrialización.

No obstante, desde el año 2000 se observa la constitución de espacios políticos integrados por los diversos Estados del continente y promovidos por las Instituciones Financieras Internacionales, estos son, la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PIEM), que persiguen la edificación de una plataforma física sustentada en la explotación y aprovechamiento de recursos naturales para fortalecer el “desarrollo industrial, la apertura de mercados y estimular la competitividad” de los países, para lo cual se prevé la construcción de múltiples mega-proyectos en diversos sectores.

Dichas iniciativas se sustentan fundamentalmente en dos pilares: a) la cimentación de una visión “estratégica” de la región, ello implica proyectar que continente se anhela, que tipo de desarrollo pretende alcanzarse, y en consecuencia visualizar qué clase de proyectos podrían realizarse en los distintos territorios atendiendo a su potencialidad y disponibilidad de recursos naturales; b) Ordenar los distintos factores que facilitarían que esa idea de región sea una realidad, esto presupone crear espacios de coordinación entre los distintos actores, unificación de normatividad, recursos financieros y operativos.

La IIRSA fue fundada en una reunión de mandatarios de 12 países suramericanos llevada a cabo en la ciudad de Brasilia en 2000, y tiene por objeto “promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones bajo una visión regional”² y el logro de un “patrón de desarrollo equitativo”³. Parte de la definición de unos ejes geográficos de desarrollo⁴ y de la creación de un banco conjunto de proyectos. Así mismo, su

² www.iirsa.org

³ *Ibidem*

⁴ Denominados ejes de integración y desarrollo, que básicamente son divisiones imaginarias del territorio latinoamericano en grupos de países. http://www.iirsa.org//CD_IIRSA/Index.html

funcionamiento práctico obedece a la existencia de mecanismos de coordinación e intercambio de información entre los gobiernos, las empresas privadas y las instituciones financieras internacionales (Banco Interamericano de Desarrollo, Corporación Andina de Fomento y Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata).

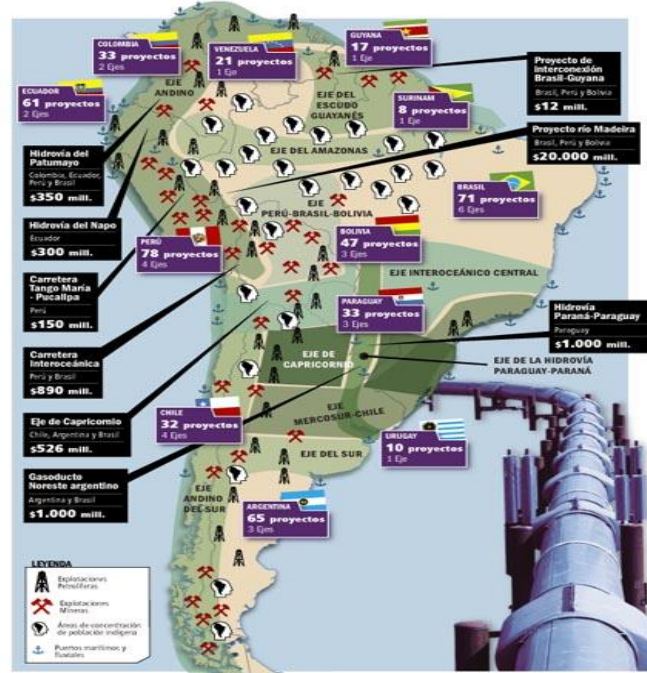
La IIRSA consolidó una cartera de 524 mega-proyectos que se implementarán de manera progresiva con base en los acuerdos que han formalizado los Estados, los que se recogen en la “Agenda de Implementación consensuada”. Los proyectos seleccionados han sido clasificados en 47 grupos, y para su ejecución se destinarán aproximadamente US\$96.119 millones⁵. Adicionalmente se integró una agenda de 31 proyectos de alto impacto que requieren atención y financiación prioritaria.

Colombia hace parte de 2 ejes de integración y desarrollo de la IIRSA, a saber: el eje andino y el eje amazónico, y de ese modo participa en la construcción de 33 mega-proyectos promovidos por esta instancia internacional⁶.

A continuación se incluye una imagen que grafica la distribución de los principales ejes de la IIRSA:

⁵ http://www.iirsa.org//CD_IIRSA/Index.html

⁶ Los principales proyectos en los que participa Colombia son: 1. Corredor vial Santa Marta- Paraguachón – Maracaibo – Barquisimeto – Acarigua; 2. Conexión Cúcuta – Maracaibo; 3. Corredor vial Bogotá – Buenaventura; 4. Mejoramiento de la navegabilidad del río Meta; 5. Armonización regulatoria: eléctrica, gasífera, petrolera; 6. Proyecto de interconexión eléctrica Colombia – Ecuador; 7. Adecuación del Puerto de Tumaco; 8. Mejoramiento de la navegabilidad del río Putumayo.



Ejes de integración y principales proyectos IIRSA

De otra parte, encontramos el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PIEM), antes conocido como Plan Puebla Panamá, que comparte con la IIRSA aspectos sustanciales y procedimentales, con la diferencia de que ésta instancia supone la integración económica de los países dotando a los proyectos de inversión de condiciones de seguridad por medio de la celebración de acuerdos bilaterales en tal sentido. Es un escenario de coordinación supranacional que reúne a los Estados de América Central, y desde 2007 cuenta con un socio invitado: Colombia.

El PIEM, se define como un “espacio político de alto nivel que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración de 10 países facilitando la gestión y ejecución de proyectos”⁷ en los siguientes sectores: energético, telecomunicaciones, transporte, facilitación comercial, desarrollo sustentable, salud, vivienda y desastres naturales⁸.

Los principales mega-proyectos que engloba éste escenario son: a) Construcción de sistema de interconexión eléctrica para América Central; b) Creación de mercado eléctrico regional;

⁷ <http://www.proyectomesoamerica.org/>

⁸ *Ibidem*.

c) Autopista mesoamericana de información (interconexión en fibra-óptica); d) Armonización del marco regulatorio regional en materia de telecomunicaciones; e) Red internacional de carreteras mesoamericanas, entre otros. Igualmente cuenta con un sistema operativo de funcionamiento⁹.

Los proyectos particulares en los que Colombia participa son: a) Interconexión eléctrica Colombia – Panamá¹⁰; b) Construcción de Transversal de las Américas sobre el Tapón del Darién; c) Proyectos de generación de energía alternativa a partir del cultivo de palma, todos ellos, como se estudiará más adelante, tendrán repercusiones directas en el territorio chocoano¹¹.

Hasta este punto se advierte que las iniciativas de integración mencionadas responden a una idea particular de desarrollo, concebida por los Estados, las empresas privadas y las instituciones financieras internacionales, sustentada en la explotación masiva e intensiva de recursos naturales para satisfacer las necesidades energéticas y alimentarias de una sociedad de consumo.

No obstante, no es difícil apreciar que se trata de un consenso aparente, en el que se destaca el silencio de aquellas comunidades y pueblos cuyos territorios ancestrales serán la sede de múltiples mega-proyectos, ante la incalculable riqueza natural que poseen o ante su ubicación estratégica para facilitar el comercio.

La IIRSA y el PIEM, en su condición de iniciativas de carácter continental, marcan el norte del desarrollo de los distintos países, entre ellos Colombia, y en consecuencia las políticas y

⁹ El PIEM es definido por algunos expertos como la “plataforma continental de obras físicas que permitiera la integración geográfica e hiciera posible no solo la libre circulación de bienes con menores costos en el transporte sino también el uso de la riqueza natural para vender servicios”. *“La IIRSA en el contexto minero energético Colombiano. Por: Carolina Salazar Leal. Pág.1.*

¹⁰ Como parte del PIEM se celebró el acuerdo binacional para la construcción y operación de una línea de transmisión energética de 300mw en un corredor de 614 km en los departamentos de Chocó, Antioquia y Córdoba, financiada por el BID en territorios de comunidades étnicas.

