

Las organizaciones locales en contextos de desarrollo: el caso de los consejos comunitarios del tramo construido de la carretera Las Ánimas-Nuquí (Chocó)

LILIANA GRACIA HINCAPIÉ

Local Organizations in Development Contexts: The Case of Las Ánimas-Nuquí Rode Communities Councils

Antropóloga de la Universidad Nacional de Colombia. Integrante del Grupo de Estudios Afrocolombianos (GEA) del Centro de Estudios Sociales (CES) de la Facultad de Ciencias Humanas y del grupo de investigación “Relaciones interétnicas y minorías culturales” de la UNIJUS, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la misma universidad.
lilianagraciah@gmail.com

Resumen

En este artículo se muestra el funcionamiento y la dinámica de las organizaciones étnico-territoriales, como son los consejos comunitarios, en contextos de modernización y desarrollo, como es la carretera Las Ánimas-Nuquí en el departamento del Chocó. Esta carretera ha impuesto una nueva dinámica y ha generado impactos en la vida local, como la amenaza a la seguridad alimentaria, grupos armados, cultivos ilícitos, prostitución y dependencia económica de las poblaciones a la carretera, que afectan también el funcionamiento de las organizaciones locales de comunidades negras que habitan los territorios del trazado vial. Se presenta unas reflexiones acerca de la difícil situación de los consejos comunitarios en la carretera, sus debilidades, fortalezas, amenazas y estrategias organizativas, así como prácticas de apropiación, reelaboración y/o resistencia de las organizaciones locales como respuesta a la carretera.

Palabras clave: consejos comunitarios, acción colectiva, comunidades negras, carretera Las Ánimas-Nuquí, proyectos de desarrollo.

Abstract

This article shows the changing dynamic of ethnic-territorial organizations, also known as community councils, in the context of modernization and development, as it is the construction of Las Ánimas – Nuquí Road in Chocó department. This road has impacted local life in numerous ways by threatening food security and bringing in armed groups, illicit crops, and prostitution while promoting economic dependence on the new road. This has also affected the functioning of the local black communities' organizations in surrounding territories. This article discusses the difficult situations community councils on the road face: their weakness, their strengths along with threats and new organizational strategies as practices of appropriation, reprocessing and resistance as a response to the road.

Key words: Community Councils (consejos comunitarios), collective action, black communities, Las Ánimas – Nuquí Road, Development projects.

ESTE ARTÍCULO es el resultado del trabajo de grado y dirigido por Jaime Arocha, titulado “Consejos comunitarios: actores, funciones y acciones. Una estrategia organizativa entre las comunidades negras del tramo construido de la carretera Las Ánimas-Nuquí (Chocó)” y una versión revisada de la ponencia del mismo nombre en el simposio “Historia, población y territorio en la región del Pacífico colombiano”, 13 Congreso de Antropología en Colombia, octubre 2 de 2009. Forma parte de actividades de investigación del Grupo de Estudios Afrocolombianos (GEA) del Centro de Estudios Sociales (CES) de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia sede Bogotá y del grupo “Relaciones interétnicas y minorías culturales” de la UNIJUS, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la misma universidad.

LGH

Introducción

Desde principios del siglo pasado, en el país se comienza la construcción de la Carretera Panamericana¹, que actualmente está interrumpida en el Tapón del Darién² al noroccidente colombiano. Un tramo de la carretera en nuestro país es el ramal Las Ánimas-Nuquí, que conecta, al interior del país, eje cafetero con la costa norte del océano Pacífico. Este ramal se desarrolla en el departamento del Chocó y ha sido llamado también Ruta Sur (Díaz, 2006).

En 1967 se comienza a construir interrumpidamente y se para en 1992 por los indígenas emberas, ya que representaba un peligro que para sus territorios, y el Inderena ordena la suspensión por no tener licencia ambiental. Se alcanzaron a construir 67 km³ entre La Ye, población de Unión Panamericana, y El Afirmado, cerca al Alto Baudó, que es llamado “tramo construido” y es donde se desarrolla el trabajo de campo.

Entre mayo y agosto de 2009 hice trabajo de campo en diez comunidades negras del tramo de la carretera que ya fue construido –Las Ánimas, Guapandó, Managrú, Puerto Pervel, Tuadó, Puerto Juan, Paimadó, Villacontó, La Victoria y Antadó– con la aspiración de conocer los efectos de la carretera en las organizaciones locales y

-
1. Proyecto que nace del acuerdo de las naciones americanas de crear una red vial que uniera a todos los países del continente.
 2. Zona selvática montañosa con una gran biodiversidad. Por estas condiciones, la construcción de una vía carretable ha sido muy difícil; sin embargo, continua siendo un proyecto importante a realizar.
 3. En afirmado, material en pequeña piedra.

predecir los posibles acontecimientos que acarreará la terminación del resto de la vía. Traté de llevar a cabo una etnografía situada, consistente en “experimentar e interpretar las experiencias personales y colectivas cotidianas en el marco de procesos estructurales de cambio económico y social” (Meza, *sf*), con énfasis en procesos político-organizativos para identificar, describir y reflexionar acerca del funcionamiento, dinámica, cambios y estrategias que los consejos comunitarios han puesto en marcha dentro del contexto particular de la carretera. Me valí de entrevistas semiestructuradas, observación participante, diario de campo, revisión de documentos de los consejos comunitarios, grabaciones de audio y fotografías, desde una perspectiva crítica que no se fijó en los actores sociales como seres exóticos o lejanos, sino como coparticipes en la construcción de la nación y la democracia del país. Así,

la construcción de conocimiento antropológico se realiza en condiciones donde el Otro es parte constitutiva y problemática del sí mismo, y ello implica un esfuerzo peculiar de conceptualización y modifica la relación del antropólogo con su propio quehacer. (Jimeno, 2005)

