

PROPUESTAS DE TRABAJO Y ACCIÓN:

1. Apoyar la celebración del Segundo Foro de la Carretera al Mar en la ciudad de Tadó, Choco, en el mes de marzo de 1993, evento en el cual se presentarán a las Organizaciones Populares, Comunidad Científica y Clase Dirigente los diversos planes y programas que, sobre el pacífico, impulsan las instituciones públicas y privadas. Además, se evaluará el estado y desarrollo de las acciones realizadas en torno a la construcción y manejo de la Carretera al mar.
2. Impulsar el Encuentro Regional de la Universidades y Comunidad Científica de la zona en la Universidad Tecnológica del Choco en el mes de febrero de 1993 con el objetivo de analizar y proponer conjuntamente el estudio y plan de manejo ambiental de la zona afectada por el proyecto vía Carretera Panamericana y su vinculación al Plan de Conservación del Choco Biogeográfico.
3. Hacer un llamado a las Organizaciones participantes del FORO AMBIENTAL "COLOMBIA 92" a realizarse en Guaduas (Cundinamarca) los días 6, 7 y 8 de Noviembre para que en sus deliberaciones incluya como prioritario la discusión sobre las implicaciones de "la carretera al mar".
4. Publicar y difundir profusamente las conclusiones y propuestas de trabajo resultantes del Foro "la Carretera al Mar y su Impacto Ambiental" y entregarlas, en el menor tiempo posible, a las autoridades correspondientes.



¡ Por lo nuestro,

Por la vida!



A. A. 3205
Pereira - Colombia

1.977 • GRUPOS ECOLOGICOS DE RISARALDA • 1.992

CARRETERA AL MAR Y SU

" IMPACTO AMBIENTAL "

FORO



PUEBLO RICO - RISARALDA

Septiembre 25 - 26 de 1992

Grupo Ecológico de Pueblo Rico - GER Tels: 330184 - 663252
Grupos Ecológicos del Risaralda
Gobernación del Risaralda
CARDER
Corpes de Occidente

CONCLUSIONES FINALES

3. EL PLAN PACIFICO.

El PLAN PACIFICO, o Plan de Desarrollo para el Pacífico Colombiano, es el resultado de la evaluación y reestructuración del PLAIDECOP. Esta nueva versión aprobada por el CONPES en marzo del presente año, supone por un lado la urgente necesidad que tiene el país de adecuar la zona, de modo que permita abrir la economía nacional al gran mercado del Pacífico y por otro lado, la de generar una infraestructura básica de servicios para sus habitantes.

En este contexto, el Plan ha sido presentado como "ESTRATEGIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE PARA EL LITORAL PACÍFICO, BUSCANDO ASEGURAR UN DESARROLLO ECONÓMICO VIABLE PARA LA REGIÓN, QUE SE AJUSTE A LAS PARTICULARIDADES SOCIALES Y ECOLÓGICAS DEL LITORAL Y QUE PERMITA EL RECONOCIMIENTO DE SU PATRIMONIO CULTURAL, PARA CUMPLIR CON ESTA ESTRATEGIA SE BUSCA FORTALECER LA AUTONOMÍA LOCAL Y EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS QUE GENEREN VALOR AGREGADO, TENIENDO COMO INSUMO LA BASE NATURAL DE LA ZONA Y ASEGURANDO SU RENOVABILIDAD, Y LA DOTACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL, SOCIAL Y FÍSICA NECESARIA." (2)

Sin embargo, marchan sobre el Pacífico macro-proyectos que contradicen el enunciado del desarrollo sostenible. El puente terrestre interoceánico (PTI) o "canal seco" que comunicaría a dos superpuertos uno en el Golfo de Urabá y el otro en Bahía Cupica o en Tribugá es uno de ellos; las Hidroeléctricas de Murri, Boroboro y Calima IV, esta última con el consiguiente trasvase del Río Cauca, siguen en la lista de proyectos; las Ciudades industriales y la Carretera Panamericana, entre otros, complementan el marco proyectado para el desarrollo del Pacífico. Esta diversidad de obras y proyectos se programan desde el poder central por encima de las características ecosistemáticas del pacífico y de las culturas nativas.