¹¹ La siembra y producción de palma africana en el departamento del Chocó a cargo de compañías privadas, se ha caracterizado por un polémico proceso marcado por el despojo de los territorios habitados ancestralmente por las comunidades negras, y por la estrecha relación entre tales empresas y grupos paramilitares, todo ello bajo la anuencia estatal.

visiones trazadas en esas instancias, se reflejan en el ámbito local, al influir de manera decisiva en el rumbo de regiones como el departamento del Chocó. Tales iniciativas se encuentran acompañadas de la celebración masiva de Tratados de Libre Comercio¹² que orientan los destinos de la inversión extranjera directa y que poseen un efecto similar en los escenarios locales.

Los proyectos definidos en los espacios de la IIRSA, el PIEM y los Tratados de Libre Comercio, se incorporan a la realidad Colombiana por medio de diversos mecanismos utilizados por el gobierno nacional para definir políticas públicas, entre ellos se destaca: El Plan Nacional de Desarrollo, los Planes departamentales y municipales de desarrollo, los Planes sectoriales que pretenden impulsar un área particular de la economía (Plan de Desarrollo minero 2019, Planes Departamentales de Agua), los Planes de Ordenamiento Territorial, los documentos definitorios de políticas públicas de carácter nacional¹³, los documentos Conpes, y los Planes Regionales (Plan de Desarrollo Integral del Pacífico – Plan Pacífico), entre otros.

En éste sentido, sobresale un documento emitido por Álvaro Uribe al culminar su mandato, denominado Visión Colombia II Centenario, que proyecta el posicionamiento regional del país como un “cluster de servicios energéticos con participación en el mercado mundial de los hidrocarburos y el carbón”¹⁴. Tales lineamientos han sido retomados por el gobierno del Presidente Juan Manuel Santos, quien ha dispuesto las llamadas “Locomotoras del Crecimiento” que integran sus ejes programáticos para alcanzar “prosperidad democrática”, en las que da especial protagonismo a la explotación de biodiversidad, minerales e hidrocarburos, y a la cimentación de infraestructura amplia y adecuada para el tránsito de bienes.

¹² Instrumentos de integración en materia comercial de tipo binacional, referentes de los nortes y políticas económicas de los Estados, son de diferente naturaleza. Durante el gobierno de Álvaro Uribe Vélez, Colombia suscribió 9 tratados de libre comercio, entre ellos: USA, Canadá, Suiza, Noruega, Chile, Israel, Unión Europea, triangulo norte de Centroamérica.

¹³ Entre ellas encontramos: Política Nacional de Bosques (1992); Política Nacional de Biodiversidad (1996); Política Nacional de Humedales (2001); Política Nacional para el Desarrollo Sostenible de los Espacios oceánicos y zonas costeras (2000).

¹⁴ Ibidem. Pág. 2.

En ese sentido, se ha fijado como prioridad la ejecución de grandes proyectos de inversión en diversas áreas de la economía, principalmente en materia de minería, hidrocarburos, generación, distribución y comercialización energética, infraestructura, investigación y explotación de la biodiversidad, para lo cual se tiene previsto el fortalecimiento de la inversión extranjera directa, que supone el protagonismo del sector privado liderado por empresas transnacionales¹⁵.

Ahora, resulta conveniente efectuar una revisión breve de algunos de los más destacados Planes Regionales que se han diseñado y ejecutado en la región del pacífico colombiano, para comprender la aplicabilidad local de los instrumentos de política pública por medio de los cuales se implementan las visiones definidas en instancias supranacionales.

Desde hace algunas décadas los gobiernos de turno, estimulados por las Instituciones Financieras Internacionales, han planteado e invertido cuantiosos recursos en planes y programas específicos destinados a estimular el “desarrollo” y la competitividad del departamento del Chocó, entre los que encontramos los siguientes: Plan de Desarrollo Integral de la Costa Pacífica, Plan Pacífico y Agenda Pacífico XXI.

a. Plan de Desarrollo Integral de la Costa Pacífica:

La siguiente expresión pronunciada por Belisario Betancur, Presidente de la República de la época, ejemplifica el sentido de éste plan: “el gobierno quiere consagrar los cuatro años de su período a la colocación de las bases para una gran política del Pacífico y a la elaboración de su primer plan de desarrollo”¹⁶.

Dicho plan fue ejecutado entre 1982 y 1992, periodo durante el cual se sentaron los pilares de una nueva visión de desarrollo para la región, enmarcada en la posibilidad de extraer y explotar recursos naturales renovables y no renovables (minerales, pesqueros, forestales,

¹⁵ El sector privado será protagonista en la ejecución de proyectos de inversión, pues su participación aumentará del 10,1 en 2005 a 18,3 en 2019. Plan Visión II Centenario 2010, Resumen ejecutivo. Pág. 28.

¹⁶ “Derecho a la alimentación y al territorio en el pacífico colombiano”. Investigadores principales: Jesús Alfonso Flórez y Delma Constanza Millán. 2007. Pág. 100.

hídricos) y de acondicionar la zona con diversas obras de infraestructura (carreteras, canales, puertos) para facilitar el tránsito de bienes y mercaderías¹⁷.

El plan es el punto de partida no sólo de un modelo de intervención específica, sino de un método de exclusión cultural, en tanto los programas y proyectos planteados en su mayoría fueron pensados a espaldas de la población que ancestralmente ocupa ese territorio, se desconocieron de plano sus formas propias de vida basadas en economías de subsistencia que parten de una interrelación permanente entre el hombre, la comunidad y la naturaleza¹⁸.

En consecuencia, los primeros pasos dados por la institucionalidad para hacer una presencia más sólida y planificada en el Chocó, se caracterizó por la imposición de una lectura unilateral del desarrollo. Sumado a que la parte operativa e institucional fue centralizada por la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC).

b. Plan Pacífico:

Delimita una segunda fase de intervención estatal en la región orientada por directrices del Banco Interamericano de Desarrollo, que se sustenta en el reconocimiento del enorme potencial biótico, natural y genético de la zona, con lo que se alteró la visión del Plan estudiado anteriormente que concebía al Pacífico como base idónea de proyectos de

¹⁷ La Costa Pacífica colombiana se caracteriza por su riqueza en recursos naturales. De acuerdo con información oficial, la región aporta a la economía nacional el 69% de la pesca marítima, el 42,2% de la madera aserrada, el 82,17% del platino, el 18% del oro, el 13,8% de la plata. Además, en ella se encuentran yacimientos de minerales de importancia estratégica, bauxita, manganeso, cobalto radiactivo, estaño, cromo, níquel y petróleo, destinados a la siderurgia, la electrometalurgia, la industria aeroespacial y la producción de energía nuclear. (Dane – 1993). Citado en: Informe sobre la situación de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las comunidades indígenas y afrocolombianas en la Costa Pacífica colombiana, presentado a consideración del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas. 2007

¹⁸ “Estas comunidades desarrollan lo que se ha denominado sistemas tradicionales de producción, procesos que no son totalmente dependientes de la economía de mercado están caracterizados por una multiplicidad de actividades –agricultura poco intensiva, pesca, caza, recolección, extracción de oro a pequeña escala y otras actividades para el mercado– y se basan en modelos locales de relación con la naturaleza, de utilización de los espacios en función de los géneros y de relaciones sociales fundadas en el parentesco, así como en todo un universo de representaciones y conocimientos que pueden caracterizarse por su diferencia respecto al modelo de desarrollo establecido, tanto en el plano económico como en los planos ecológico y cultural”. “*Derecho a la alimentación y al territorio en el pacífico colombiano*”. Investigadores principales: Jesús Alfonso Flórez y Delma Constanza Millán. 2007. Pág. 102.

explotación económica. Su aprobación se concretó en 1994, ante su inclusión en el documento Conpes 2589 y está permeado con la perspectiva del desarrollo sostenible.

La financiación se obtuvo con créditos solicitados al BID por valor de US\$650 millones, con presupuesto público y cooperación internacional. Tales dineros se invirtieron en la realización de diversos proyectos puntuales, tales como el proyecto Biopacífico y el Plan de Acción Forestal para Colombia, que contaron con el respaldo e impulso comunitario, pues se asignó un rol determinante a la interacción y al diálogo intercultural y se concibió a pueblos indígenas y afrocolombianos como actores centrales en la preservación del medio ambiente.