La vía al mar, ramal Las Ánimas-Nuquí, se divide en tres tramos: tramo Nuquí –que se conecta con el puerto de Tribugá en el océano Pacífico–, tramo Alto Baudó y tramo construido. Esta carretera, que va desde la selva hasta el mar, atraviesa una amplia región protegida por títulos colectivos y comunitarios, como propiedad ancestral de las comunidades negras e indígenas de la zona, que están protegidos por el convenio 169 de la OIT⁴ y son inembargables, imprescriptibles e inalienables⁵. Los tramos Nuquí y Alto Baudó no se han construido⁶.

La vía al mar recorrerá 125 km de paisajes planos, ondulados, escarpados y montañosos.

En la dimensión político-administrativa, atraviesa seis municipios (Unión Panamericana, Cantón de San Pablo, Río Quito, Alto Baudó, Nuquí y tangencialmente a Quibdó). En la dimensión étnico-territorial, pasa por territorios de comunidades negras organizadas en siete consejos comunitarios mayores (Cocomaupa, Acisanp, Paimadó, Villacontó, Acaba, Cugucho y Riscuales). En cuanto a los territorios de comunidades indígenas, se identifican cinco resguardos: Gengadó, Amía, Miasa, Caimanero Jampapa y Jurubirá-Chorí. Las comunidades

4. Que se convirtió en ley nacional en mayo de 1991.

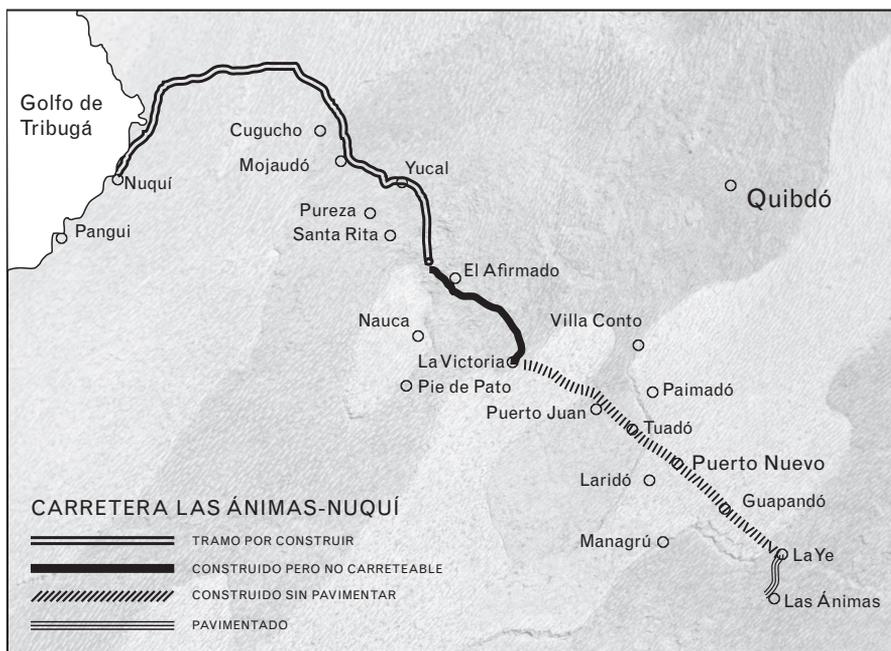
5. Ver también artículo 72 de la Constitución Política.

6. El Ministerio de Ambiente aprueba licencia ambiental 712 el 16 de abril de 2009, para el tramo 1, Nuquí-Cupirijo, que comprende 18 km.

indígenas del área de influencia del proyecto son doce en total. Cabe señalar que no hay una oposición tajante entre “zona construida” y “zona por construir”, sino más bien gradientes de cambio y de permanencia de la ecología y las formaciones socioculturales del lugar. (Meza, sf)

El tramo construido

La zona construida se caracteriza por el impacto que dejó la transformación de la cobertura vegetal por cuenta de la sucesión de bosques convertidos en despensas madereras, donde en su lugar se instalaron fincas ganaderas con cercas o trinchas, inusuales en el ámbito cultural chocono. Esta zona evidencia una mayor urbanización y densidad poblacional, que ha resultado de la llegada de personas foráneas blanco-mestizas y de las migraciones internas desde las cuencas hidrográficas hacia los puntos de intersección de los ríos con la carretera. Las economías agrarias y mineras del tramo construido acusan un marcado deterioro como consecuencia de la introducción de agroquímicos y de la minería tecnificada a base de dragas y retroexcavadoras, todo lo cual supone una mayor dependencia de los productos que llegan por la carretera. El tramo vial construido desde finales de los años 60, o lo que se conoce como “el tramo construido”, parte del



pueblo de La Ye, a pocos kilómetros de la cabecera municipal de Las Ánimas, en Unión Panamericana. El trazado atraviesa a Guapandó y prosigue recto hasta llegar a la población de Puerto Nuevo en la intersección con el río San Pablo. Luego siguen las poblaciones de Tuadó, Puerto Juan y el carretable termina en La Victoria, puesto que un derrumbe impide el paso de mototaxis y jeeps hacia las poblaciones de Antadó y Salvijo, en la parte alta del río Pató. Hasta allí llega la parte construida. (ídem)

La construcción de la carretera ha influido en la configuración de asentamientos, la movilidad de las personas, el intercambio comercial, la concepción del espacio y la apropiación del territorio, entre otros procesos económicos, sociales, culturales y políticos.

