

**DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA EN LA AMAZONÍA COLOMBIANA,  
CORREDOR VIAL SAN FRANCISCO - MOCOA**

**PAOLA ANDREA OLIVA ORDOÑEZ**

**PROYECTO DE GRADO II**

**TUTOR:  
ANA BOLENA ESCOBAR**

**UNIVERSIDAD ICESI  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS  
PROGRAMA DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
SANTIAGO DE CALI  
MAYO 22 DE 2012**

## RESUMEN

El corredor vial san francisco – mocoa hace parte del desarrollo de infraestructura vial de Colombia. De igual forma integra la iniciativa promovida por la iniciativa para la integración de la infraestructura vial suramericana (IIRSA), la cual busca conectar nuestro país con Ecuador Perú y Brasil. Es por esto que una necesidad de comunicación departamental con el resto del país, se ha convertido en un mega proyecto que involucra no solo los intereses de sectores exportadores sino de la población civil que se encuentra inmersa en este lugar. Cabe destacar que a lo largo de este documento se trata de abarcar cada uno de los aspectos claves en la implementación de una política pública en un caso real; identificando claramente el rol que juega cada uno de los agentes como lo es el estado, el sector privado, las organizaciones civiles y la comunidad, en la planeación, seguimiento y ejecución de la política que se materializa finalmente en los resultados del proyecto.

**Palabras claves:** política pública, organizaciones de la sociedad civil, bienestar económico, grupos étnicos.

## ABSTRACT

*The road San Francisco – Mocoa is part of the Colombian road infrastructure development. Also it integrates the initiative promoted by the Initiative for the Integration of Road Infrastructure in South America (IIRSA in Spanish), which seeks to connect our country with Ecuador, Perú and Brazil. That is why the communication of some departments with the rest of the country, has become a mega project that involves not only the interests of the export sector but also the civil population that are immersed in this place. Throughout this document attempts to cover each key aspect in the implementation of the public policy in a real case, identifying the role played by each of the actors like the Government, Private Sector, Civil Organizations and the Community in Planning, Monitoring and Implementation of the policy that finally materializes on the results of the project.*

**Key words:** *public policy, civil organizations, economic welfare, ethnic groups.*

## TABLA DE CONTENIDO

DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA EN LA AMAZONÍA COLOMBIANA, CORREDOR VIAL SAN FRANCISCO - MOCOA.....	5
EL EJE AMAZONICO: HISTORIA, CULTURA Y SOCIEDAD .....	6
CORREDOR VIAL SAN FRANCISCO - MOCOA.....	21
BIBLIOGRAFÍA .....	288

## **DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA EN LA AMAZONÍA COLOMBIANA, CORREDOR VIAL SAN FRANCISCO - MOCOA**

Desde hace ya varios años, Colombia ha visto la necesidad de invertir en proyectos de infraestructura a nivel nacional para el desarrollo económico no solo del país sino también de las regiones más sensibles a nivel nacional. La amazonia colombiana es una región a la que es muy difícil acceder debido a su alto grado selvático, problemas de seguridad y mal estado vial; sin embargo posee un potencial muy elevado en términos naturales y comerciales. De esta forma a nivel internacional, se están llevando a cabo diferentes proyectos de infraestructura con el fin de generar desarrollo en toda la región amazónica del mundo; es así como aparece el proyecto de la construcción del corredor vial San Francisco – Mocoa, proyecto ancla para la construcción de un megaproyecto que conecta a Colombia, Ecuador, Perú y Brasil, para lo cual se espera un mayor beneficio comercial entre dichos países, sin embargo no se puede dejar de lado el impacto social que esto conlleva, porque en este territorio la mayoría de su población son comunidades indígenas y se estaría colocando en riesgo aspectos culturales.

## EJE AMAZONICO: HISTORIA, CULTURA Y SOCIEDAD

En Colombia los departamentos que conforman el eje amazónico son: Nariño, Putumayo, Caquetá, Amazonas, Vaupés, Valle del Cauca, Cauca, Guainía, Guaviare, Tolima y Huila.



Fuente: "Colombia (república)." Microsoft® Encarta® 2007 [DVD]. Microsoft Corporation, 2006.