4. EL PLAN DE CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD EN EL CHOCO BIOGEOGRÁFICO.

El Plan de Conservación de la Biodiversidad en el Choco Biogeográfico, presentado en 1991 al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo como proyecto del Gobierno de Colombia, es otro intento, que se ubica más en contravía de los mismos planes gubernamentales que a favor de una acción complementaria en el estudio y conservación de la zona.

Este proyecto, "PRETENDE, DE UNA PARTE EFECTUAR UNA CARACTERIZACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y DE LA OFERTA AMBIENTAL DE LA REGIÓN BIOGEOGRÁFICA QUE SIRVA DE BASE PARA LA ZONIFICACIÓN ECOLÓGICA, Y DE OTRA, DESARROLLAR TECNOLOGÍAS QUE PERMITAN LA CONSERVACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS, CON BASE EN SU UTILIZACIÓN SUSTENTABLE LIGADA AL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE VIDA DE LA POBLACIÓN QUE ALLÍ HABITA. TODO LO ANTERIOR MEDIANTE UNA AMPLIA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y BUSCANDO PRESERVAR LA INTEGRIDAD FUNDAMENTAL DEL PATRIMONIO BIÓTICO DE LA REGIÓN." (3)

Como contexto geográfico de este proyecto se abarcaron, además de los departamentos de Nariño, Cauca, Valle y Choco, a Antioquia, Córdoba y Risaralda.

En la introducción aclaratoria del documento que presenta el proyecto reza lo siguiente: "EL GOBIERNO COLOMBIANO PREOCUPADO POR CUMPLIR CON LAS REGULACIONES DEL GEF (GLOBAL ENVIRONMENTAL FACILITY), ES DECIR, MOSTRAR RESULTADOS EN TRES AÑOS, INVOLUCRAR A LAS COMUNIDADES, SER INNOVADORES Y MOSTRAR UNA SUSTENTABILIDAD ECONÓMICA DEL PROYECTO, HA DECIDIDO DISEÑAR EL PROYECTO COMO UNA PRIMERA FASE Y GARANTIZAR EN EL MISMO LA CONTINUIDAD Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS DEL PROYECTO".

Sin embargo, en el aparte de la justificación del proyecto y dentro del acápite de los problemas que se deben abordar se reitera la carencia de información básica tanto en aspectos bióticos y físicos como de la realidad socioeconómica, la carencia de enfoques de planificación basados en la utilización de los recursos naturales, la ineficiente cuando no ausencia total de una estructura institucional, la escasa disponibilidad de recursos físicos y financieros, la falta de personal debidamente capacitado y la presencia dominante de intereses extraregionales.

5. GESTIÓN AMBIENTAL COMUNITARIA Y CONSERVACIÓN.

Los planteamientos aquí enunciados, parecieran vislumbrar un panorama alagador para el litoral Pacífico, sin embargo, la realidad actual es diametralmente opuesta y en consecuencia, lo encontrado es un desarrollo no planificado en la región, reflejado en el aumento de la colonización espontánea, el conflicto y destrucción de las culturas indígenas y negras, la implementación de modelos erróneos de explotación de los recursos naturales, principalmente de la minería del oro y productos forestales, promocionados y dirigidos desde núcleos de poder externos a la región.

"LAS ECONOMÍAS EXTRACTIVAS ORIENTADAS A SATISFACER REQUERIMIENTOS DE MERCADOS EXTERNOS A LA REGIÓN HAN AFECTADO, ADEMÁS, LA ESTABILIDAD DE COMUNIDADES INDÍGENAS Y NEGRAS CUYOS SISTEMAS PRODUCTIVO/EXTRACTIVOS ESTABAN DIRIGIDOS PRINCIPALMENTE A LA SUBSISTENCIA." (3)

Creemos que es más importante, aprender a comprender y a valorar la dependencia hacia el medio natural selvático, establecida por los grupos culturales asentados en el Pacífico, quienes identifican la selva como su hábitat y su fuente única de recursos y abastecimiento y factor de gestión, y organización social e integración cultural.

En el pacífico se encuentra un ejemplo de gestión ambiental comunitaria, generador de una cultura estrechamente ligada a la selva y a la minería artesanal, y basado en un fuerte sentimiento de pertenencia a sus territorios.

