



MILITARIZACIÓN, MEGAPROYECTOS Y ECOCIDIO EN EL PACIFICO COLOMBIANO



El plan militar de los EE. UU. es construir y articular en el conjunto de islas del Pacífico una cadena de estaciones navales con radares que se extiende hasta el Caribe, para controlar sus zonas de influencia y las fuentes de recursos naturales estratégicos para la seguridad geopolítica y energética norteamericana.

En un contexto de conflictividad internacional y de disputa con las grandes potencias por el control regional, el temor de EE.UU. es la injerencia de dos de sus principales enemigos: China y Rusia. Por eso, el propósito de unir a Costa Rica, Colombia, Panamá y Ecuador en la protección del "**Corredor Marino del Pacífico**", como parte de su "estrategia marítima".



Hoy, la estrategia militar norteamericana cambia y se reorienta en la construcción de una fuerza conjunta a través de acuerdos con países aliados. Estados Unidos, para fortalecer su presencia en los mares, creó hace ya varias décadas una serie de Comandos Navales que abarcan diversos lugares en el mundo, con áreas de responsabilidad específica de "combate unificado". Colombia está en el área del "Comando Sur", que controla Latinoamérica, el Caribe y que orienta las fuerzas armadas colombianas.

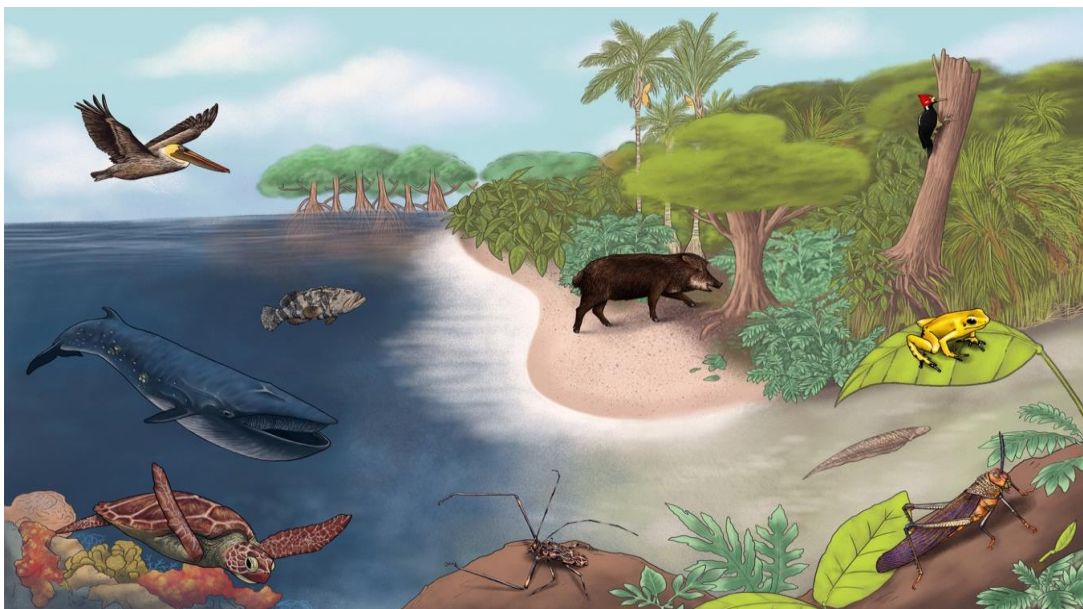
Estados Unidos dirige su "estrategia marítima" hacia alianzas, a través de las cuales ejerce su hegemonía de potencia neocolonial, para mitigar también el enorme gasto de su aparato militar y la afectación de su economía, que han generado sus recientes intervenciones en el mundo.