Pese a que las fuentes históricas y la memoria oral convergen en la idea de un poblamiento que se remonta al periodo colonial, la fundación de muchas comunidades es el resultado de la construcción del tramo de carretera entre La Ye y el Afirmado, entre las décadas de 1960 y 1970, ... lo que se encuentra es que las comunidades dispersas en las orillas de ríos y quebradas comenzaron a formar centros poblados, en los cuales se establecieron a raíz del trazado vial. La historia fundacional de muchas comunidades aparecerá, entonces, ligada a la historia misma de la carretera... La construcción de la vía al mar Las Ánimas-El Afirmado, ha influido en la concentración poblacional de familias que habitaban la zona en forma dispersa. (ídem)

Para todos los lugares es común la historia de su formación: antes, la gente estaba asentada a las orillas de los ríos y, cuando pasó la Compañía Pervel⁷ construyendo la carretera, las personas se fueron asentando a lado y lado de la misma. También llegaron personas de otras poblaciones cercanas a habitar estos lugares, que fueron campamentos de la Compañía. Muchos de los que habitan estos poblados trabajaron en la construcción de la carretera. Las personas de estas poblaciones se dedican ahora casi que a una sola actividad económica, ya que no hay alternancia de actividades, como se presenta en lugares como el alto Baudó, en el que se alternan la caza con la agricultura, la pesca, la siembra y la explotación de madera, lo que Arocha (1999) ha llamado adaptaciones polifónicas.

En conjunto, los impactos que ha generado la carretera en las comunidades negras por las que pasa han sido: colonización –llegada de

7. Compañía que construyó esta parte de carretera.

interioranos, sujeción económica, enajenación territorial–, intensificación en nuevas tecnologías de economías extractivas –oro y madera–, conflicto armado –paramilitares–, urbanización –relacionada con la idea de progreso, crecimiento acelerado de los asentamientos que trae mendicidad, prostitución, desempleo–, transformaciones agrícolas y alimentarias –cambio en los sistemas productivos, dependencia y consumo marginal, desabastecimiento alimentario–, integración marginal a un mercado regional y la entrada de economías ilícitas como la coca. La vía se ha establecido como el marcador del eje de asentamientos, que antes lo era el río. Se presenta la superposición de sistemas ribereños fluviales con la cinta vial que genera un efecto de embudo, pues toda la lógica económica, social y cultural de los primeros es absorbida por la segunda (Meza, sf).

Es un proyecto de desarrollo con la impronta de la modernidad y el progreso, que busca imponer una cultura (representada como civilizada) caracterizada por los discursos “mono” –monoteísmo, monogamia, monocultivo, monolingüismo–, y que van en contra de los discursos propios “poli” –politeísmo, poligamia, policultivo, polilingüismo–, que han sido tachados como particulares de poblaciones atrasadas⁸.

La Constitución del 91 y la Ley 70 de 1993

Hacia los años setenta, en el Chocó surge la Asociación Campesina Integral del Atrato (Acia), la primera organización campesina negra del litoral pacífico (Pardo, 2001), que fue formada con la asesoría de una corriente eclesial de tendencia de izquierda⁹. Después surgen la Asociación Campesina del Baudó (Acaba), que se conforma con la influencia del Movimiento Nacional Cimarrón, movimiento negro que a su vez surge por influencia de las luchas libertarias de los pueblos negros en Sudáfrica y de los derechos civiles en Norteamérica. La Asociación Campesina del San Juan (Acadesan) surge por impulso de la Organización Indígena Regional Embera Wuanan (Orewa), que a su vez fue conformada por la intervención directa de movimientos eclesiales de base, y la Organización Campesina del Bajo Baudó (Ocaba) surge por influencia del Partido Comunista de Colombia (Grueso, sf). Son procesos organizativos con base en discursos etnicistas, que comenzaron a luchar por la defensa de sus territorios y dieron lugar a políticas de etnicidad para estos pueblos (Restrepo, 2004)¹⁰.

8. Conversación personal con Jaime Arocha, Bogotá, abril de 2009.

9. Teología de la liberación.

10. Para profundizar sobre el proceso organizativo negro, ver Wade (1993).

Podríamos decir que la Coyuntura de la Asamblea Nacional Constituyente define un primer espacio de expresión pluriorganizativa de movilización de consenso y de construcción de una protesta-propuesta nacional de comunidad negra bajo una nueva expresión a partir de reivindicaciones de carácter cultural como derechos de un grupo étnico y a los requerimientos de un territorio bajo la concepción de hábitat y no simplemente de tierras o de suelos. (Grueso, 2009, 64)

La Constitución Política de 1991 reconoce a las comunidades negras como grupo étnico mediante el artículo transitorio 55, que ordena la creación de una ley especial para estas comunidades, que es la Ley 70 de 1993.

La Ley 70 reconoce y legitima una ocupación territorial ancestral de tipo colectivo, unas prácticas tradicionales de producción que han permitido el manejo sostenible del medio ambiente y una organización local autónoma. Determina principalmente: i) la creación de consejos comunitarios para obtener la titulación colectiva de las tierras de comunidades negras; ii) la participación de los representantes de las comunidades en el diseño, ejecución y coordinación de los planes, programas y proyectos de desarrollo, con el fin de que estos respondan a sus necesidades y aspiraciones; iii) el desarrollo autónomo de sus propios planes de vida; iv) la implementación de programas de etnoeducación que tengan en cuenta las particularidades culturales y sociales de las comunidades; y v) la implementación de la Cátedra de Estudios Afrocolombianos para que se conozca y difunda el conocimiento de las prácticas culturales propias de las comunidades negras y sus aportes a la construcción nacional (Sánchez et al., 1993).