Es contradictorio entonces, que el Estado Colombiano promueva un Plan de desarrollo para el Pacífico, que en teoría pretende el reconocimiento y participación de las comunidades culturales allí asentadas pero en la práctica impulse "formas de desarrollo" como la Carretera al Mar, diseñada para dar, a los Departamentos Andinos una salida al mar, desconociendo el manejo y contexto ecológico y biogeográfico que presenta la región.

6. CULTURA Y DESARROLLO.

Al mismo tiempo que aparecen en la escena del Choco Biogeográfico variados proyectos gubernamentales, las Comunidades nativas ensayan y consolidan modelos locales de desarrollo y de organización Comunitaria que se anteponen, con la autogestión y la autonomía, a las acciones de núcleos del poder central.

"EL PACÍFICO ESTA EN VENTA SIN CONSULTAR A SUS HABITANTES" son los esloganes que reivindican Indígenas, Negros e incluso Campesinos en foros o reuniones que se han propagado por doquier, como fue el caso del "Encuentro por la Defensa de Nuestro territorio Tradicional del Pacífico" realizado en la Ciudad de Quibdó, el mes de junio de 1990.

"EL ESTADO COLOMBIANO HA PUESTO SUS OJOS EN LA CUENCA DEL PACÍFICO: PRESENTA PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO SIN CONTAR CON LAS COMUNIDADES QUE HABITAMOS LA REGIÓN, QUIENES TENEMOS DERECHO A DECIDIR SOBRE NUESTRO PROPIO DESARROLLO Y PARA HACERLO DEBEMOS CONOCER LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA DEFINIR NUESTRO FUTURO Y NO VERDADES A MEDIAS QUE SE DICEN PARA CONVENCERNOS DE QUE EL DESARROLLO GENERA EMPLEO, SIN DECIRNOS QUE DEJAREMOS DE SER DUEÑOS DE LA TIERRA, PARA CONVERTIRNOS EN PEONES DE ACTIVIDADES EXTRACTIVAS DE EMPRESAS QUE, DESPUÉS DE AGOTAR NUESTROS RECURSOS, DEJARÁN EMPOBRECIDA LA TIERRA Y A LA GENTE EN UNA SITUACIÓN MÁS MISERABLE, PORQUE YA NO TENDREMOS RECURSOS PARA SUBSISTIR".

Comunidades Negras, Indígenas y Campesinas, habitantes ancestrales, han lanzado su voz de protesta por la discriminación a que han sido sometidos, por decisiones centralistas arrasadoras de culturas y de ecosistemas.

Las acciones directas asumidas por la comunidad indígena, como el bloqueo a la construcción de la carretera, en respuesta a la afectación directa a los resguardos Emberá de Jengado, Caimanera de Jampapa y el territorio tradicional de Partadó, demuestran los alcances a los cuales puede llegar una comunidad que se siente agredida por propósitos externos a ella.

La Comunidad Científica vinculada a los centros Universitarios de la región ha jugado un papel secundario en el estudio y conservación de la biodiversidad y el Movimiento Ambientalista ha estado al margen de las decisiones y problemática socio-política en que se circunscribe la zona.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES

COMISIÓN DE TRABAJO No. UNO:

"EL PLAN DEL PACÍFICO Y EL DESARROLLO REGIONAL"

1. El Plan Pacífico o Plan de desarrollo para el Pacífico Colombiano no ha consultado ni menos aún, ha tomado en cuenta las opiniones de las Culturas nativas, de las Administraciones Municipales de la región, ni de la Ciudadanía en general. Tampoco ha tenido en cuenta las características de los ecosistemas locales. Sus propósitos y programas son desconocidos para la inmensa mayoría de las comunidades involucradas.
2. El Plan Pacífico no recoge los propósitos del desarrollo sostenible y de reordenamiento territorial en que esta empeñado el país. Es así como esta zona, de incalculable valor ecológico, sólo conoce, hasta hoy, los grandes daños ambientales causados por el tramo construido de la carretera al mar, sin que se conozcan sus acciones de protección ni los beneficios sociales generados. Tal parece que la Carretera al Mar sólo se pueden esperar beneficios inmediatistas representados en el trabajo asalariado, la economía informal, y la ampliación del mercado capitalista.
3. El proyecto de la carretera al mar es antes que nada un proyecto geopolítico de prioritaria ejecución, aún por encima de consideraciones ambientales o de los riesgos que su impacto sobre la región pueda ocasionar. Desde una perspectiva de verdadera Democracia Ambiental, el proyecto no es viable, pero los factores negativos podrían mitigarse si al menos se

tuviere en cuenta las opiniones de las culturas locales y las limitantes de los ecosistemas regionales. Se reconoce que en un tipo de obra de estas características su impacto una zona de gran importancia biológica, siendo la fase de operación la de mayor importancia, pues es en esta donde se genera la mayor colonización y la destrucción de la biodiversidad.