En éste sentido, la ejecución del Plan se caracterizó por la promoción del diálogo entre los sectores, empresarial, estatal, comunitario y las agencias de cooperación internacional. Si bien se trató de un esfuerzo interesante, no logró desprenderse del enfoque desarrollista y si bien partió de una interacción permanente con las comunidades locales, ésta se limitó a la ejecución de proyectos puntuales carentes de una visión a largo plazo, que recogiera o alimentara sus planes de vida o etno-desarrollo.

c. Agenda Pacífico XXI:

Surgió de manera formal en 1998, precedido por los compromisos asumidos por el gobierno colombiano en el marco de la Cumbre de Río de Janeiro en 1992, como un conjunto de estrategias que pretendían superar la precaria presencia institucional en la región, atender la crisis humanitaria existente y establecer una serie de programas y proyectos¹⁹.

Fue construida con la pretensión de reunir criterios sobre una visión de desarrollo que integrara las propuestas de las instituciones estatales, las agencias de cooperación, las Instituciones Financieras Internacionales, que contrastó con una precaria participación de las comunidades locales. Originariamente se designó al Instituto de Investigaciones del

¹⁹ El objetivo general que fue planteado en la Agenda Pacífico XXI fue el siguiente: “la construcción de un modelo de región que contribuya a la creación de una sociedad que desde su diversidad sea justa, equitativa, tolerante y próspera, con una visión de desarrollo endógeno y sostenible”. Citado en: “Agenda Pacífico XXI otra oportunidad para el Pacífico Colombiano”. Diego Alejandro Chávez Martínez. Pág. 2.

Pacífico, como la entidad dinamizadora de la iniciativa, rol que actualmente desempeña el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

La ejecución de la Agenda ha sorteado diferentes etapas, la primera de ellas cobijó el periodo entre 1999 y 2002, la segunda entre 2003 y 2006, momentos en los que se gestionaron recursos ante diferentes fuentes, principalmente créditos externos y dineros de cooperación internacional. En 2006 se construyó una política pública particular sobre la región del Pacífico en el Plan Nacional de Desarrollo.

Si bien la Agenda perduró en el tiempo, una de sus principales debilidades fue la poca integración de las comunidades étnicas, quienes demandaban un espacio y una voz no solo para ejecutar proyectos foráneamente decididos, sino para participar y decidir en su formulación, ello implica que se trasgredió el derecho fundamental a la Consulta Previa.

Por otra parte, si bien se realizó un esfuerzo por consolidar ideas novedosas de proyectos, su materialización ha sido lenta, el proceso de concertación deficiente, y en relación con aquellas que se acercaron a ser realidad, se percibe su falta de inclusión en los Planes Municipales y Departamentales del Desarrollo, que guíen el accionar de las instituciones estatales y la destinación de los recursos, entre otros relevantes asuntos.

III. ANÁLISIS DE MEGA-PROYECTOS ESPECÍFICOS EN EL CHOCÓ

“Colombia requiere una infraestructura eficiente para el crecimiento económico y el desarrollo social del país que esté al alcance de la población y de las empresas; que permita aprovechar las oportunidades de la globalización e integre al país con el mundo e integre al país con el mundo, con el eje Panamá-Puebla y con Suramérica, con creciente participación del sector privado; y con un marco institucional y normativo que fomente la inversión”²⁰.

Del recuento anterior, puede concluirse que en el Pacífico se han realizado distintos ensayos de planes, programas y proyectos con distintas perspectivas para sembrar las bases de un modelo de desarrollo eficiente y rentable. A nuestro juicio, tales planes y programas han

²⁰ El sector privado será protagonista en la ejecución de proyectos de inversión, pues su participación aumentará del 10,1 en 2005 a 18,3 en 2019. Plan Visión II Centenario 2010, Resumen ejecutivo. Pág. 38.

fallado en un aspecto central consistente en construir esa visión de desarrollo de la mano de las comunidades étnicas propietarias de buena parte del territorio.

No basta con la socialización y la inclusión tardía en proyectos definidos previamente por agentes foráneos, los pueblos indígenas y afrocolombianos tienen el derecho a decidir el destino de su tierra y de su vida. Muchos de ellos han elaborado planes de vida y etno-desarrollo que recogen el acumulado histórico de su antigua presencia en la región, los cuales son en su mayoría ignorados o desconocidos.

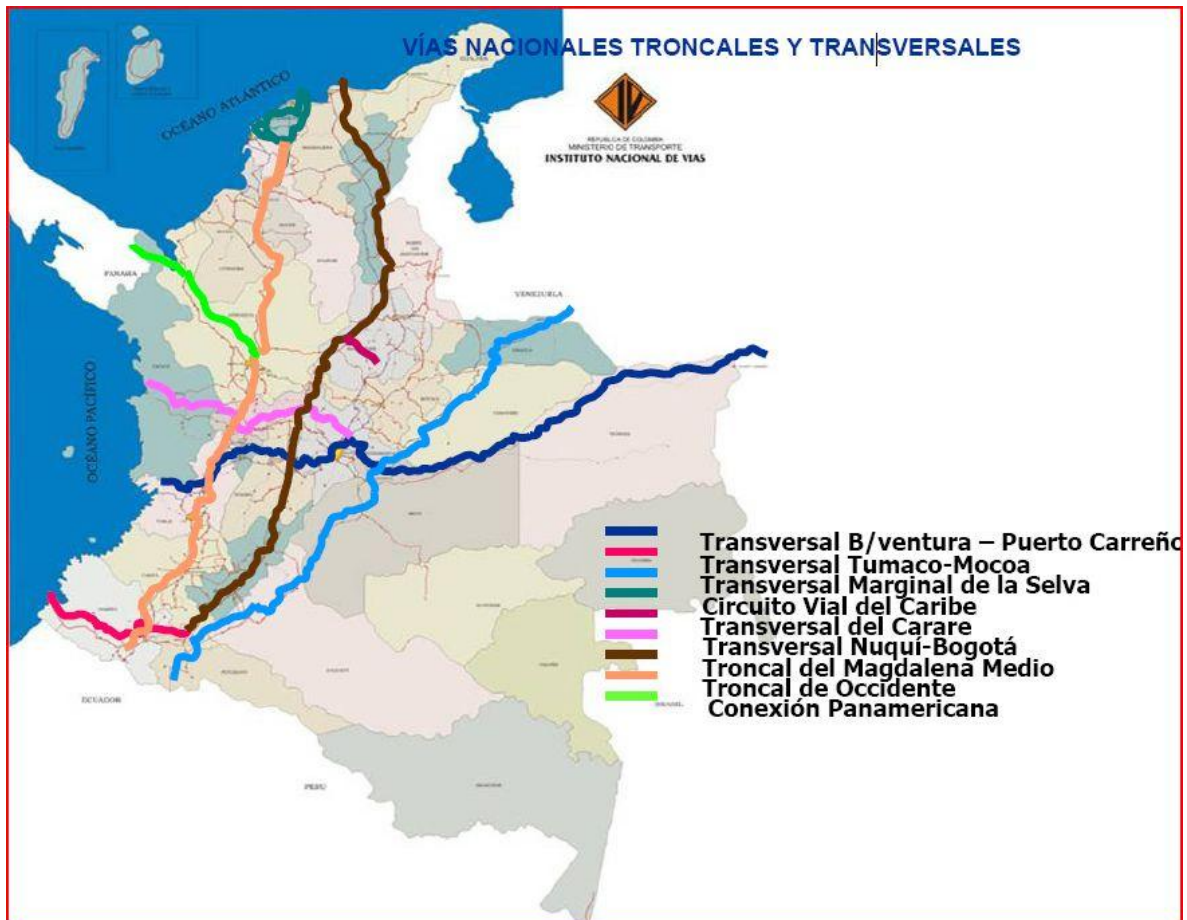
Por ello, el respeto y garantía del derecho fundamental a la consulta previa tiene un papel esencial en el momento de definir el uso y destinación de la tierra. Tal derecho no puede ser comprendido y aplicado como un mero procedimiento de socialización de información, análisis somero de impactos, satisfacción de necesidades básicas y generación de algunas fuentes de empleo por parte de las empresas encargadas de la explotación de los recursos a favor de las comunidades, al ser medidas que a todas luces no compensan, mitigan ni previenen adecuadamente los impactos sociales, económicos, ambientales y culturales que pueden llegar a producirse. Sobre éste asunto las comunidades étnicas del departamento del Chocó construyeron un Mandato sobre Consulta Previa, en el que se condensan criterios y principios para la satisfacción de éste derecho.

