

**DESPLAZAMIENTO FORZADO EN GRUPOS INDÍGENAS DEL  
TAPÓN DEL DARIEN.**

**PRESENTADO POR:  
VALERIA DANIELLE CASTILLO FRANCO  
CARNÉ: 200452753**

**CONTEXTO  
DESPLAZAMIENTO FORZADO EN COLOMBIA**

**PROFESOR:  
RAFAEL RUEDA**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA  
MEDELLÍN  
NOVIEMBRE DE 2004**

*Nuestros abuelos-estrellas, nuestro padre-Sol, nuestra madre Tierra, Gitoma y el Creador Zira, están presentes en este momento entre nosotros, han estado presentes en las luchas de resistencia de los últimos cinco siglos.*

*Ellos nuestros Dioses y nuestros antepasados, han querido que el tiempo y la historia se burlen del conquistador. Los invasores, los riowá nos arrinconaron en las laderas y en los peladeros donde apenas se pueden cultivar los alimentos de pancoger; dejaron para ellos los valles y las llanuras productivos. Pero la locura del dinero ha vuelto las cosas al revés. Ahora producir los alimentos no enriquece a nadie, y ahí están los Campesinos para mostrar que su estado en esta sociedad es la pobreza.*

*Ahora la riqueza está en los territorios áridos, en las sabanas que van camino a convertirse en desierto, en la selva que se tumba...*

*Ahora la riqueza para el riowá está en estas tierras que hace unos años no les importaban para nada.*

*Ahora, en nuestro aire no ven el vuelo de las tijeretas, en nuestras montañas no ven lapas ni armadillos, y bajo nuestra tierra no ven los gusanos que abonan, ni ven vida.*

*Ahora, ellos ven dinero... Petróleo, carbón, oro, uranio, dinero... dinero que no sirve para comer ni para ser felices, dinero para que haya más pobreza, como la que viven nuestros compañeros sikuanis de Arauca.*

*De la noche a la mañana, los indios llenos de pobreza nos convertimos en indios llenos de riqueza. Riqueza para ellos, porque para los pueblos indígenas el petróleo es la muerte.*

Declaración de la ONIC en la Asamblea por la Paz,  
Agosto 28 de 1996.

## INTRODUCCIÓN.

Los grupos indígenas de Colombia, han sufrido de diversos tipos y niveles de desplazamiento a través de la historia.

La colonización, debido al descubrimiento de América, trae consigo a la esclavitud, poblando territorios colombianos de comunidades negras, esclavos; zonas como Uraba y Choco resultan especialmente pobladas por estas comunidades; disminuyendo así la exclusiva "propiedad" indígena en la región.

La colonización, además, esclaviza a la población indígena colombiana, se apodera de sus territorios y casi la aniquila por completo.

Después de la independencia de Colombia y su posterior desarrollo político, social, económico y cultural, hasta el día de hoy, los grupos indígenas en el país han sido excluidos, marginados del devenir nacional y disminuidos en sus derechos; aun cuando la constitución de 1991, les otorga derechos como el de regir sus comunidades por sus propias reglas mientras estas no atenten contra el resto de la constitución.

El grupo indígena a sufrido además del desplazamiento generado por el "desarrollo" de la estructura e infraestructura de la nación, por la construcción física del país y por la explotación de recursos naturales, sumado al más violento y desgarrador, el fenómeno del desplazamiento forzado por la violencia y conflicto de poderes de la republica Colombiana.

La riqueza de los territorios en los que dichas comunidades habitan, es una de las principales razones, sino la principal, por las cuales son desplazados. Zona de poder ecológico, con alto grado de biodiversidad traducido en aguas y alimentos, es decir, el actualmente escaso sustento natural para la vida humana.

La zona del Tapón del Darien, Choco, cuenta con tres grupos indígenas; (Embera, Katio, Wounaan) ubicados en un amplio cruce de intereses:

El Narcotráfico: esta zona es utilizada para la producción y comercio de droga.

Conflicto Armado: Ejercito nacional y grupos armados al margen de la ley, combatiendo por el control de la región.

Construcción de la Carretera Panamericana: de alto interés para el gobierno nacional, atravesaría esta zona el tramo faltante entre Colombia y Panamá.

Así, los grupos indígenas sobrevivientes en nuestra nación, cuentan con escasas garantías de seguridad y derechos, son asesinados, desplazados y en muchos casos despreciados como desadaptados de la "evolución social y política colombiana".

## ÍNDICE.

Declaración de la ONIC en la Asamblea por la Paz

Introducción.

### **PRIMERA PARTE: APROXIMACIÓN AL PROBLEMA Y PLANTEAMIENTO DE LA BÚSQUEDA.**

1. Aproximación Teórico – Conceptual Al Tema Problema .....	1
2. Objetivo General .....	4
2.1 Objetivos Específicos .....	4
3. Hipótesis .....	5
4. Metodología .....	5

### **SEGUNDA PARTE: DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN Y CONCLUSIONES.**

5. Antecedentes Del Problema .....	6
6. Situación Actual Del Problema .....	8
7. Propuesta .....	9
8. Conclusiones .....	10
9. Anexos .....	11
10. Fuentes De Información .....	21

## **1. APROXIMACIÓN TEÓRICO – CONCEPTUAL AL TEMA PROBLEMA.**

### **EL CHOCO.**

La región del Chocó Biogeográfico comprende una franja de 75.000 kilómetros de superficie sobre la costa del Pacífico Colombiano, que se extiende desde Panamá a Ecuador. Debido a la combinación de factores evolutivos, ecológicos, climáticos y geológicos, esta región presenta la mayor concentración de biodiversidad del mundo en cuanto a número de especies por hectárea. De las 45.000 especies registradas en Colombia, entre 7.000 y 8.000 se encuentran en el Chocó. A su vez las plantas endémicas (especies vegetales y animales de área restringida, que son oriundas del país donde se encuentran y solo se encuentran en él) son más de 2.000, en tanto las aves endémicas comprenden más de 100 especies, lo que representa los más altos niveles de endemismo del Planeta.