4. Las administraciones locales y la clase dirigente de los municipios implicados en el proyecto no están preparadas para afrontar este reto. El proyecto obedece a una planificación centralista y hegemónica, por lo cual las administraciones se ven inmersas en programas alejados de su realidad. Una buena estrategia para la región sería la estructuración de las Secretarías del Medio Ambiente a nivel Municipal y Departamental, así como el impulso a la participación ciudadana en Grupos Ambientalistas y la vinculación del sector Educativo en el proceso del conocimiento del medio ambiente local y regional.

Un buen ejemplo de integración y compromiso en el manejo y conservación de una zona, ha sido el asumido por la Asociación de Municipios del Tatama, experiencia que debería retomarse en el caso de la conservación y desarrollo del Chocó Biogeográfico.

5. Se propone la definición de una política fiscal por parte de los departamentos y la fijación de un impuesto específico sobre la explotación de los recursos, en especial sobre la explotación de especies maderables finas y determinar una política de repoblamiento forestal de la zona. Establecer asociaciones de carácter comunitario para la explotación de los recursos naturales. Es de vital importancia la titulación de las tierras a las comunidades de acuerdo a las nuevas normas constitucionales como el artículo 55 transitorio.

6. Se establece el interés de la comunidad y sus entes representativos, por participar en los estudios de impacto ambiental generados por los programas de desarrollo para el pacífico. Hasta ahora la marginación de la sociedad civil, en el diseño y formulación, ha sido la característica de los mismos.

COMISIÓN DE TRABAJO No. DOS:

"EL IMPACTO SOBRE LAS COMUNIDADES NATIVAS"

1. El Pacífico Colombiano constituye una sólida unidad ecológica, geográfica, económica y sociocultural que la diferencia de las demás regiones del País. La selva del Pacífico ha sido desde hace siglos refugio de libertad y el hogar, que construyeron con su sudor y su sangre los pueblos indígenas y las comunidades negras, en rebeldía contra la esclavización y dominación cultural. En este sentido, las culturas tradicionales del pacífico serán inevitablemente afectadas por la construcción de la carretera al mar. Esta obra no es un proyecto social de desarrollo. Es un proyecto del Estado, de los centros de poder y del capital internacional. Su construcción se adelanta sin contar con el estudio previo que determine y prevea los posibles efectos sobre la cultura y el medio ambiente. Este es otro de los programas de desarrollo característicos del gobierno central planteado "para" la comunidad y no "con" la comunidad.

El debate público y la participación comunitaria, como método y mecanismo, para hacer cumplir la ley, deben convertirse en una exigencia permanente al gobierno. Hacemos un llamado a las comunidades para que conformen la veeduría ciudadana o los comités de vigilancia como forma de fiscalización de los proyectos en marcha.

2. En las dos últimas décadas la región del Pacífico se ha convertido en el centro del saqueo irracional de los recursos mineros y forestales por parte de compañías nacionales y multinacionales que sólo se interesan por sus ganancias ante la mirada complaciente de las instituciones oficiales. La enajenación y el despojo del territorio, por medio de procesos violentos debido a la incesante penetración de foráneos que van apropiándose del suelo tradicional es la más inquietante preocupación de las comunidades.

En este sentido, respaldamos las acciones asumidas por la comunidad indígena Emberá al exigir la paralización de la Carretera al mar hasta tanto no se realice una valoración del daño ambiental, social y cultural que esta obra pueda ocasionar y se apliquen los correctivos necesarios. Apoyamos el acuerdo firmado entre OREWA y el Ministerio de Obras como un primer paso en el reconocimiento de la Colombia pluriétnica y pluricultural.

