

Frontera Agropecuaria en la Amazonia: La infraestructura de gran escala como motor de la ampliación en función de los mercados de tierras, energía y minería mundiales

Rodrigo Botero Garcia¹



Resumen

El incremento en el consumo de alimentos (concentrados para animales o humanos), de energía derivada de combustibles fósiles y de minerales estratégicos para las comunicaciones, está siendo afectado con el crecimiento de países como China, India, Brasil y Rusia. La búsqueda de tierras de bajo costo adaptables a la agricultura comercial, es cada vez mayor, así como los procesos de exploración de recursos minero-energéticos. Grupos empresariales internacionales, así como a través de testaferros nacionales, y grupos de comerciantes, ganaderos, narcotraficantes y grupos armados ilegales, evalúan, apropian y consolidan cada vez más territorios para la demanda internacional y nacional de tierras y para ello, se buscan escudar en diferentes herramientas jurídicas y vacíos de control estatal significativos. Estas oportunidades de desarrollo económico para satisfacer estos mercados, requieren de una malla de infraestructura robusta que permita la movilización de productos, poblaciones y acceso a puertos de mercados internacionales.

En la región de la transición entre la Orinoquia y Amazonia Colombiana, se configura de manera cada vez mas nítida, un proceso de apropiación ilegal e informal de tierras, desarrollo y planeación de infraestructura de transporte en diferentes categorías y ampliación del área potencial de desarrollo energético y minero. Los trazados planteados

¹ Director Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS). C.e: rbotero@fcds.org.co Cartografía: Adriana Rojas Suarez. Coordinadora SIG FCDS. www.fcds.org.co

para el desarrollo de la infraestructura de transporte, parecen reforzar los proyectos de ampliación de la frontera agropecuaria y minero energética, y por ahora coinciden con las zonas de acaparamiento ilegal de tierras, en casos emblemáticos (Marginal de la Selva; Transversal de la Macarena; Calamar - Miraflores; Granada - San José entre otras).

“En la región de la transición entre la Orinoquia y Amazonia Colombiana, se configura de manera cada vez mas nítida, un proceso de apropiación ilegal e informal de tierras, desarrollo y planeación de infraestructura de transporte en diferentes categorías y ampliación del área potencial de desarrollo energético y minero.”

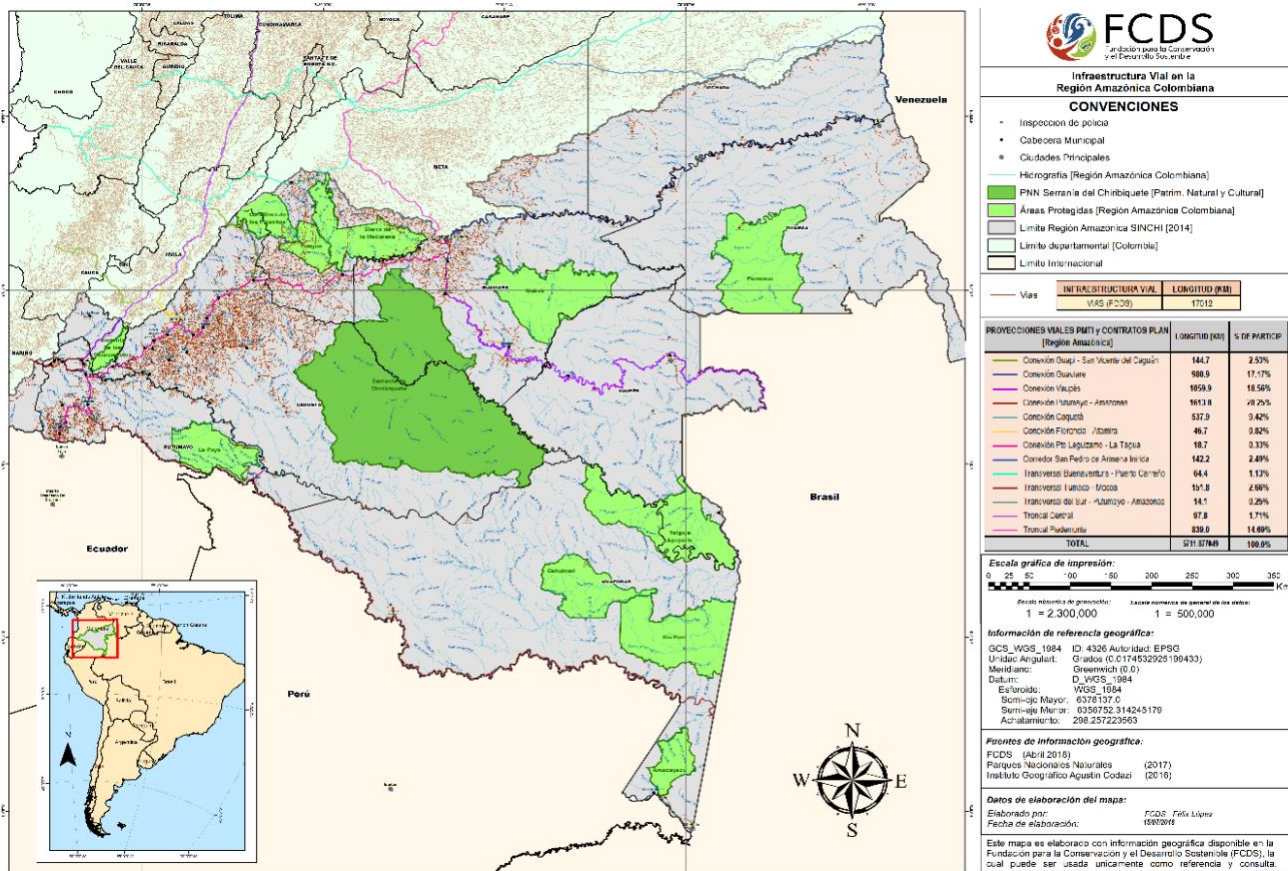
Diferentes poblaciones están siendo vulneradas en sus derechos territoriales, (como es el caso de resguardos indígenas y reservas campesinas), así como áreas de alta sensibilidad ambiental (parques nacionales, reservas forestales, distritos de manejo). Grupos armados disidentes están realizando un proceso en otra escala, que incluye distribución de tierras, apertura de vías locales, y promoción de la ganadería y cultivos de coca como motor económico. La infraestructura de transporte, sea nacional o local, legal, ilegal, está siendo el principal motor de la ampliación de la frontera agropecuaria, ligada a la búsqueda de tierras para mercados internacionales o poblaciones locales que pueden ser parte del mismo proceso global, en un primer momento.