El sistema de tenencia de la tierra y los conflictos ambientales a él vinculados han sido una constante. La situación de los indígenas Embera, quienes han presenciado la invasión de sus tierras por los agentes del "desarrollo" y han sido objeto de todo tipo de violación a los derechos humanos, incluso el asesinato, así como la destrucción masiva de los bosques por los cultivos ilegales y su represión –ahora incentivada por el Plan Colombia- junto a la acelerada deforestación que está sufriendo la valiosa región del Chocó, constituyen signos alarmantes de un proceso de destrucción de la biodiversidad que parece nunca acabar.

### **EL TAPÓN DEL DARIÉN.**

El Darién colombiano se encuentra en la frontera con la República de Panamá que comprende la región de Choco, Urabá, el Parque Nacional Natural Los Katíos, la cuenca baja del río Atrato y las cuencas altas de los ríos Salaquí y Juradó.

Ocupada originalmente por comunidades indígenas Cuevas, Kunas y Emberas, la región ha sido objeto de procesos de extracción de sus recursos madereros a gran escala, a finales del siglo pasado y principios de éste, y ha sufrido procesos de colonización masiva, estimulados con la construcción de la carretera Medellín-Turbo; y en la actualidad la Carretera Panamericana.

Hoy día la zona sufre un rápido proceso de transformación de su cobertura vegetal por la ampliación de potreros para ganadería extensiva y se vive un clima de conflicto permanente como consecuencia de los cambios en la estructura de tenencia de la tierra, la aparición de nuevos inversionistas y la presencia de grupos armados (FARC, especialmente). Como resultado de la aparición de nuevos actores sociales en la región se ha desplazado a poblaciones indígenas y negras tradicionalmente allí asentadas o se las ha integrado a una nuevas formas de organización y producción en condiciones desventajosas.

Tres grupos Indígenas habitan en el Darien Chocoano: Los Kunas, Los Embera y Los Wounaan.

### **LOS KUNA.**

El pueblo Kuna o Tule pertenece a la familia Lingüística Chibcha. Tiene como particularidad cultural que su idioma comporta dos variedades dialectales dependiendo de los espacios donde es expresado: la actividad cotidiana y en los ritos y ceremonias. Actualmente la población Kuna en el departamento sólo alcanza a 281 personas, la razón de este bajo número poblacional radica en las migraciones, que se deben principalmente a los enfrentamientos con los pueblos Embera y Wounaan, a la colonización y al agotamiento de sus recursos. La organización social de los Kuna es descentralizada, cada comunidad tiene un SAILA, cabeza política con funciones de vocero y árbitro, quien puede imponer multas y trabajos a las personas que violan las normas de la comunidad. Sin embargo, el poder y el control social lo comparte con una institución llamada ONMOKET, en la cual se toman las decisiones trascendentales y se controla la actividad del SAILA.

### **LOS EMBERA.**

Son el pueblo indígena más extendido de Colombia, habitan en los departamentos de Córdoba, Chocó, Antioquia, Risaralda, Caldas, Cauca, Nariño y Caquetá y es el más numeroso de los que habitan el Chocó. Sus mitos de origen dan cuenta de su creación en las playas del Baudó de donde iniciaron su recorrido. Culturalmente se han caracterizado por ser cazadores, pescadores, alfareros, artistas, labradores de canoas, constructores de tambos y agricultores. Mantienen el pensamiento propio, con las diferentes formas de transmisión del conocimiento (tradición oral, observación, experimentación, celebraciones rituales). La mayor autoridad espiritual es el JAIBANÁ, quien cumple una importante función de control cultural y manejo territorial. La gran mayoría habla perfectamente su idioma. La base del mundo Katío gira en torno a la palabra, son mayoría junto con los Tabarau. Ellos son los responsables de que este mundo se siga manteniendo, son los encargados de entregar la palabra, por esto, cuando hay una reunión dentro o fuera del territorio, se enviará a la persona con mejor capacidad de entregar la palabra.

Existe la discusión, entre los académicos, de si los Chamí deben ser considerados como parte del extenso pueblo Embera o como un pueblo aparte. Lo que es importante es que ellos mismos se consideran, al igual que los Katíos, como Embera de montaña. Son un grupo con alta capacidad de migración por ello se ven grupos Chamí en el Cañón del Garrapatas, Valle, y en Caquetá.

### **LOS WOUNAAN.**

Los Wounaan explican su procedencia a través de su tradición oral, contando que Ewandam (su Dios mitológico) los creó en un lugar de la playa de Charambará, en el delta del río San Juan y otros afirman que fue en Pizarro. Así como también relatan sus procesos de poblamiento y los múltiples enfrentamientos con los Kuna (Tule) por el territorio con quienes se enfrentaron en el Río Bebedó, en Cajón, en Sibirú, en Remolino y en la quebrada de los Wounaan; tienen una forma especial de adorar a Ewandam, por medio de una ceremonia colectiva llamada rogativas que dura varios días, por medio del cual invocan su intervención para evitar enfermedades o fenómenos naturales, para pedir protección de los males, que las

siembras salgan bien, que haya alimentos para todos y para que el fin del mundo se postergue. En ella se emplea una canoa pequeña, llamada Taik K'ierr, es acompañada musicalmente por los niños, con una especie de Capador denominado Tokemia, esta celebración cada vez se practica menos y se encuentra en vía de desaparición. Han establecido con los Eperara Siapidaara fuertes lazos de relación, lo que ha hecho que en algunas comunidades Wounaan (especialmente las del delta del San Juan), asuman la figura espiritual de la TACHINAWÉ o Comadrona, así como el baile de Carichipare y el Aguacerito. Su lengua materna, que aún conservan, es el Woun Meu.

## **LA CARRETERA PANAMERICANA.**

Conocida popularmente como "La Panamericana" es un sistema colectivo de carreteras, aproximadamente 25.750km de largo, que casi vincula a todas las naciones del hemisferio occidental con un tramo unido de carretera. Las raíces de la Panamericana surgieron en el Imperio Inca con los caminos del Inca y luego se fue extendiendo para ser conocida como tal en la 5ta Conferencia Internacional de los Estados Americanos en 1923.

La Carretera Panamericana está casi completa, y se extiende desde Alaska en América del Norte hasta Chile en América del Sur. El tramo notable que impide que la carretera se conecte completamente es El Tapón del Darién, en la frontera entre Panamá y Colombia, un tramo de 87 km de selva montañosa dura. Existe gran oposición a completar la porción de Darién de la carretera por diversas razones, incluyendo el deseo de proteger la selva tropical, contener las enfermedades, proteger las vidas de los pueblos indígenas de la zona, prevenir que la fiebre aftosa ingrese en América del Norte, y el mantenimiento de barrera contra el narcotráfico colombiano.