Como parte de este plan, Colombia ingresa a la Organización del Tratado Atlántico Norte (OTAN) en el 2018. En enero de 2024, se registra el ingreso de la Naval colombiana a la convergencia internacional denominada "**Fuerza Marítima Combinada**" e ingresa al grupo de marinas de 41 países, bajo el principio estratégico de fuerza conjunta, liderado por el complejo Naval de los EE. UU., que tiene hoy como centro de operaciones el Oriente Medio, con vocación de intervenir en otras partes del mundo, incluida América.

El presidente y la ministra de Ambiente reconocen que: *"... en el estratégico **"Corredor Marítimo del Pacífico Tropical Oriental"**, hay intereses de "defensa" estratégica de los EE. UU., en disputa con potencias extra continentales, en especial China, más algunos asuntos relacionados con extracción de recursos naturales, como pesca..."*

Con lo anterior se van develando los intereses en juego en nuestro país y se confirma el discurso populista de un gobierno que grita cambio pero que en la práctica permite el remozamiento de políticas neoliberales totalmente contrarias a la protección del ambiente y la biodiversidad.

Si bien la lista de megaproyectos y enclaves en la región pacífica es larga, aquí haremos mención de algunos de ellos y los graves impactos ambientales, sociales, de violación de derechos humanos y de pérdida de soberanía. Así pretendan disfrazar y maquillar sus alcances, todo apunta a un gran ecocidio en este corredor marítimo.



El canal seco interoceánico (CSI): Este proyecto fue presentado en el año 2000 en el marco de la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), con un costo de 4.500 millones de euros con los que se piensa construir un ferrocarril y un poliducto que permita la transferencia de mercancías entre el Atlántico y el Pacífico, y la posibilidad de la conexión fluvial por los ríos Atrato y Truandó; la construcción de varios puertos secos y el establecimiento de zonas francas en la región del Darién. Solo en interconexión eléctrica se habla de una inversión de \$221 millones de dólares. Si bien este proyecto se ha visto empantanado por múltiples intereses en juego, aún sigue pendiente su materialización.

Puente terrestre interoceánico (PTI): Durante el mandato de Santos, el gobierno chino le propuso construir una línea férrea que una al Atlántico y el Pacífico (220 kilómetros para atravesar el Darién chocono). Con el financiamiento del Banco de desarrollo de China y operado por el Grupo Ferroviario chino, incluso hicieron los respectivos estudios sobre los gastos de transporte por tonelada y el costo de la inversión.

Pero, si bien esta fue una medida de presión para que el Congreso de Estados Unidos ratificara en el 2011 el TLC (Tratado de Libre Comercio) entre los dos países, esta mega obra cobra fuerza en el **Corredor Marítimo del Pacífico**, pero esta vez bajo el dominio norteamericano.

Puerto multipropósito de Tribugá: Si bien este megaproyecto no pasó de ser una prioridad en el Plan Nacional de Desarrollo del gobierno de Álvaro Uribe (2002-2006), obra calculada en 700 millones de dólares, sí ha tenido repercusiones ambientales, de desplazamiento de comunidades ancestrales y el asesinato de líderes ambientales, como fue el caso de Juana María Perea a mano de los paramilitares en el año 2020.

Tren interoceánico del Chocó: El pasado 4 de julio, el presidente propuso tramitar una consulta popular para que se decida la construcción de un tren transoceánico para el transporte de mercancías que le compita al Canal de Panamá. Dicho tren consistiría en un corredor elevado entre Cupica (Chocó) y Turbo (Urabá antioqueño) de 198,6 kilómetros. Un megaproyecto que le apostaría a conectar los dos océanos más grandes del mundo: el Pacífico y el Atlántico.

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) está llevando a cabo el estudio de prefactibilidad del corredor férreo Darién - Cupica. Este proyecto busca establecer un canal seco ferroviario en la zona del Darién chocono, complementado con puertos en Cupica y Darién, con el objetivo de promover la intermodalidad y la multimodalidad en el transporte de pasajeros y carga.