El contexto regional

En los últimos años, la región del sur del Meta, norte del Caquetá y Guaviare, han sido escenario de una importante transformación territorial, que ha coincidido con la parte más crítica del conflicto armado previo a la negociación de paz, y más recientemente, el inicio de la implementación de los acuerdos de postconflicto.

Ciertamente, de lo más llamativo de este proceso, es la importancia que viene concentrando San José del Guaviare, un pequeño asentamiento urbano de no más de 50 mil habitantes, el cual está siendo proyectado para ser un “hub” regional de transporte intermodal, en medio de una de las zonas más sensibles ambiental y culturalmente del país. (Ver mapa No. 1)

Mapa No. 1. Infraestructura vial en la región Amazónica colombiana



La región del Guaviare, recibirá, según la información consignada en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI, Mintransporte, 2017), los siguientes proyectos y conexiones:

- El mejoramiento vial de la carretera Neiva - Balsillas - San Vicente del Caguán que conecta el tramo Macarena – San José.
- La construcción de la carretera transversal de la Macarena, que se conectará con el eje Granada - San José.
- La proyección de la carretera Marginal de la Selva, en su trayecto Macarena - San José, que recibirá el flujo desde Puerto Asís hasta la Macarena y los flujos de Villavicencio – Granada - Puerto Concordia.
- La consolidación del eje Granada – San José del Guaviare.
- La construcción de la vía San José a Puerto Gaitán (Meta).
- La construcción de la hidrovía por el río Guaviare entre San José y Puerto Inírida.
- El mejoramiento vial entre San José y Calamar y su conexión con la hidrovía del río Vaupés entre Calamar y Mitú.

Son, al menos estos siete proyectos que van a incrementar de manera significativa el tránsito de pasajeros, la demanda de servicios, la inversión económica, la valorización de la tierra y por ende una atracción poblacional que incrementará el tamaño de los actuales asentamientos urbanos con énfasis en San José.

Estos proyectos, claramente están respondiendo a unas perspectivas de incremento en la movilidad regional de materia y energía con suficiente valor agregado para que se justifique esta inversión en infraestructura y se pueda llegar de manera rápida a su punto de equilibrio para compensar la inversión. Este es el caso de la agricultura industrial, en particular la palmicultura, que se expande rápidamente en estas zonas, pero no siendo el único sistema con potencial agroindustrial.