La Carretera Panamericana pasa por muchos climas y sistemas ecológicos diversos, desde las selvas densas hasta las montañas congeladas, puesto que pasa por muchos países, es poco uniforme. Algunos tramos de la carretera no son transitables durante la estación de las lluvias, y en muchas regiones viajar en auto es un riesgo.

En total, la Carretera Panamericana transita por los siguientes países: Estados Unidos, Alaska, Canadá, México, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile, Argentina.

## **2. OBJETIVO GENERAL.**

Conocer la situación actual de los grupos indígenas que habitan la zona del Tapón del Darien, con respecto al narcotráfico, el conflicto armado y la construcción de la carretera Panamericana.

### **2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.**

- Identificar las razones del desplazamiento de los grupos indígenas ubicados en el Tapón del Darien.
- Saber cual es la posición del estado frente a la situación de los indígenas de la zona del Darien.
- Distinguir las consecuencias del desplazamiento de estos grupos, tanto para la supervivencia del Darien como para la de los indígenas.
- Reconocer el orden constitucional frente al desplazamiento forzado de grupos indígenas.
- Reconocer el orden constitucional frente a la intervención en el ecosistema del Tapón del Darien para la construcción de la carretera Panamericana, en relación con la población indígena de la zona.

### **3. HIPÓTESIS.**

El desplazamiento forzado en Colombia, ocasionado por la violencia ejercida por los grupos armados al margen de la ley y sostenida por el conflicto entre estos grupos y el estado colombiano; tiene como objetivo desocupar territorios y así obtener total control de los mismos, sus productos y la ganancia de estos.

Es así como la Zona del Darien Colombiano, rico en biodiversidad y capital ecológico que se traduce en dinero, (sea para el estado o los narcotraficantes) es un “tesoro” aun más deseado, con más intereses en juego y a favor de quien los controle.

Teniendo esto en cuenta, mi hipótesis es: Para la modernización de Colombia, en la zona del Darien lo más importante es la explotación de recursos y potencial económico, no la comunidad indígena que lo habita en comunión con la naturaleza.

### **4. METODOLOGÍA.**

Conocer el antecedente histórico de los grupos indígenas habitantes del Tapón del Darien y su estado actual y el antecedente histórico y ecológico del Darien y la relación existente entre ambos.

Identificar el momento de la introducción del conflicto armado y el narcotráfico en la zona del Darien, la posición asumida por los indígenas, y el comienzo y estado del desplazamiento en la zona.

Conocer el estado del proyecto de la carretera Panamericana y la intervención del Estado en la zona para el logro de dicho proyecto.

Unir los anteriores aspectos para concretar el problema de manera teórica y así poder reconocer las falencias y necesidades de estos grupo indígenas y poder plantear una propuesta practica para el control del desplazamiento en la zona del Darién.

## 5. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA.

Algunas de las razones por las cuales terminar la carretera Panamericana, se constituye en un problema, son las consecuencias que la construcción de la carretera puede tener sobre la zona del Tapón del Darien, estas se enmarcan en la ponencia: "Impacto de los Megaproyectos de Infraestructura Vial sobre la Biodiversidad"; (anexo algunos apartes a continuación) los puntos desarrollados en la misma, aun provenientes de un Ingeniero de la Subdirección del Medio Ambiente del Instituto Nacional de Vías de Colombia, es decir de un actor del Estado Colombiano, exponen el riesgo y potenciales daños que podrían causarse al Darien si el tramo faltante es construido:

*"Las obras de infraestructura vial originan una serie de efectos socioambientales, directos e indirectos, positivos o negativos, residuales o acumulativos, etc. sobre su área de influencia y, en ocasiones, sobre vastas regiones de los países. Entre los impactos positivos **se puede afirmar que las vías vertebran y estructuran el territorio; generan progreso y crecimiento económico; inducen desarrollo;...**"*

*"Veamos algunos de los efectos negativos: impactan drásticamente el medio biofísico, socioeconómico y cultural de su entorno; ocasionan desplazamientos no voluntarios de la población; inducen la colonización y potrerización de áreas ricas en bosques biodiversos; originan cambios drásticos en el paisaje;...provocan pérdida del patrimonio cultural;... ocasionan relocalización de la población; generan ruptura de lazos de identidad y arraigo;..."*

*Los impactos sobre la biodiversidad se refieren, en general, a aquellos que ocasionan los proyectos viales sobre bosque húmedo tropical habitado por grupos étnicos. En este contexto, el sector vial ha identificado a través de la comunidad, y por procesos, los siguientes efectos:*

- *El proceso constructivo conlleva al ahuyentamiento de la fauna silvestre por ruidos; a la destrucción y fragmentación de habitats terrestres y acuáticos; a la sedimentación y contaminación de cursos de agua y al conflicto por tenencia de tierras y recursos naturales.*
- *El proceso maderero conlleva a la materialización de recursos potenciales; a la destrucción de habitats de fauna silvestre y recursos no madereros; al empobrecimiento de suelos y erosión; a la alteración espacial y temporal de caudales; a la valoración comercial de la tierra.*

*"En cuanto al proceso de conflictos se presenta la disputa por territorios; **la competencia por la explotación del bosque y la vida silvestre y a la violencia (guerrilla- ejército- paramilitares).**"*

*"Las experiencias nacionales e internacionales han sido catastróficas. La Transamazónica, en el Brasil, devastó miles de hectáreas de bosque húmedo. La*

*Marginal de la Selva de Colombia, en su tramo sur, indujo la liquidación de casi todo el piedemonte amazónico y gran parte del único y valioso ecosistema de la Macarena. "*

Es además antecedente del problema del desplazamiento la presencia de grupos armados ilegales en el Tapón del Darien; esta presencia de "guerrillas" en algunas zonas rurales de la región del Pacífico, empieza a finales de los años 70. La escasa o inexistente presencia del Estado, hace de las guerrillas un actor regulador de las relaciones sociales, aceptado forzosamente por los pobladores de la zona; esto se da especialmente en territorios de gran extensión y ricos en recursos naturales, como es el caso de la parte norte del departamento del Chocó conocido como el Urabá chocoano, zona que cuenta con la presencia del V frente de las FARC. (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia)

A comienzos de los años 90, aumentando la intención y estrategias para controlar la zona, aumenta la presencia de los actores armados ilegales (guerrillas). Este aumento de presencia y poderío se caracteriza por las acciones armadas y la presión e influencias en los procesos políticos de la zona, como las elecciones municipales.