A continuación repasaremos brevemente algunos de los proyectos que se encuentran en fase de ejecución:

a. 'Vía al Mar' (Las Animas – Nuquí):

Una de las áreas que tendrá mayor despliegue e impulso a nivel nacional y departamental será la construcción y operación de proyectos de infraestructura vial, portuaria o multimodal. En relación con el Chocó todo apunta a dar apertura a una ventana hacia el océano pacífico.

La vía Animas – Nuquí si bien es un proyecto concebido originariamente desde 1959 como una variante de la ruta panamericana ante la pretensión de establecer un corredor que comunicara a la costa pacífica con los principales centros urbanos andinos, pasó a ser realidad en el marco de la Agenda Pacífico XXI.



Descripción del proyecto: Consiste en la construcción de una vía al mar, con una longitud total de 130 kilómetros, de los cuales 55 Km. se van a mejorar mediante una rehabilitación del corredor existente y 75 Km corresponde a red vial nueva²¹. Comprende 5 tramos de la siguiente manera:

- Tramo 1: (Nuquí – Alto de Copidijo 18 kilómetros). El Ministerio de Medio Ambiente emitió la Resolución 712 de 16 de abril de 2009, ejecutoriada el 8 de mayo de 2009, por medio de la cual otorgó licencia ambiental para la realización de éste tramo de la vía²².

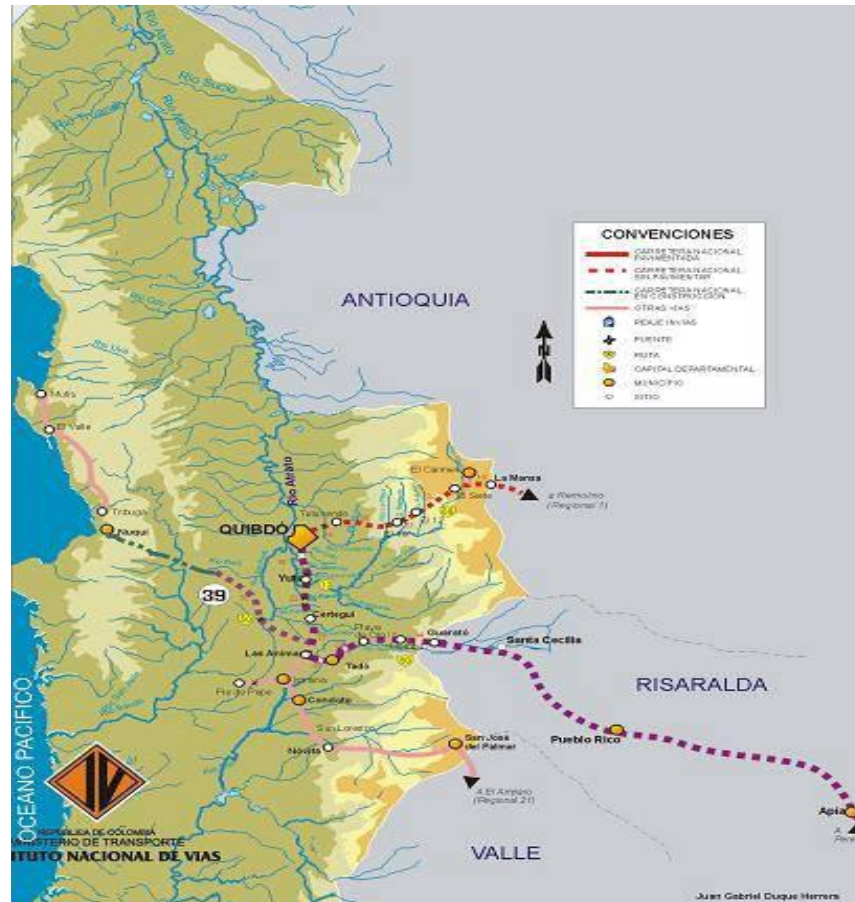
²¹ Respuesta derecho de petición presentado a INVIAS No 46836 de 8 de noviembre de 2010. Funcionario que suscribe: Jorge Daniel Gachancipá, Gerencia de Grandes Proyectos.

- Tramo 2 y 3: (Alto de Copidijo – Río Baudó –Quebrada Muertero. 27 kilómetros) Se encuentran en etapa de estudios y diseños, se está realizando una actualización y complementación del estudio de impacto ambiental, con el fin de obtener la licencia ambiental e iniciar las obras. Se está adelantando proceso de consulta previa con las comunidades étnicas.
- Tramo 4: (Variante la visual) Se encuentra en etapa de estudios y diseños para la obtención de la licencia ambiental. En este tramo se tiene proyectada la realización de un túnel de 950 metros y un viaducto de 480 metros.
- Tramo 5: (La Y- el Afirmado) Tiene una longitud aproximada de 54.8 kilómetros, se realizarán obras de mantenimiento a la ruta vial ya existente y atención a puntos críticos. El INVIAS destinará 25.000 millones a este tramo, de los cuales se ha pensado la inversión de 2.500 en fortalecer el componente social. La realización de éste tramo no requiere del otorgamiento de licencia ambiental, ni del agotamiento del proceso de consulta previa. Para el desarrollo del proyecto se le exige al contratista la elaboración de un Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA)

La carretera Ánimas - Nuquí, Tramo Nuquí – Copidijo (T1), contempla en términos generales la construcción de una calzada para el tráfico automotor, que en general contará con dos (2) carriles de circulación vehicular, uno en sentido Occidente – Oriente y el otro en sentido Oriente - Occidente y ancho promedio máximo de diez y medio (10,5) m y cuyo corredor ocupable presenta una media de treinta (30) m²³.

²² Es necesario tener en cuenta que el 2 de diciembre de 2009, Ingeominas expidió certificado de registro minero de la fuente norte de materiales de Nuquí, por medio del cual se permite realizar exploración sobre los mismos.

²³ Estudio de Impacto Ambiental (EIA) Proyecto Vía al Mar. Tramo Nuquí – Copidijo. Capítulo 8 “Superficie solicitada para sustracción de la zona de reserva forestal, creada mediante ley 2 de 1959.



Estudios y diseños del proyecto: Los estudios y diseños preliminares (insumos del proyecto) estuvieron a cargo de la firma Tecnoconsulta Ltda. La Universidad Tecnológica del Chocó adelantó el estudio de impacto ambiental a lo largo del corredor del Tramo I²⁴.

Firma contratista: Consorcio vía al mar Nuquí 2006, integrado por las compañías Conciviles SA y Sesac LTDA. El 21 de diciembre de 2006, se celebró contrato 2985 de 2006, entre INVIAS y este consorcio, que tenía por objeto la realización de Estudios, Diseños, construcción y pavimentación en la carretera Animas-Nuquí.

Firma interventora: Consorcio Ingetec – Compañía Colombiana de Consultores (CCC). Contrato de interventoría No 3062 de 2006.

²⁴ Respuesta derecho de petición presentado a INVIAS No 46836 de 8 de noviembre de 2010. Funcionario que suscribe: Jorge Daniel Gachancipá, Gerencia de Grandes Proyectos.

Aspectos presupuestales: El valor del contrato de obra asciende a la suma de \$117.760.358.677 y el de interventoría fue suscrito por \$7.600.455.720. La financiación en su totalidad es con recursos de la nación.

Ubicación: El proyecto pretende realizarse en la zona de reserva forestal del pacífico, igualmente se cruza con las zonas de amortiguación del Parque Nacional Natural Utría (El Tramo 1 Nuquí – Copidijo se sitúa a 7,5 km del límite sur de la jurisdicción territorial del Parque Nacional Natural de Utría – PNNU, y el punto más cercano al eje vial estaría a 4,5 km en línea recta hasta la zona de amortiguación de Parque).

Población afectada y proceso de consulta previa: El proyecto afecta a unos 53.000 habitantes de los municipios Unión Panamericana, Tadó, Cantón de San Pablo, Río Quito, Alto Baudó y Nuquí.

