

Lo que hay detrás del Tapón del Darién

El proyecto de completar una vía panamericana que una a Canadá con Argentina, de la cual ya existen 25.750 kilómetros que recorren 13 países y a la que sólo le faltan los 108 kilómetros que pasan por el Tapón del Darién, viene cobrando vigencia con el empeño del presidente Álvaro Uribe por sacarlo adelante. El proyecto panamericano está detenido por ese obstáculo natural, protegido por la Unesco desde 1981, repleto de biodiversidad única en el mundo y poblado por comunidades indígenas ancestrales. Aunque quizá esté detenido por otros obstáculos menos naturales, parece que tampoco está precedido por intenciones ni tan puras ni tan amplias.

● Paul Brito Ramos

El entusiasmo claro

El Jefe de Estado colombiano ha mencionado el tema muchas veces. "La nueva generación no va a entender que haya carretera de Panamá a Alaska y de Colombia a la Patagonia, y que no la haya en ese trámite para unir a las dos Américas", dijo en la XIV cumbre iberoamericana. El pedacito al que se refirió Uribe es, a pesar de su corta extensión con respecto al total de la vía, uno de los proyectos de infraestructura más misteriosa y silenciosamente tratados en las últimas cinco décadas en ambos países, a pesar de estar incorporado al Plan Vial de Colombia desde 1959, y de haber sido adoptado en 1960 como obra prioritaria por decreto presidencial de Panamá.

Un estudio hasta hace poco desconocido, encargado en 1996 por el Inviás a la firma estadounidense Unión Temporal Ecology and Environment Inc y a la colombiana Hidromecánicas Ltda., demuestra que el proyecto no es tan colosal como se ha pensado, que su costo fluctuaría entre 231 y 540 millones de dólares y que no tendría por qué afectar necesariamente al parque nacional Katíos y su extensión panameña.

Hoy, para varios sectores económicos colombianos, la carretera es una necesidad vital para acercarse a Panamá y a Centroamérica, lugares adonde Colombia está empeñada en llegar, inicialmente con la venta de energía y gas, y posteriormente con toda una oferta industrial. "El proceso de integración con América Central, expresado en el Plan Puebla-Panamá, sólo será posible si existe la vía panamericana", dice el presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Juan Martín Caicedo,



Carretera Panamericana cerca del pueblo panameño de Cañas.

que la considera necesaria para la integración entre los dos países, especialmente en un continente que va hacia la integración económica.

El lado oscuro del proyecto

Opuesta al renaciente entusiasmo colombiano, la actitud panameña ha sido ambivalente y sigilosa. "No se tomará una decisión que impacte negativamente sobre el medio ambiente", mantiene el canciller Samuel Lewis. Por otra parte, una fuente que trabajó con el gobierno de Mireya Moscoso y que pidió reserva de identidad, aseguró al periódico colombiano EL TIEMPO que el gran temor de Panamá es que por la panamericana se les cuele la guerra colombiana, el comercio ilegal de armas y sobre todo el narcotráfico.

Esos argumentos, además del 'hueco' migratorio que podría abrirse con la carretera hacia Norteamérica, parecen ser también los temores de Estados Unidos.

Al parecer, según

otras fuentes importantes que tampoco quieren ser nombradas, todo lo que hay detrás del encaje tupido del Darién son las presiones de EE.UU. que no desea que se abra esa frontera entre Suramérica y Centroamérica por los problemas migratorios que ello les ocasionaría. Una prueba de ello es que, en cambio, no se oponen a la interconexión gasífera y eléctrica.

El impacto mediambiental

Con todo, el gran argumento contra la vía en los últimos 50 años ha sido el inminente daño ambiental que los ecologistas no dudan se causaría a una zona declarada por la Unesco como patrimonio mundial y reserva de la biosfera, y que la comunidad científica internacional considera una de las 25 regiones más importantes del mundo para salvaguardar la biodiversidad. Además está poblada ancestralmente por comunidades indígenas que han resistido largo tiempo a su extinción.

"Eso es un tabú errado -asegura el gobernador de Antioquia, Aníbal Gaviria, otro de los grandes defensores del proyecto-. Lo que está acabando la selva es la depredación sin control. El temor de Panamá de que se meta el narco y el tráfico de armas por allí es falso, pues ya los tienen allá hace rato. La carretera serviría para mejorar la vigilancia sobre todo eso". Y concluye haciendo referencia al estudio del Inviás: "El paso por el Tapón está estudiado, planeado y todos sus impactos están medidos".