Sin embargo, la apertura económica y la modernización contradicen los derechos territoriales étnicos. El conflicto armado y los proyectos de desarrollo económico disuaden los consejos comunitarios, expulsan a los habitantes de sus territorios, aumentan la minería tecnificada y facilitan la concentración de la tierra en manos de los grandes capitalistas (Arocha, 1998).

Consejos comunitarios

Los consejos comunitarios, entidades étnico-territoriales, máxima autoridad en tierras de comunidades negras, se crean para la titulación colectiva de los territorios a las comunidades negras ribereñas del Pacífico.

En la práctica, estos consejos no funcionan como se estipula en la ley, pues se presentan tensiones con las administraciones municipales,

con otras entidades estatales, con los grupos armados y con la misma comunidad por las regulaciones del uso de la tierra, además de los intereses influidos por el Estado y/o por el capital. Los intereses extractivos –oro, madera, palma–, turísticos, ilícitos –coca–, de implementación de infraestructura y de los megaproyectos interesados en la biodiversidad afectan en gran medida el funcionamiento y ejercicio de la gobernabilidad de los consejos comunitarios en el territorio, pues es precisamente este el que está en pugna.

Los consejos comunitarios han sido creados y regulados bajo la misma lógica de otras entidades administrativas estatales sin pensar en las lógicas culturales particulares de las comunidades negras; así, se han convertido en entes con los cuales el Estado puede establecer una comunicación para administrar las comunidades. De un lado, los consejos comunitarios son entendidos por el Estado como una institución para controlar y dialogar con las comunidades locales y, por otro, son entendidos por las comunidades como un espacio para la reivindicación de sus luchas y derechos como grupos étnicos (Oslender, 2008).

Los consejos comunitarios están integrados por la asamblea, que es toda la comunidad y la junta (Decreto 1745/95).

La función del consejo comunitario tiene que ver más con la cuestión de tierras, para servir como guardianes o salvaguardadores de los bosques, aparte de amparar a la gente y de demostrarle que el territorio es nuestro e infundirle un conocimiento que no vendan y no regalen, porque tiene mucho valor y al venderlo o regalarlo es como vendernos a nosotros mismos. Más que todo es velar por el normal funcionamiento de nuestra tierra. (Ángel Palacios, presidente consejo comunitario local de Tuadó, junio 30 de 2009)

Se han organizado consejos comunitarios locales o menores, y consejos comunitarios mayores o generales. Y para el caso de la carretera, estos consejos locales y mayores se han agrupado en una organización llamada Colectivo Territorial Afrochocó. Esta opción organizativa fortalece el proceso, pues facilita la formulación y ejecución de proyectos, y hacer negociaciones de algún tipo, además fortalece la idea de que las unidades sean las cuencas de los ríos y los títulos colectivos grandes (ver Tabla 1).

Los consejos comunitarios no tienen unos recursos asignados desde el Estado, los que captan para su funcionamiento se derivan de la explotación minera y maderera, y en el caso de los consejos del tramo, construido con los recursos del gobierno por la negociación de la vía. “La titulación colectiva y el surgimiento de los consejos comunitarios

Tabla 1. Descripción de los niveles en las organizaciones del tramo construido

Consejos comunitarios locales o menores	Consejos comunitarios mayores o generales	Colectivo Territorial Afrochocó
Son organizaciones de primer nivel. Están asentados en las veredas y corregimientos de los municipios –zona rural–. Están integrados por una junta y la asamblea.	Son organizaciones de segundo nivel. Representan y agrupan a los consejos locales ^a , de un mismo ente territorial ^b o cuenca ^c . Son la persona jurídica a quienes se asigna el título colectivo a través de una resolución que expide el Incoder y están reconocidos por el Ministerio del Interior. Están asentados en las cabeceras municipales –zona urbana– e integrados por una junta y la asamblea, esta última conformada por los consejos locales.	Es una organización de tercer nivel que agrupa a los consejos comunitarios locales, mayores y generales del área de influencia directa de la carretera, con la intención de consolidar la participación e inclusión de la comunidad en la toma de decisiones. Está integrado por una junta compuesta por los presidentes de los consejos mayores.

^a Son asociaciones de consejos comunitarios, constituidos de conformidad con el decreto 1745 de 1995, y las organizaciones que agrupan a más de dos organizaciones, inscritas en el Registro Único de la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior y de Justicia, siempre y cuando el área de influencia de dichas organizaciones corresponda a más de la tercera parte de los departamentos donde existan comisiones consultivas (art. 31, decreto 3770 de 2008) (Salazar, 2009:68).

^b Municipio.

^c Para el caso de los consejos mayores del tramo construido, agrupan consejos locales del mismo municipio; para el caso de los consejos mayores y generales de Niquí y Alto Baudó, agrupan los consejos locales de la cuenca.

generales, mayores y locales en la década de 1990 fue el comienzo de nuevas dinámicas de gobernabilidad” (Meza, sf).