Las comunidades étnicas que se asientan en el territorio en el que se implementará el proyecto son: a) Tramo I: Consejo comunitario de los riscales; b) Tramo II: Comunidad Indígena Embera del Resguardo Jurubira Chori Alto Baudó y Consejo Comunitario de San Francisco de Caguchó; c) Tramo III: Consejo Comunitario de San Francisco de Caguchó y Consejo Comunitario ACABA; d) Tramo IV: Consejo Comunitario ACABA, Comunidad Cabildo Indígena Mayor del Medio Atrato (CIMA); e) Tramo V: Consejo Comunitario de Villa Conto y Consejo Comunitario de Unión Panamericana, Consejo Comunitario de Cantón de San Pablo y Consejo Comunitario de Paimadó²⁵.

Tanto en el área de influencia regional como local, se encuentran asentamientos indígenas y población afrodescendiente, en donde dentro del primer grupo étnico los Emberá son los que tiene la mayor participación poblacional y territorial en el corredor vial y en su área de influencia directa, tanto en el tramo construido, como del tramo por construir (Emberá Dovidá y Emberá Katio). Los Territorios Colectivos de los Consejos Comunitarios Mayores de comunidades Afro chocoanas a ser intervenidos, suman un total de 33.524 habitantes en total. El Consejo Comunitario General Los Riscales, localizado en el tramo por construir, representa el 10.07% de participación poblacional con relación a la población

²⁵ Respuesta a derecho de petición presentado a Inviás Respuesta No 49436 de 29 de noviembre de 2010. Funcionario que suscribe, Jorge Danilo Rojas, Subdirector de Medio Ambiente y Gestión Social (INVIAS).

total de los Consejos Comunitarios Mayores; las comunidades de los Consejos Locales de Tribugá y Panguí, representan el 13.07% y el 14.52% respectivamente y se localizan en el área de influencia directa del proyecto vial²⁶.

Se adelantó un proceso de consulta previa por funcionarios de INVIAS, Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y la UTECH, desde el año 2004. El 8 de agosto de 2007 entre el Colectivo Afrochocó e INVIAS un convenio de cooperación tendiente a garantizar el proceso de consulta previa en el que se acordó la concertación de un plan de gestión social. Tras varias reuniones de concertación, el 21 de marzo de 2009 se celebró la reunión final de consulta previa en la que se suscribieron los acuerdos correspondientes.

En relación con el proceso de consulta previa, el Estado lo califica como una experiencia piloto ejemplarizante al haber sostenido un proceso de interlocución continuo con las distintas comunidades, que culminó en la elaboración conjunta de un Plan de Gestión Social que prevé ciertas medidas para la mitigación y compensación de impactos, así como para la integración de los habitantes de la comunidad en las obras de construcción de la vía. Otros sectores por el contrario tiene una percepción distinta del proceso, al alegar el desconocimiento de las comunidades que encararon el proceso de consulta, del alcance de éste derecho, sumado a los crecientes márgenes de pobreza de los pobladores, factores determinantes al momento de negociar.

Impactos previsibles: Desplazamiento forzado de territorios ancestrales por medio de procesos de reubicación y expropiación, afectación de prácticas tradicionales de sobrevivencia, extinción de las cadenas económicas de las comunidades negras, extinción de expensas agrícolas, creación de botaderos para el manejo de residuos y su consecuente descomposición, sumado a efectos en las relaciones socioculturales de las comunidades.

Los trabajos afectarían 4 ecosistemas estratégicos: La serranía del Baudó, las cuencas de los ríos Atrato y San Juan, y la costa pacífica hasta llegar al golfo de Tribugá, sitio valorado por su importancia en el nacimiento, la crianza y apareamiento de la ballena jorobada y tortugas marinas. Comprende una de las regiones más biodiversas del planeta, con santuarios y hábitats únicos en el mundo

²⁶ Estudio de Impacto Ambiental, “Proyecto vía al mar, Tramo Nuquí – Copidijo. Elaborado por las firmas Conciviles y Sesac Ltda.

Los recursos naturales que se verán afectados de forma más inmediata son, seis (6) ríos y cuarenta y siete (47) quebradas dentro del área de influencia del corredor, distribuidos en las tres (3) cuencas principales Quito-Atrato, Baudó y la zona de la costa pacífica, además de un (1) estero y el río Nuquí, considerando los estudios realizados por la Universidad Tecnológica del Chocó, en el año 2006²⁷.

En el estudio de impacto ambiental realizado para el Tramo 1 de la vía, el Consorcio encargado de su ejecución reconoce el peligro que conlleva la realización de grandes proyectos económicos en una región tan rica y vulnerable. En éste sentido, se afirma: “*las aceleradas transformaciones socioeconómicas que se están viviendo y se proyectan para la región (urbanización, potrerización, apertura económica, desarrollo turístico, incremento del conflicto armado, construcción de obras de infraestructura, entre otras), tienen consecuencias directas sobre la población y el medio ambiente en el inmediato, el mediano y el largo plazo*”²⁸.

Estado de implementación del mega-proyecto: Actualmente el proyecto se encuentra en atapa constructiva: a) Existe un frente de obra en desarrollo por el tramo 5 (La Ye – Afirmado), una vez fueron entregados os diseños a satisfacción correspondientes a este sector. Igualmente se iniciaron actividades de obra en el tramo 1 Nuquí-Cupidijo que cuenta con licencia ambiental

b. Puerto Multipropósito de Tribugá

El establecimiento de megaproyectos de infraestructura portuaria fue fijado como una prioridad en el Plan Nacional de Desarrollo (2002-2006), y permaneció estable en los periodos gubernamentales siguientes, a tal punto que hoy en día se cataloga como una las apuestas económicas centrales que guían la acción estatal.

Antecedentes: Proyecto cuya viabilidad se viene analizando desde 1989, gracias a la contratación que realizó Colpuertos de un estudio que permitiera determinar el lugar más

²⁷ Estudio de Impacto Ambiental, “Proyecto vía al mar, Tramo Nuquí – Copidijo. Elaborado por las firmas Conciviles y Sesac Ltda.

²⁸ Estudio de Impacto Ambiental, “Proyecto vía al mar, Tramo Nuquí – Copidijo. Elaborado por las firmas Conciviles y Sesac Ltda.

estratégico e idóneo para la construcción de un puerto en el pacífico. Tal estudio fue concluido en 1992. De esta manera en 1993, por medio de un documento Conpes se aprobó la creación de la zona portuaria de Tribugá.

Objetivo: Por medio de la construcción y operación de éste puerto, se pretenden inaugurar y dinamizar las relaciones comerciales con los países asiáticos. En el momento en que se tramitó la solicitud de concesión ante el INCO en 2008, la Sociedad Arquímedes, ya contaba con cartas de intención de tres inversionistas extranjeros interesados en la construcción del puerto. Desde 2002, el Ministro de Transportes, recibió en su despacho a una delegación de inversionistas Chinos interesados en la construcción y operación del puerto.



Vista actual del golfo de Tribugá



Visión de puerto multipropósito

Sociedad que impulsa el mega-proyecto: Sociedad Promotora Arquímedes (sociedad de economía mixta) creada en diciembre de 2006, con el propósito de impulsar el proyecto, obtener la concesión para la construcción del puerto y tramitar la licencia ambiental. De ella hacen parte: los departamentos de Risaralda, Caldas, Quindío y Chocó, los municipios de Pereira y Dosquebradas, la Cámara de Comercio de Pereira, la Cámara de Comercio de Quibdó, el Comité Intergremial de Risaralda, la UTECH, la Sociedad Portuaria del Chocó, comerciantes del Chocó. Tiene un capital autorizado de 2.000 millones de pesos

Ubicación: El proyecto se ubica en el municipio de Nuquí, departamento del Chocó, en la parte norte del pacífico.

Descripción del proyecto: El Instituto Nacional de Concesiones INCO, por medio de la Resolución 009 de 14 de enero de 2009 otorgó la concesión portuaria para ocupar de forma temporal y exclusiva por un periodo de 30 años unas zonas de uso público, ubicadas en la ensenada de Tribugá, municipio de Nuquí, departamento del Chocó, para construir y operar un terminal marítimo que prestará los servicios portuarios al público en general y para el comercio exterior.