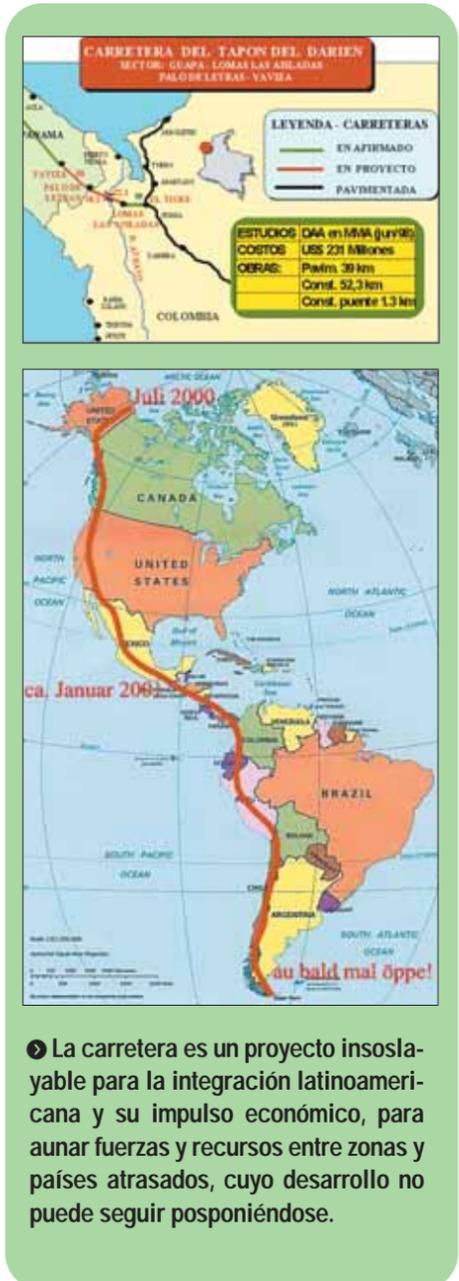
Lo que puede sacarse en limpio de todo esto es que la carretera es un proyecto insoslayable para la integración latinoamericana y su impulso económico, para aunar fuerzas y recursos entre zonas y países atrasados, cuyo desarrollo no puede seguir posponiéndose. Es insostenible mantener incomunicados

El estudio para Inviás

El estudio mostró 13 posibles rutas, y recomendó seis como las más viables. Para ellos, la mejor es la 1, aunque atraviesa el parque Katíos. Si no se supera el debate ecológico, entonces sugieren la 4.

Ruta 1: Es la más corta y barata pues usa una parte de camino existente (40 Kms. afirmados entre El Tigre y Lomas Las Aisladas). Aunque es la que menos recursos afecta (36 hs. de bosques y 40 de tierras ya deterioradas o potreros) y no atraviesa resguardos, su mayor inconveniente es que pasa por el Parque Nacional Los Katíos, de gran valor biológico. Ese paso se evitaría con la construcción de una carretera de 90 Kms. hacia el sur. El problema de esta variante es que atraviesa 28 Kms. de pantanos, lo que incrementa costos en 30 millones de dólares.

Ruta 4: Evita las reservas indígenas y varios ríos. Su ventaja es que no atraviesa ni parques ni reservas ni afecta comunidades indígenas pero, por su mayor longitud, atraviesa casi el doble de bosque primario que la 1 en los que hay gran biodiversidad. Entre Mutatá y Bocachica pasaría por tierras ganaderas y podría convertirse en eje de desarrollo como la 2 y de turismo ecológico. No obstante, atravesando áreas de conflicto social, generaría peligro de colonización en el parque.



● La carretera es un proyecto insoslayable para la integración latinoamericana y su impulso económico, para aunar fuerzas y recursos entre zonas y países atrasados, cuyo desarrollo no puede seguir posponiéndose.

indefinidamente dos mercados inmensos y, sobre todo, dos regiones con tantos intereses afines y tantos proyectos de integración pendientes. La pregunta que surge es: ¿Qué tan medidos están los impactos ambientales y las repercusiones en las comunidades indígenas? ¿Qué tan sinceros y amplios son los objetivos de los políticos y los gremios que están impulsando esta integración? Al igual que con otras vinculaciones que le han sido demostradas, ¿qué relación tiene este macroproyecto con el teatro de la desmovilización paramilitar que se está dando ya en el Urabá, o sea, hasta dónde los "desmovilizados" serán incorporados a él? O ¿quiénes en Antioquia lo promueven tan entusiastamente y por qué lo hacen? ¿Serán los mismos que ya han comprado fincas y tierras por esos confines para luego negociarlas mucho más caras? ●