Los consejos del tramo construido: debilidades, fortalezas y amenazas

La zona del tramo construido está integrada por: Consejo Comunitario Mayor de Unión Panamericana (Cocomaupa); el Consejo Comunitario Mayor de Cantón de San Pablo (Cocomacasan), en el cual se encuentran los consejos comunitarios locales de Guapandó, Puerto Povel y La Victoria; el Consejo Comunitario Mayor de Paimadó (Cocomapa), con los consejos comunitarios locales de Tuadó y Puerto Juan; y el Consejo Comunitario Mayor de Villacontó (Cocomavi), con el Consejo Comunitario Local de Antadó-La Punta y Salvijo.

A diferencia de otras comunidades negras en el Chocó y el litoral Pacífico, este proceso organizativo se dio cuando ya existía la carretera, lo cual lo hace especial, pues, como se ha venido mencionando, la carretera genera unas dinámicas sociales, económicas y culturales particulares que inciden en estos procesos organizativos.

El Colectivo Territorial Afrochocó se creó hace cinco años con el fin de asegurar las condiciones de permanencia en el territorio, el respeto

a sus planes de vida y las condiciones de vida digna y de beneficios del proyecto, así como adelantar acciones frente al gobierno y buscar acompañantes en el desarrollo de la iniciativa (ídem). Surgió ante la falta de un proceso de consulta previa¹¹ entre el Estado y las comunidades, y a la fragmentación de las negociaciones que se llevaban a cabo en cada ámbito étnico-territorial. Este colectivo

busca la cooperación, apoyo mutuo e intercambio de experiencias entre los actores organizativos de los tres territorios que atraviesa la carretera Ánimas-Nuquí. Concretamente, la formulación conjunta y orgánica de planes, programas y proyectos que involucren los siete territorios colectivos y que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de la gente asentada en las 126 comunidades agrupadas en el Colectivo Territorial. Como lo manifiestan los adalides del colectivo, esta articulación es un esfuerzo voluntario para salirle al paso a las amenazas y atentados en contra de la permanencia de las comunidades en el territorio, lo cual plantea y exige la necesidad de encontrar alternativas de coordinación organizativas, de comunicación, políticas, jurídicas, económicas y culturales reales que den sostenibilidad al proceso de gestión territorial con criterios autónomos. (ídem)

Está conformado por los representantes legales de los consejos mayores de Cétegui, Unión Panamericana, Cantón de San Pablo, Río Quito, Villaconto, Baudó y Riscales¹², y unos asesores en el tema social, jurídico, administrativo, económico, forestal y ambiental. El colectivo lleva cinco años formulando propuestas, haciendo trabajo de fortalecimiento con los consejos locales y mayores, e interlocutando con el gobierno para lograr los acuerdos¹³.

Los consejos comunitarios del tramo construido fueron constituidos hace más o menos diez años, todos con el propósito de obtener el título colectivo de los territorios (ver Tabla 2).

Desarrollo y movimientos sociales

El desarrollo es “la práctica de vincular conocimiento y poder

11. Decreto 1320 de 1998 del Ministerio del Interior: “Por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio”.

12. Área de influencia de la carretera.

13. Entrevistas con Zulia Mena, asesora Colectivo Territorial Afrochocó, líder de comunidades negras (julio 21 de 2009) y Carlos Latorre, representante legal Colectivo (julio 24 de 2009).

Tabla 2. Situación de los consejos comunitarios del tramo construido

Debilidades	Fortalezas	Amenazas
Parcial conocimiento de la Ley 70 y el decreto 1745, que está focalizado en los presidentes de los consejos comunitarios. La comunidad, en general, no tiene claridad acerca de lo que significa el título colectivo y los consejos comunitarios.	La existencia de las juntas de los consejos, a pesar de la difícil situación en la que se encuentran: falta de recursos, relación conflictiva con las alcaldías, grupos armados y cultivos ilícitos.	Las relaciones conflictivas con las administraciones municipales, que no permiten el buen desarrollo de los consejos y amenazan su autonomía, dejándolos dependientes de las mismas (Villa, 2004; Oslender, 2008; Agudelo, 2005).
La ruptura de la comunicación entre consejos comunitarios locales, mayores y colectivo. Ha generado conflictos al interior de la organización.	La creación del Colectivo Territorial para la negociación de la vía. Como forma de asociación no los deja solo en el espacio local, sino que se proyecta a nivel departamental y nacional.	Las pretensiones de las alcaldías y los políticos de la región de tener incidencia dentro de las juntas de los consejos para apropiarse de los recursos que llegaran por las negociaciones de la carretera. Esta situación amenaza gravemente la autonomía y gobernabilidad de los consejos comunitarios.
No tienen recursos asignados por parte del Estado para su funcionamiento, lo que no permite que las juntas de los consejos puedan movilizarse y desarrollar proyectos.	El conocimiento del territorio y la conciencia de su conservación.	La entrada de grupos armados, como los paramilitares, que enfrentan las estructuras organizativas con su imposición de nuevas reglas, y la desterritorialización, que no permite un ejercicio de colectivo del territorio.
Los recursos que llegan a algunos consejos comunitarios son por concepto de explotación minera y maderera. Los consejos, al no tener recursos, se ven obligados a permitir la explotación de los recursos naturales de sus territorios con graves consecuencias tanto a nivel ambiental como social y cultural.	El interés de algunos líderes por mantener el proceso y generar estrategias que les permitan a las comunidades permanecer en sus territorios.	Las economías extractivas –oro y madera–, especialmente la minería con dragas ^a y las retroexcavadoras, que atentan contra las adaptaciones polifónicas de las comunidades afrochocoanas, los recursos naturales, la territorialidad ^b y la cultura.
Los presidentes de las juntas de los consejos han quedado solos en su labor, pues las juntas no se han convertido en un equipo de trabajo por el poco conocimiento de la parte legal y la falta de recursos.		Los cultivos ilícitos que capitalizan la naturaleza y traen terror y guerra.
La amenaza a la seguridad alimentaria, pues las personas ya no están cultivando, sino que dependen de la minería –dragas– y de los productos que llegan en un camión desde Pereira. Muchos de estos productos eran cultivados en la región.		La falta de credibilidad del colectivo dentro de las comunidades, por los supuestos malos manejos de los recursos de los proyectos de la vía. Además del abandono a las comunidades, pues se sienten solas e ignorantes de lo que concierne a los acuerdos de la vía.
La falta de voluntad política para desarrollar la Ley 70. El título colectivo por sí solo no garantiza la permanencia de las comunidades en el territorio ni un uso colectivo del mismo. Debe estar acompañado de otras acciones como los consejos comunitarios, pero estos no funcionan solos, necesitan un acompañamiento y un apoyo económico y organizativo, que le permita a las personas crear una consciencia de lo que significa el territorio y las leyes que los amparan.		Con la entrada de la carretera hace más de 30 años, personas foráneas han venido comprando tierras, aun hoy después de haber otorgado títulos colectivos. Cuando la carretera esté terminada, lo más probable es que los habitantes sean despojados de sus territorios a través de la guerra y también porque decidan vender a foráneos que les ofrezcan dinero.