Este escenario, es compatible con los procesos regionales que se empiezan a observar cada vez con mayor impacto en la matriz del paisaje socio-ambiental:

- De una parte, la ampliación del área de siembra de palma africana, que se ha venido consolidando en la cuenca del río Ariari y zonas de sabana hacia Mapiripán y Puerto Concordia. Condiciones agroecológicas similares se encuentran en las sabanas de la Fuga, cuenca del Guayabero-Guaviare y Sabanas del Yará. (Ver foto No. 1)

Foto No. 1



- Ampliación de la ganadería en las áreas de deforestación del Guaviare, que coinciden con la ampliación de la red departamental, las proyecciones del Plan Maestro de la Orinoquia, el contrato Plan de Meta, Guaviare y Caquetá, entre otros planes de gobierno nacional o regional.
- La propuesta de frontera agropecuaria de la gobernación del Guaviare, que a diferencia de la UPRA (que se estima en la línea de deforestación de 2010. Resolución 261 de junio de 2018) , está proyectada en la deforestación de 2016.
- El estudio y solicitud de la Reserva Forestal de Ley 2da. en el Guaviare, que incluye el interfluvio Itilla - Unilla y zonas adyacentes a la Reserva Nacional Natural Nukak.
- Concentración de la posesión de tierras de manera alarmante en los municipios de San José, Retorno y Calamar, con énfasis en las veredas ubicadas en la zona solicitada para sustracción de la Reserva Forestal.
- Concentración de grandes latifundios en la Zona de Reserva Campesina del Guaviare y desplazamiento de población campesina hacia las zonas de frontera agropecuaria.
- Invasión de los resguardos indígenas Nukak y Yaguará II, no solamente por procesos de colonización, instalación de cultivos de coca, sino desarrollo vial e instalación de latifundios ganaderos y de agricultura intensiva.
- Ampliación de la frontera vial, más allá de la zona de sustracción de reserva forestal, en el tramo Calamar - Miraflores. (Ver Foto No. 2).

Foto No. 2



Todo lo anterior, va configurando un escenario en el que el mercado de tierras, la especulación de precios por actuales y futuras inversiones de infraestructura vial, pero en particular, la posibilidad de que se dé un proceso de adquisición y cultivo de tierras que están cada vez más en una condición de mejora en su competitividad por las siguientes razones:

1. Precio bajo en el mercado nacional (cuando se da legalmente e inexistente cuando se da por apropiación de bosques en baldíos) y aun mas bajo en el internacional.
2. Tierras con mejora en la conectividad vial y acceso a mercados regionales e internacionales con llegada a puertos.

3. Tierras mecanizables (planas, sin limitaciones serias desde el punto de vista físico).
4. Zonas agroecológicas aptas para producción de cultivos de alta demanda internacional para alimentos concentrados (maíz, sorgo, soya), aceites y biocombustibles.
5. Seguridad jurídica para implementar modelos como Zidres (acaba de ser creada la primera en Colombia en Puerto López, Meta), o arrendamientos de baldíos.
6. Posibilidad de asociación con grandes tenedores latifundistas en áreas adjudicables.

“La aparición de las primeras zonas de siembra de palma africana en las sabanas de la Fuga (Guaviare), ejemplifican esta búsqueda de tierras para cultivos que requieren de gran inversión de capital y de bajo costo en su adquisición.”

Lo anterior, posibilita la aproximación de diferentes tipos de inversionistas a la región, la cual se vislumbra como una de las áreas de mayor potencial de transformación en los próximos años en vista de la potencialidad económica que representa el conjunto de inversiones y condiciones de disponibilidad de tierras para grandes capitales agroindustriales.

La aparición de las primeras zonas de siembra de palma africana en las sabanas de la Fuga (Guaviare), ejemplifican esta búsqueda de tierras para cultivos que requieren de gran inversión de capital y de bajo costo en su adquisición. Según versiones locales, inversionistas chinos, entre otros, han aparecido en zonas como las Sabanas del Yarí (Caquetá), las sabanas de Puerto Gaitán (Meta), así como aparentemente, también aparecen intermediarios regionales, en los municipios de Calamar y Miraflores. (Ver China's Belt & Road Initiative; Laurence Bill 2018).

Es interesante revisar cómo van a operar a futuro las inversiones de capitales internacionales en infraestructura de transporte, asociadas a grandes proyectos de agroindustria, minería y petróleo, que parece ser el horizonte de largo plazo que plantea el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en su zonificación del país, en la cual incluye las áreas de Guaviare, Guainía y Vaupés dentro de la Orinoquía. Así las cosas, tiene lógica la relación entre el Plan Maestro Intermodal de Transporte, el Plan Maestro de la Orinoquia, y la expansión de la frontera agropecuaria y minero energética en el mediano plazo, a pesar de lo planteado con instrumentos tales como la propuesta de UPRA para delimitar la frontera agropecuaria.