La presencia de las FARC en la región, aumenta junto con la cantidad de cultivos ilícitos (coca); en el Urabá Chocoano, más específicamente en el tapón del Darien, en los límites con Panamá, se ha extendido el V frente de las FARC, al cual se suman a lo largo del choco los frentes: 30, 34 y 57.

La caracterización de la región del Darien y del Urabá Chocoano, como zonas estratégicas para el tránsito de narcotráfico y armamento, además de ser vía marítima directa al golfo de Urabá, son la razón para el aumento del control por parte de las FARC, quienes además se ven motivados por las positivas perspectivas de la Panamericana, vía que les da otro punto de "intercambio comercial".

Pueden denominarse como "herramientas expansionistas" del grupo guerrillero., los siguientes: los asesinatos, los enfrentamientos, los controles a la circulación y a los productos y el robo de medios de transporte, como embarcaciones y combustible.

Muchos analistas y expertos en la zona del Pacífico y en el conflicto armado de nuestra nación, afirman que el deseo de la Guerrilla es establecer un "corredor de tránsito" a lo largo de toda la región, que los enlazaría con el interior del país.

Además el control de este territorio es el control de explotación de los recursos naturales (la madera), que legalmente estaría restringido por la constitución.

## **6. SITUACIÓN ACTUAL DEL PROBLEMA.**

El 18 de septiembre de 2004, la Organización Indígena de Colombia, emitió un comunicado con el título: S.O.S por la Vida y Territorio de los Embera Katios; en el que expresaba la situación vivida por esta comunidad Indígena, debido a los enfrentamientos entre el Ejército nacional y las FARC (Fuerza Armadas Revolucionarias de Colombia) desde el día 17 del mismo mes. Dicho conflicto deja como consecuencia para los Embera Katios: la incomunicación, el confinamiento, el irrespeto por el territorio y el peligro para la supervivencia y la dignidad de su población.

Comunicados como este se emiten de manera constante para enumerar las implicaciones del conflicto para las comunidades indígenas, palabras que desafortunadamente no logran cambiar la situación de las mismas; en el caso de las comunidades del Darién, al desplazamiento forzado por la violencia del conflicto armado se suma el desplazamiento por la explotación maderera y las actuales negociaciones para terminar el tramo faltante de la Carretera Panamericana.

Pero a la difícil situación de los grupos Indígenas, quienes se sienten desamparados por el gobierno nacional, desprotegidos en una zona que muchos quieren y nadie cuida y las discusiones para la conclusión de la carretera, se suman: las posibilidades de otros caminos que, obviando al Tapón del Darién, logren la comunicación vial con Panamá y el resto del Continente, sin destruir el Choco Biográfico; la posición negativa del Gobierno Panameño, encabezado por el presidente Martín Torrijos, que parece dudar que la Panamericana traiga consigo, solo progreso, y que más bien sea una “cómoda” ruta para el paso de la violencia colombiana; el temor de Estados Unidos al paso de la fiebre aftosa desde Colombia a los países vecinos, incluyéndolo y la alta cantidad de inversión necesaria para la construcción del tramo faltante.

Debe tenerse en cuenta que para el gobierno colombiano la conclusión de la Panamericana es aun más necesaria dentro del contexto de Tratado de Libre Comercio, pues la infraestructura vial del país es débil e insuficiente para satisfacer las necesidades comerciales y exportadora de Colombia dentro del Tratado; razón de peso para pensar que de nuevo “triumfara el progreso” sobre la vida y la tradición, es decir, que en el juego: Ecosistema e Indígenas Vs. Progreso por la Carretera Panamericana, terminan perdiendo posibilidades los que no cuentan con el poder económico y comercial y que no forman parte de la agenda para el ascenso de la economía del país.

## 7. PROPUESTA.

Teniendo en cuenta que, aun cuando la construcción de la carretera Panamericana traería cierto nivel de progreso al país como vía de integración comercial de América, también significa la devastación ecológica de una zona única en el planeta, con especies animales y plantas endémicas que representan la riqueza natural de la nación, en el presente y en el futuro; resalta además que la aniquilación sistemática de los grupos indígenas que sobreviven en el Darién, es la aniquilación sistemática de la única comunidad capacitada para ocupar esta zona sin destruirla por la ambición, capacitada para habitarla sin explotarla negativamente, como la han hecho los actores armados al margen de la ley que se encuentran allí con el negocio del narcotráfico.

La propuesta objetivo, sería concienciar a la nación, (entendida como estado: pueblo y gobierno) que la zona del Tapón del Darién no puede ser tratada solo como "recurso ecológico para la explotación" pues esto desprecia su verdadera importancia. Conciencia que debe darse probando el abandono en que la zona y las comunidades Indígenas están y la forma como los grupos armados se introducen en el Darién para usarlo descaradamente; por un lado unos dejan que se apropien de ella y por otro la poseen sin piedad.

La zona del Darien como reserva natural fundamental para la futura supervivencia del hombre, debe ser, no objeto de explotación, sino objeto de estudio; el conocimiento profundo de las especies naturales y plantas de la zona, además de la forma y cultura de los grupo indígenas que habitan esta región, son herramientas que nos permitirían conservar su valor (presente y futuro) y obtener, desde la naturaleza del Tapón del Darien, una visión del funcionamiento natural de la vida.

## 8. CONCLUSIONES.

Entre los principales ecosistemas a nivel mundial, se encuentra el Choco Biográfico, del cual hace parte el tapón del Darien, importancia dada por que contienen bosques húmedos y culturas milenarias, como las Indígenas. Estos bosques húmedos, poco explorados, son de vital importancia por su alta biodiversidad y por su papel de reguladores climáticos, (absorben gran parte del dióxido de carbono: contaminación) razón por la cual pueden tener más valor que un terreno petrolero, carbonífero o de gas natural.