3. Consideramos de fundamental importancia el cumplimiento de la declaración de efecto ambiental en las obras públicas que se proyecten sobre nuestros territorios y la participación efectiva en ellos de las organizaciones representativas de la comunidad de conformidad con lo ordenado en los artículos 27, 29 y complementarios del Código Nacional de los Recursos Naturales. En este sentido, solicitamos a los grupos, entidades y Movimiento Ecológico y Ambientalista Nacional e Internacional su vinculación en el acompañamiento y asesoría a las Comunidades Nativas del Pacífico en los estudios de impacto ambiental y planes de conservación de la zona.
4. Las comunidades nativas del Pacífico esperamos el cumplimiento de el artículo 55 transitorio de la nueva Constitución Nacional, y demás disposiciones, pues ella posibilita la propuesta de titulación y derechos comunitarios sobre los recursos naturales del suelo y del subsuelo, la autonomía administrativa, y el respeto a las estructuras jurídicas tradicionales. Se invita a la comisión de reordenamiento territorial para que en su agenda de trabajo discuta la problemática planteada por la construcción de la carretera.

COMISIÓN TRABAJO No. TRES:

"LA COMUNIDAD CIENTÍFICA Y AMBIENTALISTA ANTE EL RETO DE LA CONSERVACIÓN Y EL DESARROLLO"

1. No han transcurrido tres meses después de la Cumbre de la Tierra, "BRASIL 92", y los propósitos de conservación y desarrollo sostenible del medio ambiente, suscritos por el Gobierno Colombiano, han sido desconocidos en el manejo del Choco Biogeográfico. Las Comunidades Indígenas se vieron obligadas a lanzar un grito de alerta al mundo entero, a las entidades protectoras del medio ambiente, a las Organizaciones de investigación del Bosque tropical húmedo, al Movimiento Ecológico y Ambientalista, a los Gobiernos que suscribieron el Pacto de Río y al Gobierno Colombiano, para que suspendieran la construcción de la carretera panamericana en el tramo Animas - Nuquí debido a su gran impacto ecológico y socio-cultural.

Este proyecto vial que cruza la reserva forestal del Pacífico creada por la ley 2 de 1959, obligaba, según el artículo 208 del Decreto 2811 de 1974, al Ministerio de Obras y Transporte a contar con licencia previa para su construcción. Sin embargo, este Ministerio no presentó a consideración del INDERENA el correspondiente estudio de efecto ambiental, contraviniendo lo preceptuado con las normas legales. De esta forma, en la práctica, el gobierno central desconoce el Plan de Conservación del Pacífico.

Se propone como mecanismo democrático de participación y fiscalización por parte de las Comunidades, ONGs ambientalistas y Universidades de la zona, la difusión y evaluación de los Planes que, sobre el Pacífico, proyectan Planeación Nacional, INDERENA y Corporaciones Regionales.

2. El proyecto "carretera al mar" es, hasta la fecha, tan solo un proyecto de ingeniería que no contempla acciones o programas para el manejo de la biodiversidad.

Se hace un llamado a la Comunidad Científica y Ambientalista para que asuma la exigencia de la suspensión de la construcción de la carretera panamericana hasta tanto no se realicen los estudios necesarios para llevar a cabo la obra optando para ello por las mejores alternativas en el marco de un proceso de planificación regional.

Igualmente, apoyamos, el proyecto de creación del "Centro de Investigaciones para el Desarrollo Sostenible en la Selva Tropical Húmeda", en Santa Cecilia (Risaralda), propuesto por la Gobernación del Departamento.

3. Con respecto a los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) se considera que tanto en la definición de los términos de referencia como en su realización, deben participar las organizaciones populares de la zona, las instituciones científicas de la región y las ONGs ambientalistas y de esta forma garantizar su difusión y posibilitar ajustes al mismo.
4. El Gobierno de Colombia debe priorizar sus acciones a la satisfacción de las necesidades e intereses de las Comunidades locales antes que aspirar a solucionar las necesidades planetarias mediante la transferencia de recursos económicos planteados por el GEF que además de condicionar su ejecución no contribuye de manera significativa a la solución de la crisis ambiental global, mientras pretende encubrir con el carácter de donación, algo que en realidad es un pago parcial de una deuda económica de origen ambiental de los países industrializados.
5. Se señala como aspecto relevante en el manejo del Pacífico la descoordinación entre las diversas entidades oficiales, falta de claridad en sus objetivos y una ambigua posición frente al proyecto. El desorden generalizado en su gestión se interpreta como una estrategia que esta al servicio de intereses particulares. Esta actitud ha permitido, hasta la fecha, el saqueo y la destrucción de la región poniendo en peligro los grupos humanos allí asentados.

