



ECOLOGÍA POLÍTICA Y CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES

INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO Y CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES



Universidad del
Rosario



**GRUPO
MUTIS**



INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO Y CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES

La naturaleza de las infraestructuras es muy heterogénea y varía en función de sus propósitos, que pueden variar entre la solución de problemas específicos a escala local (doméstica, barrial, veredal), la conectividad entre regiones y países, y la generación o transformación de flujos a escala global. Con frecuencia, estas mutan de acuerdo a los cambios en las características, lugares o funciones de una red: por ejemplo, los puntos terminales de navegación de los ríos suelen conectar con carreteras y estas, a su vez, mueren o ‘desembocan’ en puertos marítimos, ciudades o carreteras de mayor envergadura. Estas mutaciones también suelen obedecer a transiciones demográficas, políticas y económicas, las cuales se expresan en el deterioro u obsolescencia de infraestructuras existentes, así como en demandas de su reemplazo por nuevas.

A pesar de su heterogeneidad, todos los proyectos de infraestructura transforman o alteran espacios y relaciones durante y después de su construcción. Estos impactos y efectos son fuente de conflictos, cuya intensidad, duración y naturaleza varían de acuerdo al tipo y dimensión de cada proyecto. Un caso emblemático de impactos multidimensionales de gran escala es la represa de las Tres Gargantas en China, cuya construcción implicó el reasentamiento de más de un millón de personas debido a la inundación parcial o total de cientos de pueblos y asentamientos rurales, además de impactos dramáticos en los ecosistemas terrestres y acuáticos derivados de alteraciones en las dinámicas de erosión, sedimentación y deforestación.



Fuente: fotografía recuperada de Google Earth



En muchos proyectos, ciertos impactos pasan desapercibidos o no son tenidos en cuenta en las valoraciones de costo-beneficio, las cuales tienden privilegiar ciertas variables sobre otras. Siguiendo con el ejemplo de las represas hidroeléctricas, estas buscan maximizar ciertos flujos (energía) a la vez que alteran otros (agua, peces), generando impactos socioecológicos a gran escala. Es el caso de los ecosistemas acuáticos, cuya alteración producto del cambio en las dinámicas hídricas y de sedimentación puede afectar de forma dramática la economía de comunidades ribereñas en lugares cercanos y lejanos de las represas.



Pescadores en la represa del **Quimbo (Huila, Colombia)**. Fotografía de **Alejandro García**.

La gran mayoría de conflictos socioambientales alrededor de los proyectos de infraestructura derivan de visiones distintas o antagónicas en torno al desarrollo. Por ejemplo, los gobiernos priorizan agendas de desarrollo que a menudo chocan con los intereses de las comunidades locales donde se implementan los proyectos. A esto se suman los intereses privados que influyen las políticas de infraestructura y que, al guiarse por lógicas de mercado, generan o profundizan dinámicas de exclusión, desigualdad y destrucción ambiental. En este sentido, uno de los efectos más recurrentes de los proyectos de infraestructura es que producen o profundizan dinámicas de desarrollo geográfico desigual, trayendo beneficios a ciertos actores, poblaciones y territorios, y generando impactos negativos, a veces irreversibles, a otros.

Uno de los errores más comunes a la hora de entender y evaluar los impactos de los proyectos de infraestructura es asumir que sus efectos y conflictos derivan exclusivamente de las infraestructuras, dejan de lado las dinámicas políticas y económicas más amplias en las que



se insertan. Un caso que ilustra bien este punto es el de las carreteras en la región amazónica. En países como Brasil, Perú y Colombia, la apertura de carreteras en la selva amazónica se asume como sinónimo de deforestación, extracción y acaparamiento de tierra y recursos naturales. En el primer caso, la causalidad entre uno y otro fenómeno parece irrefutable si se considera que cerca de dos terceras partes de la deforestación en esta región sucede en zonas cercanas a carreteras. Sin embargo, esta relación de causalidad es inútil en términos de posibles soluciones si no se analizan las lógicas que impulsan la apertura de carreteras en la región. Estas incluyen, entre otras, políticas (o carencia de las mismas) de colonización por parte de gobiernos y estados, presencia o ausencia de instituciones estatales y modelos de desarrollo implantados por actores locales, nacionales y globales.



Proyecto carretera variante **San Francisco-Mocoa**. Piedemonte Andino-Amazónico colombiano. **Fotografía de Simón Uribe.**

En síntesis, es importante entender que las infraestructuras son a la vez generadoras de impactos y conflictos socioambientales y efecto de visiones, políticas y prácticas que mutan en el tiempo y cuyos efectos son desiguales en el espacio. Finalmente, para evitar o mitigar los conflictos asociados a la infraestructura, es fundamental implementar mecanismos y estrategias que, por una parte, reconozcan a la naturaleza como sujeto de derechos y, por otra, garanticen en la concepción e implementación de los proyectos la participación efectiva de las personas y comunidades más vulnerables a sus impactos.