Aun así el hombre somete estas zonas a dramáticos niveles de tala y potrerización, acabando con sus recursos y sus capacidades ecológicas; así, el Tapón del Darien se une al conjunto de áreas geográficas en alta riesgo de desaparición. Unido a esto encontramos que los actores del conflicto armado acogen estos ecosistemas como zona para los cultivos ilícitos y la guerra, convirtiendo a los bosques húmedos que sobreviven en el "campo de acción" del poder armado de las fuerzas estatales y los grupos armados al margen de la ley; desterrando a los pobladores naturales, como: comunidades indígenas y negras.

*"Ningún tipo de racionalidad puede proclamar el monopolio de la razón; se reconoce que varios tipos de racionalidad valen igualmente, son autónomos e irreductibles. Para la crítica postmoderna, los proyectos homogeneizadores de la modernidad, fueran cristianos, liberales, fascistas o marxistas, condujeron a toda clase de guerras con millones de muertos; en cambio, surge un mundo plural. Sin embargo, cabe preguntarse si la coexistencia de las racionalidades va a incluir la del etnocidio y la eliminación del militarmente débil. La postmodernidad justifica las culturas indígenas, pero también a los etnocidas y por tanto replantea el conflicto: ¿cómo se organizará el vitral de la diversidad?"*

*Como dice Leonardo Boff, discurso postmoderno significará una esperanza para las víctimas de la modernidad, si no se impone más la destrucción de las culturas diferentes ni la exclusión de las alteridades. La convivencia puede estructurarse en los niveles político, económico y cultural, gracias a la intercomunicación y mediante normas concertadas entre todos, en tal forma que se hagan viables el respeto mutuo, la diversidad, la selección entre alternativas, y la autonomía." (1)*

Así, ante la inminente construcción de la carretera Panamericana, no queda más que esperar que los gobiernos e intereses involucrados apliquen el más alto nivel de "prudencia", si es este el valor necesario, para la conservación del Choco Biográfico y de la población Indígena que lo habita y por o tanto, de la futura conservación de la vida humana.

No puede negarse que los pocos ecosistemas que han sobrevivido a la interventora mano del hombre, representan sus posibilidades de sobrevivir a si mismo.

(1) Documento editado por el Equipo Nizkor, en Madrid a 15 de mayo de 1999.

## 9. ANEXOS.

### Anexo # 1:

Periódico El Colombiano; 2004.

### **CARRETERA PANAMERICANA: SUEÑO INCONCLUSO DE UNA AMÉRICA UNIDA.**

#### **Panamá/AP**

Pintada desde el mentón hasta los tobillos con el jugo negro de una fruta local, una joven indígena de 19 años, sentada en el tejado de una humilde cabaña, imagina un lugar muy remoto que no piensa ver.

La joven Marta Manjoma dice que nunca emprenderá el viaje a la ciudad de Panamá: un recorrido que se inicia con doce horas en canoa por el río Pirre hasta la carretera más cercana, donde debe abordar un autobús para un sinuoso camino lleno de altibajos que muelen los huesos hasta llegar al mundo desarrollado.

"Allá la gente no se puede bañar en el río, y me imagino que eso los hace sentirse tristes", dice la indígena de la etnia Emberá, mientras sonríe tímidamente y dirige los ojos hacia las desvencijadas tablas que forman el piso de la casa. "Además, creo que me perdería".

Rodeada por kilómetros de espesa selva, habitat de monos, iguanas y miles de especies de arañas y serpientes, la comunidad de Manjoma, un conjunto de 15 cabañas con techo de paja, carece de electricidad, acueducto, alcantarillado y teléfonos.

Sin embargo, esta comunidad pudo haber llegado a ser el centro del plan más ambicioso de desarrollo en el hemisferio occidental: Pijibasal está en el pleno centro de los ya amarillentos planos de ingenieros para una amplia carretera que debía extenderse desde Alaska a Argentina y que constituiría un medio de impulsar el comercio, el turismo y el desarrollo en toda América.

Diseñada en los albores del siglo XX con el objetivo de que fuera "el mayor logro hacia la meta de la unidad y solidaridad americana", la Carretera Panamericana sigue hoy inconclusa; un monumento en ruinas al sueño efímero de un continente unido.

### **El faraónico proyecto fue diseñado en Estados Unidos**

Corrían los primeros años de la década de 1920, época de grandes visiones y esperanzas acerca del futuro. El mercado bursátil estaba en auge, la prosperidad se palpaba. Un invento reciente, el automóvil, revolucionaba la forma en que las personas y las mercancías se movilizaban. Además, Estados Unidos, triunfante en la Primera Guerra Mundial, ensayaba su nuevo papel como primera potencia del planeta.

Era el amanecer de la influencia del continente americano en el mundo, la hermandad de todos los habitantes desde Alaska en el norte hasta Argentina en el sur.

Aunque ambiciosa, la propuesta parecía suficientemente sensata: una carretera que se extendiera por miles de kilómetros, cruzando montañas y pantanos, selvas y desiertos, desde la frontera sur de Estados Unidos hasta los confines más remotos de Sudamérica.

A principios de 1923, los gobiernos continentales sostuvieron un encuentro en Santiago de Chile: la Quinta Conferencia Internacional de Estados Americanos. Allí, los participantes respaldaron la propuesta de la Carretera Panamericana.

Con contribuciones monetarias estadounidenses, los obreros y las maquinarias comenzaron a abrirse paso desde las principales ciudades, aplanando tierra y asfaltando los caminos que antes eran transitados sólo por gente a pie o a caballo.

El diseño original pasó a ser hoy una ruta de 14.433 kilómetros que en su sector sur abarca desde la localidad de Laredo, Texas, hasta Buenos Aires, y atraviesa 13 países.

En su sector el norte, la carretera está formada por buenas autopistas hasta Alaska. Hacia el sur, ya es otra cosa.

Si bien es cierto que la Panamericana se abre como un abanico para formar una excelente autopista de peaje de 12 carriles que pasa frente a los modernos edificios de oficinas en Buenos Aires, el resto no pasa de una carretera menor. Cerca de Yaviza, Panamá, la carretera es un estrecho carril de lodo: es ahí donde llega abruptamente a su fin y suele ser necesario remolcar a los camiones atascados.