^a Minería tecnificada a mediana escala.

^b Para ver la diferencia entre territorio y territorialidad, ver Villa (2004).

desde una racionalidad completamente distinta a la racionalidad que ha existido en cada lugar” (Escobar, sf).

La idea de desarrollo entendida [aquí] como propósito de alcanzar niveles de progreso y bienestar material y la generalización de patrones de comportamiento cultural modernos para el conjunto de la población mundial. (Agudelo, 2005:64)

En el Chocó, el proyecto moderno ha coexistido y ha sido resistido desde siempre, no llegó sólo con la carretera. Desde la esclavitud hasta las economías extractivas de hoy, pasando por los auges y caídas de oro, platino, caucho y maderas finas desde el siglo XVI hasta el presente, el Pacífico colombiano ha sido afectado por procesos y fuerzas propias de la modernidad capitalista (Grueso, Rosero y Escobar, 1997). Las comunidades negras han estado vinculadas al proyecto moderno desde que fueron esclavizadas y mantenerlas en esas categorías racistas ayuda a sustentar su posición periférica. De esta manera, la carretera, con su impronta desarrollista, garantiza que sigan ocupando esa posición y vuelva a ser válido el proyecto moderno en este lugar.

Las economías extractivas forman parte de la estrategia de entrada del capital en la región, cambiando los paisajes bioculturales, así como el discurso de la biodiversidad tiene efecto sobre la resignificación de los bosques tropicales (como valiosa reserva a nivel genético), sus gentes (como “guardianes de la naturaleza”) y sobre sus conocimientos (como conocimientos tradicionales de conservar la naturaleza) (Escobar, 1999). Se construye un espacio sobre un discurso dominante (Oslender, 2008). Así, también, el desarrollo vial y portuario es considerado como polo del desarrollo (Pedrosa, 1996).

Para las economías locales y la gobernabilidad, según las organizaciones étnico-territoriales, el desarrollo debe estar guiado por principios derivados de los derechos y las apropiaciones de las comunidades locales, y debe propender por la afirmación de las culturas y la protección de los ambientes naturales. Esto incluye nociones de compensación, equidad, autonomía, autodeterminación, afirmación de la identidad y sostenibilidad. Sugieren que cualquier estrategia de desarrollo debe fortalecer la identidad étnica y la capacidad de toma de decisiones. Debe ir más allá de la creación de infraestructura y el mejoramiento de las condiciones materiales para fortalecer las culturas y los lenguajes locales (Escobar, 1999). Se puede pensar como etnodesarrollo.

El etnodesarrollo “puede entenderse como la capacidad autónoma de una sociedad culturalmente diferenciada para guiar su propio desarrollo” (Bonfil, 1982:142). Bonfil también propone dos conceptos

importantes para entender el etnodesarrollo: cultura propia y control cultural. Con el primero se refiere a la integración de prácticas culturales autónomas y apropiadas, en donde se genere un diálogo entre elementos propios y ajenos, y la capacidad de decisión y control sobre ellos. El segundo es la capacidad del grupo social de decidir sobre los recursos culturales –propios, ajenos y apropiados–, de forma que el etnodesarrollo implica fortalecer y ampliar la capacidad autónoma de decisión (ídem, 145).

En estas prácticas, resistencia, apropiación y/o reelaboración son canalizadas en los movimientos sociales, que “son ante todo movilizaciones de reclamaciones o de desafío al estado para lograr reivindicaciones para sus protagonistas” (Pardo y Álvarez, 2001:232). Es importante una perspectiva de los movimientos sociales como espacios de producción de conocimiento y de lucha por la defensa y transformación de lugar (Escobar, sf).

De esta manera “el desarrollo de la acción colectiva depende tanto de las formas de organización y de los planteamientos ideológicos, como de los contextos políticos” (Pardo y Álvarez, 2001:232). Un aspecto relevante de examinar son las relaciones entre movimientos sociales y Estado, pues estas organizaciones representan los intereses de las comunidades para negociar con el Estado, contribuyen a la transformación de visiones sobre la conservación ecológica, a la discusión sobre su carácter étnico y a la necesidad de representación y de políticas claras por parte del Estado. Estas relaciones, además, son intervenidas por el discurso del desarrollo y por los intereses de los agentes del capital.