La iniciativa plantea ser una competencia directa para el Canal de Panamá. El desarrollo del corredor férreo interoceánico y los puertos en la región pretenden mitigar los cuellos de botella en las rutas marítimas de comercio mundial, ofreciendo una alternativa "eficiente y competitiva" en el tránsito de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Tren de Buenaventura a Barranquilla: Con el proyecto del Corredor Férreo del Pacífico, se busca reactivar una línea de 838 kilómetros desde el puerto de Buenaventura hasta el municipio de La Felisa en Caldas y que desde ese punto se conecte con la línea férrea activa de La Dorada a Chiriguaná, para garantizar la conexión de los puertos de Buenaventura con los del Caribe. Una vez sea terminada la etapa de prefactibilidad, se conocerán tanto el tema de trazados como el relacionado con la financiación.

Enclaves con el departamento de Chocó: En el Plan Maestro de Infraestructura se tienen 3 proyectos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo, para los centros de desarrollo subregionales de Baudó (Medio Baudó), San Juan (Istmina) y Darién. Los proyectos van desde la construcción de la calzada bidireccional del corredor Buenaventura Novita y la rehabilitación del corredor Quibdó Bolombolo y la construcción de la vía Las Ánimas Nuquí.



Base militar gringa en la isla Gorgona: Situada en el mencionado "Corredor Pacífico", la Isla Gorgona y su entorno marino tienen asignada una importancia geopolítica crucial en el mundo, tanto por su ubicación en una de las rutas más importantes del Pacífico, como de manera especial por su proximidad al área de control del Canal de Panamá y de toda la región ístmica del continente; *"la dulce cintura de América"*, con potencialidades de comunicación interoceánica, además de Panamá, a través de otros países. México, por el Istmo de Tehuantepec; Nicaragua, a través del lago de Nicaragua y río San Juan; Colombia, en la ruta Atrato-Truandó, mediante canales, vías fluviales, carreteras o ferrocarriles. Tanto el extractivismo de recursos estratégicos, de mar y tierra, hacia el mercado mundial como su transporte naval incrementan la importancia del control de la región y los conflictos asociados a la geopolítica de la energía.

Su financiación la realiza la Oficina Internacional de Asistencia Antinarcótica de los Estados Unidos. Inició su trámite en el Gobierno Santos. La licencia de construcción emitida bajo la resolución 1730 de 2015, se ha demandado porque carece de estudios previos de soporte sobre impactos sociales y ambientales. Además, de no contar con la consulta previa de las comunidades.

Caminando hacia un ecocidio ambiental: La destrucción masiva de flora y fauna u otra acción que pueda causar un desastre ambiental están tipificadas como crímenes de ecocidio en el ámbito internacional y en Colombia, mediante la Ley 2111 de 2021, que lo define como "*daño masivo y destrucción generalizada y grave y sistémica de los ecosistemas*". Según expertos, el cambio de uso de áreas protegidas, ya sea mediante obras militares o megaobras marítimas proyectadas, puede lesionar de manera grave la flora y la fauna, todo el medio natural y la vida de sus comunidades.

Estas posibles obras afectarían la movilidad de las ballenas que, con el aumento del tráfico marítimo, podrían chocar con las embarcaciones; las tortugas migrarían; los murciélagos, aves y otras especies serían afectadas por las emisiones electromagnéticas de radares; el suministro constante de combustibles a los barcos deja caer gotas al agua, que con el sol se convierten en sustancia tóxica. También se afectaría de manera directa la sostenibilidad ambiental y social de la región; aumentaría los impactos sobre el capital natural y destruiría los ecosistemas estratégicos y la diversidad biológica, potencializando la crisis climática global.

Ejército de Liberación Nacional

¡Colombia... Para los Trabajadores!

¡Ni un Paso Atrás... Liberación o Muerte!

Montañas del Occidente Colombiano

Frente de Guerra Occidental Ogli Padilla.

¡Comandante Fabián!