Se requiere de las entidades del Estado, involucradas en el proyecto vial, su pronunciamiento público frente a la situación de la obra y el futuro de la región. En este sentido, se propone solicitar a la Procuraduría General de la Nación, investigue sobre las acciones y compromisos asumidos por las entidades oficiales en el manejo del proyecto vial incluido el Estudio de Impacto Ambiental realizado.

"DECLARACIÓN DE PUEBLO RICO"

Como resultado del proceso de Gestión Ambiental Gubernamental, Empresarial y Ciudadana sobre el desarrollo y conservación de la Cuenca del Pacífico Colombiano, se han planteado divergentes, cuando no contradictorias, opiniones.

El Foro "la Carretera al Mar y su Impacto Ambiental", realizado en la Ciudad de Pueblo Rico, Risaralda, durante los días 25 y 26 de Septiembre de 1992, con la coordinación organizativa del Grupo Ecológico Arco Iris de Pueblo Rico, fue el escenario propicio para uno de los más importantes debates sobre el Pacífico.

Dicho Foro fue el resultado del esfuerzo conjunto de la Alcaldía Municipal, las Organizaciones Indígenas, Negras y Campesinas, la Comunidad Científica del Choco y la Zona Cafetera y contó con el apoyo del Corpes de Occidente, el Inderena, la Gobernación Departamental, la Asociación de Municipios del Tatama, ASOMUTA y el Comercio de la zona.

Los actores de la problemática y de las alternativas de solución estuvieron confrontando sus tesis sobre el futuro de la zona. Sus opiniones se vieron abonadas con la Resolución No. 0477 de Agosto de 1992 emitida por el Inderena y por la cual se requiere al Ministerio de Obras para que suspenda la construcción de la obra "la Carretera al Mar", sector Río Pato-Río Baudó, hasta tanto no obtenga la licencia ambiental correspondiente y la participación, en estudio y diseño del proyecto, de las comunidades afectadas.

Las opiniones emitidas en el debate, así como las diferentes propuestas planteadas para el pacífico hacen parte constitutiva de la presente declaración y que se resume así:

"NOS ENCONTRAMOS AD PORTAS DE LA CONMEMORACIÓN DE LOS 500 AÑOS DE LA COLONIZACIÓN DE AMÉRICA POR PARTE DE LAS MONARQUÍAS MEDIEVALES EUROPEAS. DURANTE ESTOS CINCO SIGLOS, LA ZONA QUE CONOCEMOS HOY COMO EL LITORAL PACÍFICO COLOMBIANO HA SIDO ESCENARIO DE UNA CONTINUA INVASIÓN Y DE UN PERMANENTE SAQUEO: PRIMERO FUE LA APLICACIÓN DE UNA ECONOMÍA EXTRACTIVA, QUE POSIBILITÓ (SIGLOS XVI-XIX) LA GIGANTESCA ACUMULACIÓN MEDIANTE LA CUAL SE DIO EL PASO DEL FEUDALISMO AL CAPITALISMO EUROPEO CON EL INTERMEDIO ESCLAVISTA COLONIAL. POSTERIORMENTE, SE FUE IMPLANTANDO EL MODO DE PRODUCCIÓN CAPITALISTA. PERO SIEMPRE SE HA PRESENTADO COMO CONSTANTE EL CRITERIO EXTRACTIVO Y DE ENCLAVE QUE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS, COLONIALES Y NEOCOLONIALES, LE HAN APLICADO A LA ZONA EN VIRTUD DE LA CUAL, HOY UNA REGIÓN QUE "PRODUCE EL 58% DE LA MADERA ASERRADA QUE SE CONSUME EN EL PAÍS, QUE PRODUCE 8.8 TONELADAS MÉTRICAS DE ORO AL AÑO Y QUE GENERA EL 58.7% DE LA PESCA NACIONAL, PRESENTA SIN EMBARGO, UN DESOLADOR CUADRO DE BENEFICIO SOCIAL, EN EL CUAL MÁS DEL 80% DE LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LA POBLACIÓN SE ENCUENTRAN INSATISFECHAS, HASTA EL PUNTO DE QUE EL MILLÓN DE HABITANTES QUE OCUPA EL PACÍFICO CUENTA CON UN INGRESO PER CÁPITA QUE, A DURAS PENAS, ALCANZA AL 44% DEL PROMEDIO NACIONAL.