### **La Panamericana sirve para muchos de senda hacia el norte que los llevará hasta la tierra prometida de Estados Unidos**

El peregrinaje ha pasado a ser un ritual para muchos poblados latinoamericanos. La juventud de países pobres llega a Estados Unidos, consigue trabajo y envía parte de lo ganado a su familia. En algunas regiones, hay pueblos enteros que carecen de hombres en edad laboral.

"Los viejos somos los únicos que quedamos aquí", dice Roberto Chantac entrevistado en una choza en El Salvador, México. Hoy celebra su cumpleaños 63, con un vaso de jugo de naranja como desayuno. Ninguno de sus 12 hijos podrá celebrar con él. Todos han emprendido el viaje hacia el norte.

El dinero que estos trabajadores envían a sus parientes es la mayor fuente de ingresos del exterior de algunos países centroamericanos -- para algunos, cientos de millones anuales, para otros, como México, las transferencias suman miles de millones.

Sin embargo, la odisea se hace más peligrosa y ardua cada día. Para los mexicanos y los centroamericanos implica largos viajes por la Panamericana, muchas veces a bordo de maltrechos autobuses en los costados de algunos de los cuales todavía puede leerse los nombres de los distritos escolares de donde fueron retirados en Estados Unidos.

Para los sudamericanos, el trayecto implica vuelos en avión hacia México, seguidos por peligrosas caminatas a través del desierto.

Si se terminara de construir la Carretera Panamericana ese tipo de travesía se haría mucho más fácil, y es eso justamente lo que sirve de argumento para los que se oponen a la propia vía.

El gobierno estadounidense no quiere hacer más fácil la entrada de inmigrantes indocumentados a sus fronteras. Los mexicanos tampoco quieren propiciar que los que vengan del sur usen el país como trampolín para pasar a Estados Unidos.

La mayor fabricante mundial de caramelos está en Buenos Aires, al final de la Panamericana. En la resplandeciente torre donde se encuentran las oficinas de Arcor, ejecutivos de toda América Latina coordinan la venta de dulces por un valor anual de 1.000 millones de dólares.

Los lunes, los directivos se reúnen en torno a una gran mesa en el salón de conferencias. Entre esos hay ejecutivos argentinos, peruanos, chilenos, venezolanos y mexicanos, cada uno con el acento y vocabulario peculiar de su país.

"Al final de cada encuentro, nuestras formas de hablar se mezclan, y todos terminamos hablando un poco con el acento de los demás", dice Adrián Kaufmann, argentino, gerente de relaciones institucionales.

Es aquí donde se puede notar la Sudamérica vislumbrada por su gran libertador Simón Bolívar, una tierra unida en su cultura y su misión. Sin embargo, ese sueño bolivariano ha fracasado.

Al igual que la carretera, el ideal de una identidad panamericana es una tarea inconclusa. A todo lo largo de la autopista lo que se ve es un continente que aún lucha por adquirir conciencia de sí mismo.

La carretera atraviesa zonas desde donde se puede ver rascacielos y casuchas, fábricas de computadoras y precarios sembradíos de maíz, polvaredas o nevadas. Atraviesa por zonas en guerra civil o donde perdura la paz, por zonas donde se goza del auge petrolero o del desplome de la industria minera, por prístinas selvas tropicales o por ríos contaminados. Es transitada por una gran variedad de razas y religiones, sueños y desilusiones.

El concepto de América Latina como tal tiene poco significado cuando se recorre la carretera. Es un término usado principalmente en el exterior para hablar de pueblos donde se habla español y portugués, que residen en una diversidad de países, con culturas propias, todos al sur de la frontera de Estados Unidos.

"América Latina es una idea norteamericana", afirma el sociólogo Marcos Gandasegui, del Centro para Estudios Latinoamericanos en Panamá. "Esa identidad no existe".

Las naciones a lo largo de la Panamericana tampoco han logrado integrarse internamente. En toda la región, el fenómeno social más notable es la gran barrera económica y cultural que divide a los ricos de los pobres.

Las altas esferas sociales de América Latina, que según la revista Forbes incluyen a 18 supra millonarios --esos cuyas fortunas superan los miles de millones de dólares--, emplean a familias enteras como servidumbre, realizan sus compras en Miami y juegan golf en clubes exclusivos, vigilados por sujetos armados con fusiles de asalto.

En el restaurante Salute!, un sitio en boga en la ciudad de México, los guardaespaldas matan el tiempo entre un grupo de cuidacoches, encargados de estacionar las camionetas deportivas blindadas en que llegan los clientes.

Los camareros, de piel oscura, se hacen paso entre las mesas que ocupan comensales de tez clara, que degustan champaña con cerezas al marrasquino.

Lourdes Vásquez, de 36 años, da sorbos a su café expreso junto con tres amigos, y dice que viene al establecimiento porque su clientela "es de buen nivel". "Tú lo ves en el color de su piel, gente pelirroja y de ojos azules, gente bien vestida", explica. "Eso ayuda a que te sientas cómoda, encontrar a gente de tu nivel".

Allí cerca, una indígena pide limosna, con sus bebés a cuestas, envueltos en un rebozo, mientras un grupo de niños de 10 años salta al capó de los automóviles para limpiar los parabrisas a cambio de una moneda de un peso (10 centavos de dólar).

En el Valle de Chalco, una villa miseria aledaña a la capital mexicana, que se inunda con aguas negras en la temporada de lluvias, Griselda Lazo calcula lo que puede comprar con los 40 pesos (4 dólares) que gana diariamente como sirvienta. En sus manos lleva tres pequeños tomates, cuatro chiles jalapeños, un manojo de cilantro y un envoltorio de tortillas.

"Trato de comer carne una vez a la semana", dice. "Aunque sean los puros huesos, para quitarme el antojo".

A todo lo largo de la Panamericana abundan las muestras de la influencia que tienen las corporaciones estadounidenses.

Domino's domina el mercado de la pizza a domicilio en muchos países. Las carreteras están atestadas de vehículos Ford y Chevrolet. Los televisores difunden la serie "Temptation Island". La gente se lava el cabello con champú Clairol.