En el Pacífico colombiano, la mediación entre Estado y movimientos sociales se ha desarrollado en forma de negociaciones intensas entre las comunidades negras y los diversos organismos del estado colombiano. Estas negociaciones se desarrollan alrededor de los derechos etnoculturales a estilos de vida diferentes de la norma dominante andina y sobre derechos materiales a las tierras que las comunidades negras han ocupado desde hace varios siglos. (Oslender, 2000:206)

Existen implicaciones del lugar que determinan el accionar de los movimientos. Las comunidades no solo están determinadas por el espacio y el lugar, sino que en esta interacción también son productoras de espacios y de identidades que dialogan con el lugar específico en el que se producen (ídem, 213). En esa medida es interesante pensar cómo los procesos organizativos y de acción colectiva se desarrollaron en el contexto de la carretera, que es un enorme transformador del espacio y

que plantea unas lógicas espaciales específicas y de la misma forma el proceso organizativo de base ha sido particular.

Por la presencia de la carretera, las lógicas espaciales, que dieron forma a los modos de organización política, se han transformado. En este sentido es importante comprender cómo los consejos comunitarios de la zona del tramo construido se han desarrollado como organización política cambiando la lógica de río¹⁴ por la lógica de la carretera. Como se menciona antes, los consejos comunitarios del tramo construido de la carretera se formaron y desarrollaron con la condición de la existencia de la misma, hecho que incide en sus procesos político-organizativos y en el carácter de sus reivindicaciones étnico-territoriales.

En este sentido, las comunidades del tramo construido han transformado la lógica del río en lógica de la carretera, pues se convierte en el espacio dentro del cual construyen sus representaciones del territorio y se apropian del lugar. El río, en este caso, ya no representa el espacio por excelencia en el que se producen los procesos de identificación de las comunidades, ya la gente ha adoptado la carretera. Esto ha afectado también sus formas de vida y de relacionarse con el territorio. La forma de cultivos, la distribución espacial de las viviendas y las actividades productivas se han moldeado a una dinámica de la carretera.

Esta carretera significa muchas cosas para el Chocó y sus habitantes, es la que traerá el progreso a la región y sacará del atraso y la pobreza a la gente, se mejorara la salud y la educación, habrá empleo, comercio y mejores oportunidades para los pobladores, mejor calidad de vida. Sin embargo, en el tramo construido, ninguna de estas cosas ha llegado.

Estrategias organizativas

Somos conocedores que con la construcción de la vía al mar Animas-Nuquí, nuestros pueblos se proyectan a desarrollarse, pero no queremos ser unos simples espectadores del progreso, sino convertirnos, en potencialidad del mismo para el desarrollo de nuestras etnias. (Comunicación del Consejo Comunitario Local de Puerto Pervel a Invías, julio 31 de 2008)

El proceso organizativo de las comunidades negras del tramo construido es reciente, apenas diez años, y se ha desarrollado en el escenario que ha impuesto la carretera. Esto ha dificultado el desarrollo

14. Se refiere al río como eje importante que determina la ubicación en el espacio y que produce referentes simbólicos e identitarios, que juegan un papel importante en los contextos de organización política. Es desarrollado por el PCN (Oslender, 2001).

del proceso y el fortalecimiento de los consejos comunitarios, amenazando la permanencia de las comunidades en el territorio colectivo.

Ante la falta de espacios propiciados por el Estado de organización negra a nivel nacional, el colectivo se constituye en una alternativa de las comunidades para dialogar con el gobierno y entrar en escenarios nacionales, además de convertirse en un paraguas¹⁵ para las comunidades, pues al asociarse y negociar unidas se protegen de impactos mayores en sus territorios.

Es importante entender cómo el colectivo se constituye en un espacio organizativo de resistencia a procesos de desarrollo y modernización en la región. En la medida en la que presiona al gobierno nacional para tener en cuenta a las comunidades e iniciar la negociación, exige una compensación justa y la garantía de la permanencia en condiciones dignas en el territorio. De la misma forma como se puede entender la acción colectiva del movimiento social en términos geográficos (Oslender 2000, 2001, 2008), pues la carretera fundamenta la creación del colectivo como una acción organizativa que responde a ella, así mismo los consejos comunitarios con sus iniciativas influirán en la construcción de la vía.

La existencia de esta organización posibilita el acceso de las organizaciones a espacios de discusión no solo regional sino nacional, permitiendo la comunicación y alianza con otras organizaciones de carácter étnico o no gubernamental, y salir del espacio marginado en que el Estado ha mantenido a los consejos comunitarios de comunidades negras.

Cabe preguntarse ¿cuál es el futuro de estas organizaciones étnico-territoriales con sus reivindicaciones étnicas en escenarios de modernización y desarrollo, cuya consecuencia es la anulación de las diferencias culturales con la bendición de un Estado que ha demostrado su incapacidad y falta de voluntad para salvaguardarlas?

Bibliografía

- Agudelo, Carlos. *Retos del multiculturalismo en Colombia. Política y poblaciones negras*, Medellín, La Carreta, 2005.
- Arocha, Jaime. *Obligados de Ananse. Hilos ancestrales y modernos en el Pacífico colombiano*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Centro de Estudios Sociales, 1999.
- “La inclusión de los afrocolombianos ¿meta inalcanzable?”, en Adriana Maya (ed.), *Geografía humana de Colombia. Los afrocolombianos*, t. VI, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1998, pp. 341-395.