PODRÍAMOS PRESENTAR TODO TIPO DE INDICADORES DE LA INMENSA POBREZA QUE CRECE DÍA A DÍA EN EL PACÍFICO, ALIMENTANDO LA DESCOMUNAL PARADOJA DE UN MILLÓN DE MORIBUNDOS ASENTADOS SOBRE MINAS DE ORO, BOSQUES TROPICALES EXUBERANTES Y DE FÁBULA, INCALCULABLES RECURSOS PESQUEROS Y MINERALES, ETC.,...

Y COMO SI FUERA POCO, DESDE LOS 80s, EL PACÍFICO SOPORTA UNA NUEVA PRESIÓN CAPITALISTA, QUE PROYECTA ADECUAR A LOS TÉRMINOS DE LA MODERNIDAD BIOTECNOLÓGICA, ROBÓTICA E INFORMÁTICA, LA ECONOMÍA EXTRACTIVA Y DE ENCLAVE, DE CORTE NEOCOLONIALISTA, QUE IMPONEN LAS "RECOMENDACIONES" DE LA BANCA MUNDIAL". INTERVENCIÓN DE OREWA.

1. LA CUENCA DEL PACÍFICO:

La Cuenca del Pacífico es hoy, para muchos países, un océano de posibilidades para el desarrollo económico.

En los últimos cuatro años nuestro país ha realizado una serie de eventos, nacionales e internacionales, que presentan a la Cuenca del Pacífico como prioridad en su política internacional.

Gobierno y Empresa privada del Valle, Nariño, Antioquia y Zona Cafetera, han desplegado diversas iniciativas, algunas de ellas en ejecución como la carretera Panamericana con sus dos ramales, uno al norte o tramo Urrao-Bahía Solano y otro al sur o tramo de Pueblo Rico-Nuquí, que suponen involucrar una zona "deprimida" socio-económicamente, como el Choco Biogeográfico, al programa de Apertura Económica del presente gobierno.

En una revisión de los diversos mega-proyectos para la costa pacífica que se han dado a conocer a la opinión pública en la última década, encontramos que sus abanderados son núcleos regionales de poder político y económico, quienes en una carrera desahogada por el liderazgo pretenden impulsar el desarrollo de una zona, mientras sus habitantes se conservan inconsultos y marginados de esas decisiones.

2. EL PLAIDECOP O PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO PARA LA COSTA DEL PACÍFICO.

El PLAIDECOP o Plan Integral de Desarrollo para la Costa Pacífica, por ejemplo, presentado en 1983 por la CVC, con la participación del Departamento Nacional de Planeación y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, UNICEF, y acogido por el Gobierno Nacional en noviembre de 1984, formuló una serie de acciones que buscaban satisfacer cinco estrategias de desarrollo para los 23 municipios de los cuatro departamentos integrantes de la costa del pacífico, a saber:

- La comunicación terrestre, acuática, aérea, radio y telecomunicaciones con el resto del país.
- El aprovechamiento racional de los recursos naturales que posee la región: forestal, pesquero, minero, turístico y agropecuario.
- Elevar la cobertura de los servicios básicos al menos a la tasa promedio del resto del país.
- El fortalecimiento de la Estructura Administrativa de los 23 municipios del litoral pacífico.
- La conservación y preservación del medio ambiente y del sistema ecológico.

ESTE PLAN NO CONTÓ CON LA FINANCIACIÓN REQUERIDA Y DE LOS 98 PROYECTOS IDENTIFICADOS EN 1983 CON UN COSTO DE US\$ 314 MILLONES, SE SELECCIONARON, SEIS AÑOS DESPUÉS, 39 DE ELLOS, CON UN MONTO APROXIMADO DE US\$ 235.5 MILLONES, SIN QUE SE DEFINIERA LA LÍNEA DE CRÉDITO EXTERNO PARA SU EJECUCIÓN. (1)