Desde el comienzo, la Panamericana fue vista como una arteria para transportar los productos y la influencia estadounidenses. Pese a que la carretera no ha sido terminada, ambos llegaron en abundancia, en una invasión que no siempre ha beneficiado a los pueblos latinoamericanos.

Una de las muestras más claras de la influencia estadounidense es el papel moneda.

Panamá ha empleado el dólar desde que obtuvo su independencia de Colombia, en una campaña de secesión apoyada por Estados Unidos, en 1903. El dólar ha ayudado a dar estabilidad a la economía, evitando la hiperinflación que ha plagado a algunos de los países vecinos.

Panamá sigue siendo uno de los pocos lugares en América Latina donde la gente puede comprar viviendas y automóviles a crédito.

El Salvador y Guatemala han seguido el ejemplo panameño, adoptando el dólar junto a sus monedas locales. Sin embargo, la transición no ha sido siempre armónica.

La economía argentina está en ruinas después de un decreto promulgado en 1991 que estableció la paridad entre su moneda y el dólar. Las graves secuelas de esa estrategia forzaron una estrepitosa devaluación.

En el 2000, un golpe de estado derrocó al presidente ecuatoriano Jamil Mahuad, después que propuso la adopción del dólar en vez del sucre en el país. Horas después, el vicepresidente Gustavo Noboa anunció en la televisión nacional que asumía el puesto vacante y que la dolarización proseguiría. El propio Noboa reconoce que la medida fue muy impopular, pero necesaria.

Los últimos sucres fueron cambiados a las 7:35 de la noche del 8 de junio del 2001, cuando llegó a su fin una larga fila que se extendía a lo largo del estacionamiento del Banco Central de Quito.

Juan Vallejos, un estudiante de 18 años, estaba al final de esa fila. Viajó 45 minutos en autobús y estuvo formado durante tres horas, sujetando algunas bolsas de plástico con dinero.

El joven no sabía cuántos sucres tenía, sólo relataba que su madre se los había dado para que los cambiara, a fin de no ver esfumados sus ahorros.

Vallejos se acercó tímidamente al mostrador y entregó i. El cajero contó los billetes mediante una máquina, buscó el equivalente en dólares y colocó siete centavos de dólar en la mano del estudiante.

Anualmente, miles de millones de dólares en mercancías y millones de personas se desplazan sobre distintos segmentos de la Panamericana, cruzando fronteras tan diversas como los países de América.

Sin embargo, la carretera sigue sin unir el norte y el sur del continente. El tapón del Darién, en Panamá, es la brecha que los separa.

**La carretera se desvanece en el poblado selvático de Yaviza, y vuelve a emerger 137 kilómetros al sureste, al otro lado de la Serranía del Darién, en territorio colombiano, entre grupos guerrilleros y cultivos de amapola.**

No hay plan alguno para cerrar esa brecha. Una nueva propuesta sobre un área de libre comercio de las Américas, impulsada insistentemente por el gobierno del presidente norteamericano George Bush, no menciona el asunto de la carretera.

El último tramo a través de la serranía debió quedar construido a finales de la década de 1950, pero Estados Unidos desistió, preocupado por la seguridad del Canal de Panamá y por una posible propagación de las enfermedades del ganado hacia el norte.

En los años subsiguientes, los obstáculos han ido creciendo. Los políticos han citado las dificultades de ingeniería y el costo multimillonario de construir una carretera que atravesase una selva pantanosa, la cual divide a dos países pobres. Sin embargo, esas causas serían las menos decisivas.

Los ambientalistas están preocupados de que la carretera promueva el desarrollo y con éste, la deforestación en el diverso ecosistema de Centroamérica. Los panameños temen la propagación de la guerra civil de Colombia y la llegada de refugiados a través de la frontera. Los estadounidenses y los mexicanos tienen miedo de que una Panamericana terminada haga demasiado fácil el tránsito de las drogas y los migrantes desde el sur.

"No existe la intención de proseguir en el futuro inmediato con la carretera", reconoce José Manuel Pérez, del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá. "La continuación de la carretera no tiene sentido".

Colombia tampoco ha mostrado mucho interés en el proyecto. En 1999, su Instituto Nacional de Vías encomendó un estudio ambiental para comparar seis rutas propuestas. No se ha tomado una decisión.

Blanca Hernández, de la división ambiental del instituto, consideró que ya no interesa.

Los hombres que dejaron su juventud en la construcción de la carretera están muriendo, desilusionados con el sueño de unir América.

Amado Araus, de 79 años, dice que es el único sobreviviente de los que participaron en una expedición que derribó árboles e improvisó balsas para viajar de la ciudad de Panamá a Bogotá, en una maniobra publicitaria para la carretera inconclusa, en 1960.

"El tiempo nos dice que nuestro proyecto es un fracaso", dice. "Este ya no es un asunto para políticos, es un asunto para soñadores, como nosotros lo éramos hace tantos años".

## **Anexo # 2:**

### **Ministerio de Transporte de la Republica de Colombia.**

#### **D. PROYECTOS DE CARRETERAS CON LA REPUBLICA DE PANAMÁ**

##### **1. CARRETERA DEL TAPÓN DEL DARIEN**

a) Localización: El proyecto de la carretera del Tapón del Darien - para Colombia rama norte de la conexión de la carretera Panamericana - está localizado al noroccidente de este país, en los departamentos de Antioquia y Chocó, y se extiende desde el sitio denominado El Tigre, ubicado cerca de Guapá y aproximadamente a 10 km al sur del municipio de Chigorodó, sobre la carretera Medellín - Turbo. Desde este punto se sigue en sentido noroccidental hasta la frontera con la república de Panamá, en el sitio denominado Palo de Letras; de allí prosigue a Yaviza, en territorio panameño, hasta donde llega la carretera que viene de ciudad de Panamá.

b) Descripción: Del proyecto original de 92.5 km de carretera en Colombia, faltan por construir 53.5 km: una porción desde el sitio lomas Las Aisladas hasta el río Atrato, por entre el pantano; y otra porción de allí hasta la frontera con la república de Panamá, incluyendo un puente sobre el río Atrato de 1.300 m. En Panamá se

deben construir 58 km para empatar con la parte ya ejecutada de la carretera Panamericana.

c) Estado actual: Existe una comunicación por carretera en superficie de grava que, desde el sitio denominado El Tigre (Guapá), localizado sobre la carretera Medellín - Turbo, conduce hasta lomas Las Aisladas, con una longitud de 39 km. Luego el proyecto muestra una zona pantanosa hasta llegar al río Atrato, en donde se contempla un puente de concreto y posteriormente se sigue hasta Palo de Letras, en la frontera colombo - panameña.

