

## NOTA DE PRENSA

### **Complicidad entre gobiernos nacionales e instituciones financieras internacionales definen la agenda sobre la Amazonía**

El modelo de incorporación territorial a un capitalismo salvaje avanza rápidamente en la región amazónica. La colusión de intereses de gobiernos nacionales y subnacionales, actores económicos y de poder, con el apoyo de instituciones financieras internacionales, se extiende a medida que se impone una planificación basada en el exterminio, la impunidad, la devastación ambiental, la apropiación de tierras y la riqueza natural; en una dinámica que induce al desastre y destrucción, prolongando los efectos de la crisis del capitalismo.

Esta aseveración fue parte de las conclusiones del conversatorio “Situación amazónica y la gestión de la planificación territorial”, llevado a cabo el pasado 3 de noviembre en el marco de los espacios de diálogo denominados “Reflexiones urgentes sobre la Amazonía”, promovidos por la Coalición Regional que está conformada por el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral (CEDLA), Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), Conectas y Asociación Ambiente y Sociedad (AAS), de Bolivia, Perú, Brasil y Colombia, respectivamente.

Las exposiciones referidas a los casos de Colombia y Perú coincidieron que otra amenaza sobre la Amazonía está expresada también en las grandes inversiones en obras de construcción de carreteras y otras megainfraestructuras, que direccionan y definen el rumbo del desarrollo en cada uno de los países amazónicos, por lo que urge establecer alianzas en base a agendas sociales, que construyan y fortalezcan la organización social en dirección a reorientar la dinámica económica imperante.

#### **Colombia: ausencia de información de los planes de ordenamiento territorial y ambiental amenazan al piedemonte amazónico**

Karla Díaz Parra, investigadora colombiana de AAS, afirma que antes del año 1990 la planeación territorial en Colombia fue un ejercicio altamente ideológico y excluyente, ya que se consideraba que las principales ciudades eran los motores de desarrollo del país.

La Constitución Política de 1991 marcó un importante avance en democratizar la planeación incorporando a los municipios y pueblos indígenas en este proceso. Sin embargo, la reglamentación posterior elimina estos principios y, en la actualidad, no se reconoce a las entidades territoriales indígenas, la participación ciudadana fue reducida a la mínima expresión, al igual que el ejercicio de la autonomía.

Lo expuesto tuvo sus efectos en la Amazonía colombiana: avanzó la apropiación irregular de tierras por parte de élites económicas y políticas, que hasta hoy persisten; la ausencia de bienes básicos y de infraestructura, y el control del territorio por parte de estas élites, apoyada con una altísima presencia

militar. Estas regiones fueron pensadas como “zonas de frontera” que debían ser controladas por estos actores con el argumento de evitar la presencia de grupos armados y la necesidad de una dinámica contrainsurgente que aún se mantiene.

La finalidad de ese ordenamiento del territorio parte de la visión de Amazonía como enclave económico que actualmente sirve para el control de la minería y el petróleo por parte de determinados grupos, detalló Díaz.

La investigadora de AAS hizo hincapié en la región de piedemonte amazónico, donde se asientan 32 pueblos indígenas y 67 comunidades afro en los municipios de los departamentos del Caquetá y Putumayo. En esta zona se encuentran 17 áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), reservas forestales y zonas de reserva campesina.

Sin embargo, y pese a toda esa riqueza cultural, ambiental y ecología de la región de piedemonte, el ordenamiento ambiental ha sido deficiente, no reconoce esta diversidad y la información existente es escasa o nula. Esto resulta como “una garantía” de daño ambiental y permite que las actividades mineras, petroleras, agroindustria y desarrollos urbanísticos no cuenten con instrumentos de regulación ambiental.

Un resultado de esa mala planeación y ausencia de estudios básicos de amenazas y riesgos a para los territorios fue la catástrofe y tragedia de la ciudad de Mocoa (departamento de Putumayo) el año 2017, cuando una avalancha de agua, lodo y piedras arrasó con casi toda la ciudad. Sin embargo, y a pesar de esa experiencia, hasta ahora el avance de la incorporación de riesgos en los planes de ordenamiento a nivel de municipio es mínimo; además, son instrumentos que en su mayoría están fuera de vigencia.