Etapas de ejecución: La construcción del Puerto de Tribugá fue diseñada por la firma Incoplan-Parsons y está planeada en dos etapas: la primera para desarrollo a corto plazo: construcción de una terminal de turismo y servicio regional de cabotaje y pesquería, por un costo de 10 millones de dólares. Contempla la construcción de un muelle de 130 metros de longitud con dos atracaderos de 65 metros de longitud. Servirá para buques de turismo para 200 pasajeros, buques de cabotaje con capacidad de 2 mil toneladas de registro bruto -TRB- y buques pesqueros con capacidad de 400 toneladas -TRB-.

La segunda etapa para desarrollo a mediano y largo plazo, contempla la construcción de una terminal multipropósito de comercio exterior para el manejo de cargas de importación y exportación en contenedores, de carga general, graneles, líquidos y sólidos, por un costo de 165 millones de dólares. Se calcula una posible inversión futura de 380 millones de dólares adicionales. La profundidad será de 13.50 metros en la entrada del canal, y 12.50 metros en el canal a 500 metros de la entrada y en las dársenas, para permitir la operación de barcos post-panamax.

Población afectada: El proyecto se construirá en el área de presencia del Consejo Comunitario mayor de los Riscales, Consejo Comunitario local de Tribugá y Consejo Comunitario local de Panguí.

Posibles impactos: La zona donde se localiza el proyecto y su corredor de influencia corresponde a territorios colectivos de comunidades negras e indígenas y de propietarios privados, y la existencia de una alta biodiversidad. Su hidrografía está compuesta por una de las mayores ofertas del mundo, expresada en la red fluvial que es en su mayoría por esteros, lagos, lagunas y humedales. Los ríos de la región son altamente navegables y representan una salida al mar pacífico. De manera que una construcción de las magnitudes del Golfo de Tribugá, puede generar los siguientes impactos:

Desplazamiento forzado de territorios ancestrales por medio de procesos de reubicación y expropiación; afectación de prácticas tradicionales de sobrevivencia; extinción de las cadenas económicas de las comunidades negras; extinción de expensas agrícolas; creación de botaderos para el manejo de residuos y su consecuente descomposición; posible afectación de organizaciones y comunidades que dependen del ejercicio de la pesca artesanal en los municipios de Nuquí y Bahía Solano, sumado a efectos en las relaciones socioculturales de las comunidades.

Así mismo, se anticipa la afectación del golfo de Tribugá, lugar valorado por su importancia en el nacimiento, la crianza y apareamiento de la ballena jorobada y tortugas marinas, el cual comprende una de las regiones más biodiversas del planeta, con santuarios y hábitats únicos en el mundo.

En éste sentido, múltiples sectores, entre ellos entidades estatales han emitido alertas sobre los posibles efectos perjudiciales que puede conllevar la implantación de megaproyectos. De esta forma, el Ministerio del Medio Ambiente al fijar la política pública de desarrollo sostenible de los espacios oceánicos y zonas costeras, reconoció lo siguiente: “[e]l establecimiento y la operación de grandes obras de infraestructura relacionadas con la actividad portuaria, podrían alterar peligrosamente los procesos naturales”.

Presupuesto: La financiación de la construcción del puerto se realizará en una proporción, con presupuesto público, y para el resto del dinero se aspira a contratar un inversionista operador privado que le de viabilidad económica al proyecto.

Los costos estimados aproximados (a nivel de prefactibilidad) del proyecto están definidos en 4 etapas, discriminadas por actividades así:

- a) Costos portuarios: 336 millones US
- b) Costo vía las Animas – Tribugá: 172 millones US
- c) Suma de costos ambientales: 19 millones US
- d) Suma de costos ingeniería: 75 millones US
- e) Suma de equipos: 98 millones US
- f) TOTAL INVERSIÓN: 700 millones US

Estado de Implementación del Proyecto: En relación con la ejecución del proyecto, actualmente se está desarrollo del plan maestro, estructural y de inversión. Ello supone la pronta iniciación del proceso de factibilidad del proyecto, y por ende aún no cuenta con los diseños técnicos, ni se ha iniciado el trámite de la licencia ambiental. En su momento deberá surtirse un proceso de consulta previa con las comunidades de la región y específicamente con las asentadas en el golfo de Tribugá.

c. Construcción de carretera panamericana en el Tapón del Darién

Antecedentes: La carretera panamericana es un proyecto diseñado desde 1923 para unir Prudhoe Bay, en Alaska, con Ushuaia, Tierra del Fuego, a través de 27.750 kilómetros de carretera. En la actualidad, falta la construcción de un tramo de 87 kilómetros en la provincia panameña de Darién.

Estado de avance: En sus programas de gobiernos reflejados en Plan Nacional de Desarrollo, Álvaro Uribe Vélez marcó su especial interés por impulsar la realización de la carretera Panamericana en el Tapón del Darién, de ésta manera, antes de concluir su mandato presidencial se perfeccionó el proceso de licitación de dicha obra de infraestructura de la siguiente forma:

El 5 de agosto de 2010 el INCO adjudicó mediante resolución 334 el contrato de concesión 008 de 2010 a favor del Consorcio Vías de las Américas SAS. El contrato contempla el siguiente alcance físico básico:

1. Construcción segunda calzada. Tramo Turbo – El Tigre: 65 km.
2. Construcción calzada sencilla. Tramos: Yondó – Cantagallo – San Pablo – Simití: 89 km; Tamalameque – El Banco: 32km; Santa Lucia – San Pelayo: 26km.
3. Mejoramiento y rehabilitación. Tramos: El Banco – Guamal - Mompox - Santa Ana – Talaigua Nuevo – Bodega: 63km; Talaigua Nuevo – Santa Ana – La Gloria: 58km; San Marcos – Majagual – Achi – Guaranda: 67km; Turbo – Necoclí – San Juan – Arboletes – Puerto Rey – Montería: 106.5 km; Planeta Rica – Montería: 49km; Turbo – El Tigre: 55 km; Lomas Aisladas – El Tigre: 41 km. TOTAL: 439.5 km.
4. Construcción de puente en calzada sencilla. Puente Cacarica sobre Río Atrato: 1 km; Puente de Talaigua Nueva hacia Santa Ana: 1km

- Estudios, diseños y licenciamiento ambiental: Tramo: Palo Letras- Cacarica – Lomas Aisladas: 62 km, que permitirá la conexión entre Colombia y Panamá.

De ésta forma por medio de dicho contrato la empresa concesionaria se obligó a realizar los estudios ambientales adecuados y a actualizar los existentes, para escoger el tramo ideal para habilitar la conexión Colombia – Panamá. Una vez realice dichos estudios solicitará aprobación del INCO para realizar la licitación correspondiente que permita dar inicio a las obras.



Presupuesto: La contraprestación que recibirá el concesionario por la celebración y ejecución del contrato de concesión No 008 de 2010, está dada por la cesión y entrega de los derechos de recaudo de peaje de 6 estaciones (2 existentes y 4 nuevas) y por los aportes del INCO (Instituto Nacional de Concesiones) que se definirán en las distintas vigencias anuales del presupuesto público

Posibles impactos: Hasta el momento la empresa beneficiaria del contrato de concesión, Vías de las Américas SAS, no ha realizado ningún estudio sobre los posibles impactos ambientales de la obra, ni ha identificado con plenitud a las comunidades negras e indígenas que se pueden ver afectadas por el proyecto. A pesar de ello el trazado original del proyecto permite observar que éste puede afectar las zonas de amortiguación del Parque Nacional los Katios en el departamento del Chocó.

De nuevo, se trata de un mega-proyecto, que en lo relativo al departamento del Chocó, pretende atravesar una de las zonas más biodiversas del mundo, el Tapón del Darién²⁹, en donde históricamente se asientan comunidades indígenas (principalmente Kuna Yala y Madugandí) y negras que perciben la amenaza inminente de verse desplazados de sus territorios tradicionales. Ante proyectos de esa envergadura, es preciso que se respete en toda su dimensión el derecho fundamental a la consulta previa.

d. Proyectos de gran minería en el departamento del Chocó: “De la Chocó Pacífico a la AngloGold Ashanti”.

“[L]a riqueza de las minas de aluvión no ha sido extraída y quizás no lo sea sino mediante la inversión de fuertes capitales que permitan el uso de potentes maquinarias. Empresas de gran magnitud y en manos de sociedades extranjeras -dadas las actuales circunstancias estas son las únicas en capacidad de acometerlas- dan a la Nación ó, si se quiere, solo a la comarca más forma de provecho verdadero”³⁰.