Las expectativas de desarrollo de hidrocarburos (cuenca Caguán Llanos), son significativas, en especial alrededor del área de manejo especial de la Macarena hasta las sabanas del Yarí, son fuente de atracción poblacional para la prestación de servicios, lo cual incluye un elemento adicional de complejidad territorial, pues son precisamente los impactos indirectos de esta industria, los que generan realmente un efecto difícil de mitigar operativa y financieramente.

Condición aún más compleja, la que se puede generar en el caso de futuros desarrollos de extracción en gran escala de Coltán en el Guainía, (lo cual se puede viabilizar con el proyecto de hidrovía por el río Guaviare); vale la pena recordar como ejemplo, los controvertidos enclaves de extracción de Coltán en el Congo desarrollados por empresas Chinas. Los impactos directos e indirectos de minería de gran escala en la Amazonía, en zonas del escudo guayanés, son aún desconocidos para el cúmulo de conocimiento que tiene el país, mas allá de lo sucedido con la minería ilegal de oro aluvial, extraído en mediana y pequeña escala.

En síntesis, la Amazonía colombiana, puede estar al borde de presenciar una expansión de la frontera agropecuaria motivada por la presión internacional sobre tierras de bajo costo

que puedan servir para ofertar alimentos y biocombustibles en el mercado internacional y regional. Las proyecciones internacionales de demanda energética y minera para los próximos años (petróleo, gas, coltán), se suman a esta presión sobre la región de transición Orinoquía - Amazonía, y hacen viable económicamente la construcción de grandes proyectos de transporte intermodal que van a conectar esta región con los mercados internacionales y centros de demanda regional y nacional. Estos proyectos de transporte intermodal pueden tener capitales potenciales de inversionistas que estén involucrados de la misma manera en los proyectos agroindustriales, como parece ser el caso chino y brasilero, así como de inversionistas nacionales, como es el caso del grupo Sarmiento Angulo (concesiones viales e inversiones agrícolas en altillanura) y otros.

Lo que parece inexorable es que el impacto ambiental de esta expansión se verá reflejada en una mayor deforestación, en zonas que son de interés para los acaparadores de tierras que ven una oportunidad de negocio de gran escala, dada la debilidad del Estado para controlar el acceso y mercado legal de tierras, así como la garantía de derechos a poblaciones rurales marginadas y vulnerables, como son los pueblos indígenas y las comunidades campesinas de la región, que han ido replegándose en la frontera de colonización, supeditados a los actores ilegales de turno, y a las economías de la coca y venta de tierras baldías, como forma de supervivencia, bajo el control de grupos armados disidentes.

También se está dando la apropiación de los resguardos indígenas, Zonas de Reserva Campesina, parques nacionales, reservas forestales, por parte de grandes latifundios, sin que haya una real capacidad y voluntad del Estado para recuperar estas áreas. Lo que viene sucediendo en este momento en esta región, donde infortunadamente han persistido las bandas criminales heredadas del paramilitarismo, con influencia territorial y política, así como se ha dado la aparición de una de las disidencias de las FARC más notorias en el país, y éstas asociadas a la disputa por la administración de territorio, es la distribución de tierras dentro de grupos poblacionales que quedan inmersos en sus intereses económicos, políticos y militares.

La gravedad del asunto no se ha dimensionado de manera correcta, pero lo cierto es que hoy en día, hay un proceso “paralelo” de apropiación de tierras, desarrollo de infraestructura vial local, promoción de la ganadería y de la coca como medio de desarrollo económico, y consolidado por la distribución y asignación de tierras en por lo menos los tres departamentos de la transición Orinoquía – Amazonía (Meta, Guaviare y Caquetá).

Semejante fenómeno, no debería pasar desapercibido, y mucho menos quedar sin una respuesta equivalente, en el sentido de privilegiar con proceso de formalización de la propiedad, inversión de infraestructura vial local, y promoción de la economía campesina, como mecanismo para consolidar la gobernanza en el proceso de implementación de los acuerdos de paz, en especial lo referente a la definición de la frontera agropecuaria, y la protección de las reservas ambientales del país, en el marco de una reforma rural integral.

Sin embargo, esto parece estar cada vez más lejos, y el avance de la ampliación de la frontera por estas grandes expectativas de apropiación de tierras y desarrollo agroindustrial (y futuro minero energético) viabilizadas en la infraestructura de transporte, posiblemente financiado en algunos casos por los países y empresas privadas vinculadas a mercados internacionales, parece inexorable.

“En síntesis, la Amazonía colombiana, puede estar al borde de presenciar una expansión de la frontera agropecuaria motivada por la presión internacional sobre tierras de bajo costo que puedan servir para ofertar alimentos y biocombustibles en el mercado internacional y regional.”