En Panamá la carretera la carretera discurre por una zona de topografía suave, atravesando colinas no muy altas por entre un bosque natural, hasta Yaviza. El trazado está completamente definido.

d) Inversión estimada: La obra total faltante incluye los siguientes trabajos, tanto de Colombia como de Panamá:

Colombia: · Actualización de estudios completos. · Pavimentación del tramo El Tigre - lomas Las Aisladas, 30 km. · Construcción y pavimentación de los siguientes tramos: paso por lomas Las Aisladas, 2.8 km; lomas Las Aisladas - río Atrato, 19.3 km; puente sobre el río Atrato, 1.3 km; río Atrato - Palo de Letras, 30.1 km.

Panamá: · Construcción y pavimentación del tramo Palo de Letras - Yaviza, 58 km.

La inversión estimada es de aproximadamente US\$ 231 millones.

e) Beneficios cualitativos: El mayor beneficio de esta apertura está en la terminación de la carretera Panamericana. Además, los dos países directamente involucrados podrán aumentar la integración y las relaciones comerciales de una manera significativa.

f) Solución temporal: A principios de la década de los ochenta, Colombia propuso implementar una solución temporal consistente en la construcción de un canal en el sector del pantano, entre lomas Las Aisladas y la orilla occidental del río Atrato, con una longitud aproximada de 20 km, en cuyo recorrido el tráfico se sirviera con transbordadores. El canal facilitaría, además, la construcción de la vía definitiva, que se acometería cuando el volumen del transporte así lo amerite.

g) Delimitación fronteriza: No existe problema de delimitación alguna con Panamá. La vía como ya se ha descrito, pasará por uno de los hitos fronterizos.

h) Impacto ambiental: El estudio de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, realizado por la firmas Ecology and Environmente, inc. e Hidromecánicas Ltda. para el Instituto Nacional de Vías, obtuvo como resultado que el trazado descrito es el que presenta mayor grado de favorabilidad. Dicho estudio fue enviado al

Ministerio del Medio Ambiente en el mes de julio de 1998, sin que a la fecha se tenga un pronunciamiento al respecto. En el mismo, se trata el tema del desarrollo sostenible de la zona del Darién, que actualmente viene siendo desarrollado en la misma zona del territorio panameño, y se recomienda además el tratamiento de los problemas sociales y económicos del área.

**Anexo # 3.**

Proyecto/estudio de INVIAS muestra 6 posibles trazados para una futura carretera

La Quimera de destaponar el Darien.

Periódico El Tiempo, domingo 5 de diciembre de 2004, por Leticia Forero,  
Subeditora Nación.

## **10. FUENTES DE INFORMACIÓN.**

Pagina Web de el departamento de El Choco: [www.choco.org](http://www.choco.org)

Pagina Web de la UNESCO: [www.unesco.org](http://www.unesco.org)

Pagina Web de Codees: [www.codhes.org.co](http://www.codhes.org.co)

Pagina Web del Ministerio de Transporte de la Republica de Colombia:  
[www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co)

Pagina Web de la OREWA, Organización Indígena del Choco: [www.orewa.org](http://www.orewa.org)

Pagina Web del Periódico El Colombiano: [www.elcolombino.com](http://www.elcolombino.com)

Periódico El Tiempo, Bogota Colombia.

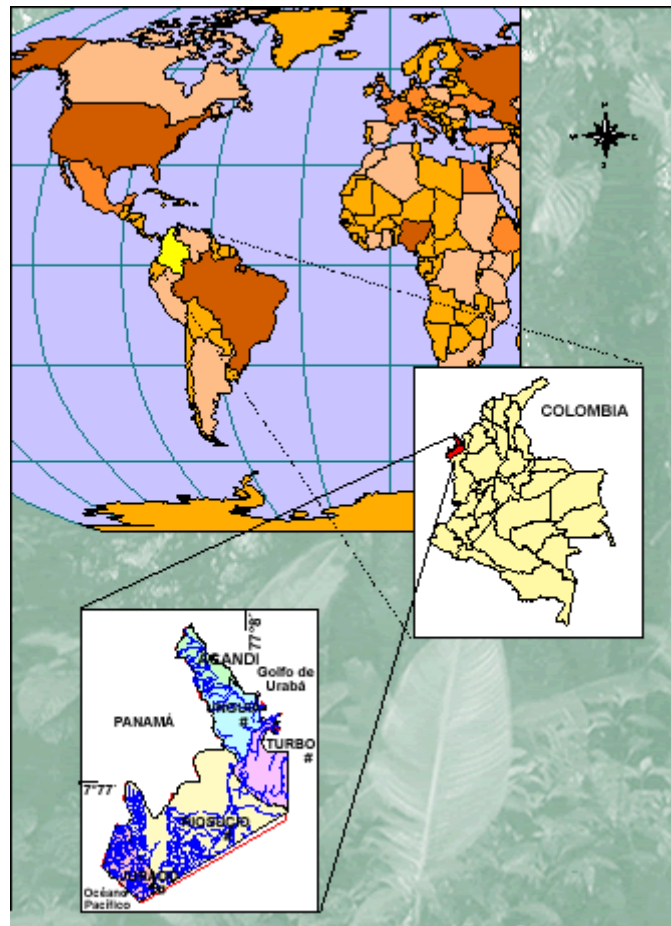
Trascripción de la Ponencia: "Impacto de los Megaproyectos de Infraestructura Vial sobre la Biodiversidad". Por Luis Eduardo Saavedra, Ingeniero de la Subdirección del Medio Ambiente del Instituto Nacional de Vías de Colombia; Marco del V Taller "Comercio y Valoración de la Biodiversidad e Impacto de Megaproyectos de Infraestructura", septiembre de 2001, Bogota, Colombia.



## UBICACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL CHOCO.



## ZONA DE CHOCO BIOGRÁFICO.



FRONTERA COLOMBIA – PANAMA  
LUGAR DE UBICACIÓN DEL TAPON DEL DARIEN.