Una de las políticas macroeconómicas entendidas como prioritarias por el gobierno nacional, es el impulso decisivo del sector minero que será liderado principalmente por empresas transnacionales. En virtud de ello, Colombia ha sido calificada como un “País Minero”.

En el marco de esta política de expansión minera fueron expedidos: a) Documentos orientadores de política pública: Plan Nacional de Desarrollo Minero 2007-2010 y el Plan Nacional de Desarrollo Minero Visión 2019; b) Disposiciones legales y reglamentarias favorecedoras de ésta actividad, con las que se aspira a crear una plataforma jurídica que habilite e impulse los proyectos mineros con mayores facilidades para las empresas

²⁹ “La biodiversidad del Darién es inimaginable. Más de 600 especies botánicas han sido reportadas allí, y algunas de ellas, como el Árbol Cativo, son únicas en el mundo; cuenta con alrededor de 550 especies de vertebrados, y su riqueza hidrográfica, la hace una de las regiones ambientalmente más importantes del mundo. Además cuenta con el Parque Nacional Natural de los Katíos, que en el año 1994 fue declarado patrimonio natural mundial por la UNESCO, y en 2009 fue inscrito en la lista de patrimonios de la humanidad en peligro, por la misma organización”. Véase: “Futuras consecuencias de la Transversal de las Américas”. Esteban Alvarán Marín. 11 de octubre de 2010. En: http://www.eltiempo.com/blogs/la_lupa_opinion_al_detalle/2010/10/futuras-consecuencias-de-la-tr.php

³⁰ AGN, Baldíos, Tomo 30, f. 147. Cartagena, junio 8 de 1908, Enrique Escobar y Juan C Olier. “Informe de la comisión nombrada por el gobierno Reyes para explorar las posibilidades económicas del Chocó”.

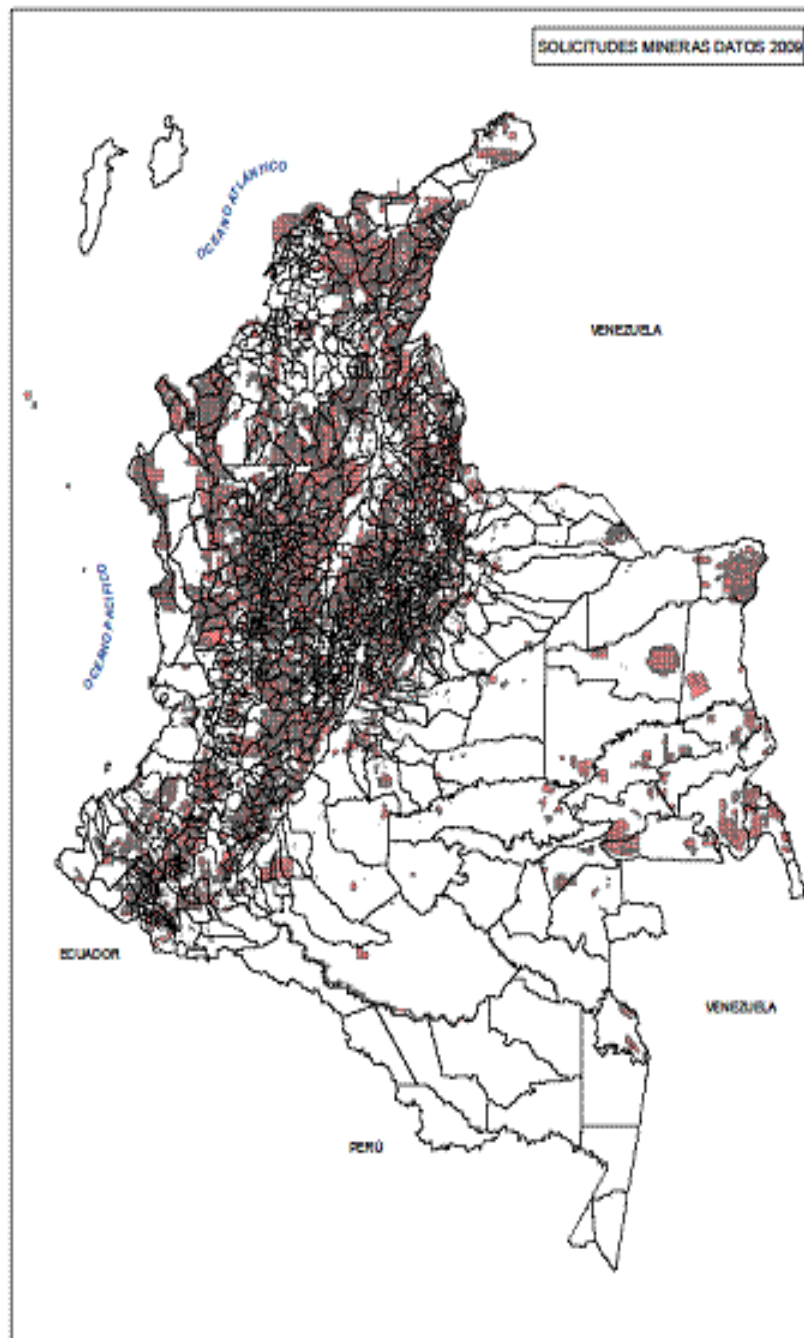
inversoras; c) Modificaciones institucionales, realizadas con el objetivo de ajustar la estructura y funcionamiento de entidades del Estado, para que éstas se conviertan en impulsoras y garantes de la implementación de la política minera: Restructuración de Ingeominas e inminente creación de una Agencia Nacional de Minerales.

La aspiración del despliegue de éste sector económico es que a 2019 *“la industria minera colombiana será una de las más importantes del continente y habrá ampliado significativamente su participación en la economía nacional”*³¹. Las metas que hasta el momento se han trazado son: i) Aumento del 50% del área contratada y pasar a producir 100 millones de toneladas; ii) Aumentar la exploración geológica en 120 mil km² (12 millones de hectáreas), casi el 10% del territorio nacional; iii) Elevar la tasa de inversión del 21,8% del PIB registrada en 2005 al 26,1% en 2010, incremento que en alrededor del 77% sería responsabilidad del sector privado; iv) Introducir ajustes a la normatividad minera y a la estructura de las instituciones del sector; v) Focos de acción: Consultas previas, reservas forestales y zonas de páramo.

Dichas metas ya son una realidad, es así como en 2007 el Estado celebró 1600 contratos de concesión y en 2010 pasó a suscribir 6.287 contratos de la misma clase principalmente con empresas nacionales y extranjeras. A su vez en el último año, otorgó 935 licencias de explotación y 444 licencias de exploración en 2 millones 927 mil hectáreas. Por otra parte, al finalizar 2010 se habían presentado 45.124 nuevas solicitudes de concesión en 36.000 millones de hectáreas. De los 33 distritos mineros existentes, 16 se contraponen en resguardos indígenas y territorios de comunidades negras.

En este auge de la explotación minera, sobresale la empresa sudafricana AngloGold Ashanti que posee aproximadamente el 15% de los títulos mineros a nivel nacional sobre 691.000 hectáreas.

³¹ Plan Nacional de Desarrollo Minero 2019, Pág.67.



Éste panorama tiene consecuencias directas en el departamento del Chocó, territorio tradicionalmente minero, sobre el cual se constituyó el distrito minero de Itsmina que cubre los municipios de Tadó, Condoto, Unión Panamericana, e Itsmina, y en el que se han

celebrado masivamente contratos de concesión minera entre el Estado y compañías extranjeras. El departamento ha sido calificado como un “enclave minero”, por sus inmensas reservas de oro y de platino.

En este contexto, se han otorgado 45 concesiones mineras a compañías transnacionales en el departamento, y se encuentran en trámite 175 solicitudes de concesión adicionales. La característica particular que se observa es que la mayoría de títulos mineros entregados se contraponen con territorios colectivos de comunidades negras e indígenas, sin que el Estado y las compañías beneficiarias haya realizado los procesos de consulta previa, los cuales estiman procedentes tan sólo en el momento de iniciar la fase de explotación, que puede posponerse por 10 años después del otorgamiento del título.