15. Entrevistas con Zulia Mena y Carlos Latorre, julio de 2009.

- Bonfil Batalla, Guillermo. “El etnodesarrollo: sus premisas jurídicas, políticas y de organización”, en Francisco Rojas Aravena (ed.), *América Latina: etnodesarrollo y etnocidio*, San José, flacso, 1982, pp. 131-145.
- Congreso de Colombia. “Ley 70 de agosto 27 de 1993. Diario Oficial n° 41.013 del 31 de agosto de 1993”, en Enrique Sánchez, Roque Roldan y María Fernanda Sánchez, *Derechos e identidad. Los pueblos indígenas y negros en la Constitución Política de Colombia de 1991. Anexos Jurídicos*, Bogotá, Coama, Unión Europea, Disloque Editores, 1993, pp. 313-337.
- Díaz, Gonzalo. “Antecedentes históricos de la vía al mar Ánimas-Nuquí. Pasado y presente”, 2006. Tomado de <http://www.beteguma.org/antecedentesvia.htm>. Fecha de consulta: marzo 8 de 2009.
- Escobar, Arturo. “Globalización, desarrollo y modernidad”. Tomado de <http://www.oei.es/salactsi/escobar.htm>. Fecha de consulta: marzo 9 de 2009.
- *El final del salvaje. Naturaleza, cultura y política en la antropología contemporánea*. Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Cerec, 1999.
- Grueso, Libia. “El proceso organizativo de comunidades negras en el pacífico sur colombiano”. Tomado de <http://www.globalcult.org.ve/doc/Tesis/TesisGrueso.pdf>. Fecha de consulta: marzo 15 de 2009.
- Carlos Rosero y Arturo Escobar. “El proceso organizativo de comunidades negras en Colombia”, en *Revista Ecología Política*, n° 14, Icaria, Barcelona, 1997, pp. 47-64.
- Jimeno, Myriam. «La vocación crítica de la antropología en Latinoamérica», *Revista Anipoda*, n° 1, julio-diciembre de 2003.
- Meza, Carlos Andrés. “Tradiciones elaboradas y modernizaciones vividas: cambios y permanencias culturales en los pueblos afrochocoanos de la vía al mar”. Tomado de <http://www.metoz.net/utch/>. Fecha de consulta: marzo 8 de 2009.
- Ministerio del Interior. Decreto 1745 de octubre 12 de 1995, en *Diario Oficial*, n° 42.049, octubre 13 de 1995. Tomado de http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/1995/octubre/12/dec1745121995.doc. Fecha de consulta: marzo 30 de 2009.
- Oslender, Ulrich. *Comunidades negras y espacio en el Pacífico colombiano. Hacia un giro geográfico en el estudio de los movimientos sociales*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2008.
- “‘La lógica del río’. Estructuras espaciales del proceso organizativo de los movimientos sociales de comunidades negras en el Pacífico colombiano”, en Mauricio Pardo (ed.), *Acción colectiva, Estado y etnicidad en el Pacífico colombiano*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Colciencias, 2001, pp. 123-148.
- “Especializando la resistencia: perspectivas del espacio y lugar en las investigaciones de movimientos sociales”, en María Victoria Uribe y Eduardo Restrepo (eds.), *Antropologías transeúntes*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología, 2000, pp. 191-221.

- Pardo, Mauricio. “Escenarios organizativos e iniciativas institucionales en torno al movimiento negro en Colombia”, En Mauricio Archila y Mauricio Pardo (eds.), *Movimientos sociales, Estado y democracia en Colombia*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Centro de Estudios Sociales, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2001, pp. 321-345.
- y Manuela Álvarez. “Estado y movimiento negro en el Pacífico colombiano”, en Mauricio Pardo (ed.), *Acción colectiva, Estado y etnicidad en el Pacífico colombiano*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Colciencias, 2001, pp. 229-258.
- Pedrosa, Álvaro. “Paisaje, cultura y desarrollo”, en William Villa (ed.), *Comunidades negras, territorio y desarrollo*, Medellín, Endymion, 1996, pp. 131-138.
- Restrepo, Eduardo. “Biopolítica y alteridad: dilemas de la etnización de las Colombias negras”, en Eduardo Restrepo y Axel Rojas (eds.), *Conflicto en (in) visibilidad. Retos en los estudios de la gente negra en Colombia*, Popayán, Universidad del Cauca, 2004, pp. 271-300.
- Salazar, Licenia. *Guía de asuntos afrocolombianos. Una mirada integral a los asuntos afro*. Cali, Grafitextos, 2009.
- Sánchez, Enrique, Roque Roldan y María Fernanda Sánchez. *Derechos e identidad. Los pueblos indígenas y negros en la Constitución Política de Colombia de 1991*, Bogotá, Coama, Unión Europea y Disloque Editores, 1993, pp. 109-337.
- Wade, Peter. “El movimiento negro en Colombia”, en *Revista América Negra*, n° 5, Universidad Javeriana, Bogotá, 1993, pp.173-192.
- Villa, William. “El territorio de comunidades negras, la guerra en el Pacífico y los problemas del desarrollo”, en Mauricio Pardo, Claudia Mosquera y María Clemencia Ramírez (eds.), *Panorámica afrocolombiana. Estudios sociales en el Pacífico*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia y Universidad Nacional de Colombia, 2004, pp. 331-342.

FECHA DE RECEPCIÓN: 10 DE MARZO DE 2011.

FECHA DE APROBACIÓN: 19 DE SEPTIEMBRE DE 2011.