A esto se suma la inexistencia de planificación del agua y cuencas en el piedemonte Amazónico y de los bosques. Esto debido a la inexistencia de estudios e instrumentos de planeación que garanticen el cuidado de humedales y selvas. Esta situación ha permitido que las industrias, especialmente minera y petrolera, ocupen grandes zonas de esta región sin contemplar instrumentos y prácticas de manejo, mitigación y compensación de daño de ecosistemas.

Karla Diaz concluyó su exposición aseverando que es de suma urgencia plantear otros modelos de ordenamiento territorial en los que sea efectiva la participación de las comunidades y se incorporen las prácticas del cuidado de sus territorios. También es importante que se reconozcan otros instrumentos resultado del Acuerdo de Paz.

### **Perú: pavimentación de carreteras podría quintuplicarse en la década actual en la Amazonía peruana**

La investigadora Verónica Portugal, de la organización Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR) del Perú, afirma que los proyectos de pavimentación de carreteras en la Amazonía peruana podrían quintuplicarse en la década actual, lo que llegaría a significar mayor deforestación, cambio de uso de suelo, migraciones masivas, impulso a economías ilícitas, pérdida de servicios ecosistémicos, entre otros.

La investigadora alerta que varios de estos proyectos carecen de expedientes técnicos finalizados, no cuentan con estudio socioambiental y análisis de impactos. Sin embargo, ya han sido clasificados como “de interés público” o “interés nacional”. Estos hechos ponen en riesgo a las comunidades y los ecosistemas de estas regiones amazónicas.

Portugal pone como ejemplo tres proyectos. El primero es la construcción de la carretera desde la ciudad de Pucallpa, en el departamento de Ucayali en el Perú, hasta Cruzeiro do Sul en el estado del Acre en

Brasil, vía que, antes de ser interés de Perú, es impulsada por autoridades del estado del Acre y el gobierno de Jair Bolsonaro.

El segundo proyecto, la carretera Interoceánica, ha generado impactos irreversibles que aún continúan. Entre los años 2001 y 2020 se reportó más de 2 millones de hectáreas deforestadas en el Perú por cambio de uso de suelo y pérdida de cobertura vegetal que la construcción de carreteras inducen. La inexistencia de procesos de planificación y ordenamiento territorial adecuados, y la no adopción y aplicación de acciones de prevención y mitigación resultan en migración masiva y descontrolada que va paralela al avance de economías ilícitas (narcotráfico, explotación de oro y explotación ilegal de madera), indica Portugal.

El tercer proyecto que la investigadora menciona es la construcción de un tramo vial en el departamento de Loreto; se trata de la ruta entre Bellavista-Salvador que se conectará con el siguiente tramo hasta San Antonio del Estrecho (zona fronteriza con Colombia). A pesar de que solo se tiene un avance en el primer tramo, los problemas generados por invasiones y tráfico de tierras están afectando territorios y la vida de comunidades nativas.

En su exposición, Portugal resalta la situación de la política y los planes del sector de transporte y destaca la necesidad de que un instrumento de planificación, que es la Evaluación Ambiental Estratégica, sea aplicado en políticas, planes y programas a nivel nacional, regional y local. Si bien este instrumento que incorpora el análisis social, ambiental y la participación ciudadana en la planificación es conocido desde hace muchos años, desde el 2003 a la fecha ha sido utilizado solo en 14 casos.

La investigadora destaca que la participación ciudadana en el proceso de planificación y en particular en la Evaluación Ambiental Estratégica permitiría espacios amplios de discusión y consenso en las Comisiones Ambientales de cada departamento, con lo que se avanzaría en democratizar y transparentar la información y hacer visibles los aportes de diferentes sectores, en especial los históricamente excluidos, aspecto importante con miras a prevenir conflictos sociales.

Ante este panorama, el mapeo de instrumentos de planificación del sector transporte, que podrían someterse a una Evaluación Ambiental Estratégica, es parte del trabajo de DAR. Algunos de estos son los Planes Viales Departamentales, el Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte, el Plan Nacional de Hidrovías y el Plan Nacional de conexión Intermodal, resaltó Portugal.

Portugal recomienda impulsar el uso e implementación de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) en el sector transportes, con el objetivo de construir una visión de infraestructura y conectividad más integral, con la participación activa de diversos actores y la consideración de aspectos socioambientales críticos en la planificación, contribuyendo al desarrollo sostenible. Destacó la importancia de la implementación de las recomendaciones de la EAE y de la participación social en el monitoreo de los sistemas de gestión ambiental.