Los principales proyectos de explotación minera a gran escala en el Chocó son los siguientes:

(a) El proyecto Minero Mandé Norte: adelantado en sus inicios por la trasnacional Muriel Mining Corporation, recientemente adquirida por la empresa norteamericana Río Tinto, busca explotar y comercializar las reservas de oro, cobre y molibdeno ubicadas en la zona del bajo Atrato específicamente en los municipios del Carmen de Darién en Choco y Murindó en Antioquia, en una extensión aproximada de 11.000 hectáreas. Entre los pueblos que habitan la zona se encuentran las comunidades Embera y las comunidades afrodescendientes de la cuenca del río Jiguamiandó y Murindó³².

³² “Las 11.000 hectáreas ubicadas en jurisdicción del municipio de Carmen del Darién en el Departamento del Chocó, Zona de Taparos, Jarapeté y la Rica se encuentran dentro del territorio tradicional y Resguardo del pueblo indígena Embera de Urada Jiguamiandó; el desarrollo del Proyecto Mandé Norte afecta a más de once comunidades indígenas: Cinco comunidades Indígenas que habitan los resguardados de Chagerado; cuatro comunidades indígenas que habitan el Resguardo del Río Murindó; dos comunidades del resguardo de Uradá-Jiguamiandó; de la misma manera, resultaran afectados dos comunidades negras cuya propiedad colectiva se encuentra en el área de influencia del proyecto, se trata del territorio colectivo de comunidades negras del río Jiguamiandó y el territorio colectivo de comunidades negras de Murindó) siendo la cuenca del río Jiguamiandó el área de mayor impacto del proyecto, dos comunidades negras y un número indeterminado de comunidades campesinas. La Zona la Rica, muestra el mayor potencial geológico-Minero; en límites entre el Resguardo Indígena de Urada Jiguamiandó y el río Murindó esta ubicado Ellausakirandarra en lengua emberá, Cerro Careperro. De la misma manera las área de la Zona de Jarapeté, la Rica colindan con el territorio colectivo de comunidades negras del Río Jiguamiandó y la parte del cerro careperro, se ubica en límites entre las comunidades indígenas del Jiguamiandó y Murindó; la comunidad de Guagua esta ubicada en la parte de abajo del Cerro Careperro. Es necesario precisar que directamente la ejecución del proyecto afectaría, los territorios ancestrales de otras comunidades indígenas cuyos asentamientos y resguardos se encuentran en los municipios de Frontino Murry, Urrao, Vigía del Fuerte, Carmen del Darién y el Municipio de Murindó”. En amicus curie sobre la explotación minera en el Proyecto Mandé Norte.

(b) Proyecto minero Dojurá: Continental Gold Colombia y AngloGold Ashanti, celebraron acuerdo de riesgo compartido para impulsar el proyecto **Dojurá** que se implementará en el departamento del Chocó con una extensión de 37.000 hectáreas, que cobija la región del alto atrato, en áreas que coinciden exactamente con el territorio reivindicado históricamente por el Consejo Comunitario Mayor de la Organización Popular Campesina del Alto Atrato (COCOMOPOCA)³³.

COCOMOPOCA presentó solicitud de titulación colectiva de 172.000 hectáreas el 16 de diciembre de 1999 ante la entidad estatal competente, 11 años después sus derechos territoriales son aún desconocidos y violentados. En éste periodo, la organización ha enfrentado múltiples problemáticas, todas ellas asociadas a la negligencia e inoperancia del aparato estatal, una de las más angustiantes fue la fragmentación del tejido social y el desplazamiento forzado de más del 50% de sus habitantes.

La lucha permanente por su territorio ancestral ha estado mediada por la presencia de actores armados legales e ilegales, que hicieron de éste un escenario de confrontaciones bélicas alentadas por el interés de dominar una zona rica en recursos naturales, lo cual comportó el incremento exponencial de violaciones de derechos humanos e infracciones al Derecho Internacional Humanitario en perjuicio directo de la comunidad.

El desconocimiento más evidente a la posesión tradicional del territorio, se concreta con el otorgamiento de buena parte este, a la compañía sudafricana AngloGold Ashanti y a la compañía canadiense Continental Gold S.A, para la ejecución de contratos de concesión celebrados a partir de 2005, que tienen por objeto la realización de actividades de exploración y explotación de minerales, tales como el oro, platino, molibdeno y níquel.

c) Proyecto minero Bajo Atrato: Hasta el momento no se ha obtenido la información completa sobre éste proyecto, sólo se conoce que tendrá 40.000 hectáreas en el municipio de Acandí, a cargo de las empresas GoldPlata y Minerales del Darién.

³³ Véase: Listado de títulos mineros otorgados en el territorio ancestral de la COCOMOPOCA, en los municipios de Bagadó y Yuto.

Los anteriores proyectos adolecen de un defeco estructural y es la ausencia de procesos adecuados de consulta previa con las comunidades propietarias del territorio objeto de explotación. Ésta circunstancia, sumada a las dimensiones de la posible intervención, esto es la apertura de minas a cielo abierto para la extracción de minerales, cuyo funcionamiento requiere por lo menos la reubicación de algunas comunidades, la utilización de grandes cantidades de agua y de sustancias como el cianuro o el mercurio para alcanzar la separación de los metales, solo para mencionar algunos, hace que la participación comunitaria en la definición del destino de su territorio, integridad y vida sea una prioridad y un derecho fundamental irrenunciable.

Los proyectos mineros a gran escala que pretenden desarrollarse en el departamento del Chocó, no serán los primeros de ésta naturaleza que pisan éste territorio. Es preciso contemplar las lecciones de la historia, y tener en mente que en los primeros años del Siglo XX éste departamento fue el primer productor mundial de platino, mineral explotado por la compañía transnacional Chocó Pacífico, cuyo funcionamiento en la región no redundó en el mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades, cuyos habitantes fueron testigos cercanos de una extracción inclemente de las riquezas y de los rezagos de la contaminación y degradación ambiental.

Como ocurre en la actualidad con múltiples empresas extranjeras titulares de contratos de concesión, en aquella época la Chocó Pacífico fue beneficiaria directa de un marco legal por medio del cual el Estado entregó en propiedad³⁴ 5 ríos para habilitar la explotación del oro y del platino, sin dejar réditos o regalías al Estado por la explotación realizada³⁵. La Chocó Pacífico fue un poder local colosal que extrajo múltiples riquezas de éste territorio hasta 1970, momento en el que propiedad fue transferida al Estado, pasando a ser Mineros de Colombia S.A.

³⁴ Se concebía que se podía ejercer el derecho de propiedad sobre las minas ubicadas en las terrazas aluviales y en los lechos de los ríos. Ésta última circunstancia fue abolida tardíamente por medio de una ley emitida en 1909 que proscribió la propiedad sobre los lechos de los ríos, al ser de uso tradicional de las poblaciones ribereñas.

³⁵ Por medio del decreto 34 de 1905, emitido durante la presidencia de Rafael Reyes, el gobierno otorgó por primera vez concesiones para dragar el lecho de los ríos a cambio de un porcentaje del valor de los metales extraídos, que se le concedería a la nación, norma desmontada en 1909, tras el derrocamiento del general (ley 4 de 1909).

Comparado con la actual percepción del Chocó como un “enclave minero”, en esos tiempos con la emisión de una legislación favorable y de la comprensión de que la explotación de las minas era más viable y rentable si se le entregaba a compañías extranjeras, se generó una ola de especulación en la que inversores privados solicitaron la adjudicación de múltiples minas para su explotación.

Cabe resaltar que “[e]ntre 1909 y 1914, el periodo de mayor especulación en el Chocó, hubo 2.148 solicitudes de títulos mineros, de las cuales 866 fueron exitosas, lo que corresponde a la adjudicación de 128 minas anuales”³⁶.

Por fortuna dicho auge no se materializó en la realización como tal de la explotación, pues los propietarios de las minas no contaron con la maquinaria y tecnología para sacar los minerales, con la excepción de la Chocó Pacífico, cuya operación solo sirvió para aumentar las ganancias de sus propietarios sin dejarle nada positivo al país, y es esto lo que debe evitarse.

³⁶ “*La compañía minera Chocó Pacífico y el auge de la explotación de platino en Colombia, 1897 -1930*”. Claudia Leal León. Universidad de los Andes. Revista Historia Crítica. 2009.