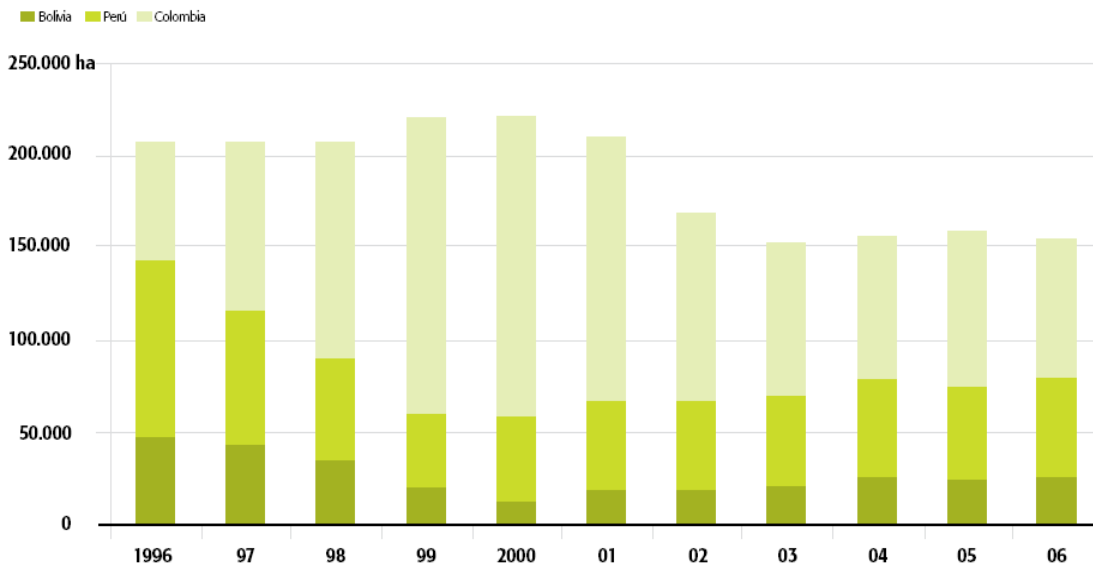
Sin embargo, la población directamente afectada con este megaproyecto son los departamentos del Putumayo y el Amazonas. Por eso es necesario profundizar más en los aspectos históricos, sociales y culturales de esta región.

Históricamente el putumayo se ha visto involucrado en una guerra constante por la legitimidad de sus territorios, primero con los españoles que llegaban a colonizar América y destruir la cultura indígena, seguidamente llegan al país las empresas transnacionales que buscan incrementar sus dividendos gracias a la explotación de los recursos naturales del territorio.

En 1957 se logra construir el corredor vial Pasto- Puerto Asís, para facilitar la exploración petrolera por parte de empresas extranjeras como Texaco. Este avance en temas de infraestructura desencadenó una migración bastante acelerada de blancos y extranjeros que trajeron consigo “la civilización”. La cual impactó negativamente a estas comunidades indígenas debido a que comenzó la gran degradación ambiental, la contaminación de las fuentes de agua y la aculturación de las comunidades propias de la región.

Años después aparece en Colombia el narcotráfico, y es en 1980 cuando esa zona se convierte en el destino preferido para que los narcotraficantes impongan sus plantaciones de coca con los cultivos de pancoger, en ese periodo de tiempo comienzan migraciones desde el interior del país para enseñar y entrenar a los campesinos en el procesamiento de la pasta de coca. Fue un incentivo más para colonizar selva adentro. Lo que no se tuvo en cuenta fue que gracias al conflicto entre guerrilleros narcotraficantes que ejercía el poder en la región y el estado que trataba de controlar y ejercer su soberanía, los indígenas hacían parte de una encrucijada que finalmente se empeoraría por la aparición de las autodefensas que estaban financiadas por el mismo gobierno y empresarios que se estaban viendo afectados en la región.

**GRÁFICO 2.4**  
**Cultivo de coca en países andino-amazónicos (hectáreas)**



Fuente: ONUDD (2007).

Después de 16 años de vivir en medio de una guerra constante, la situación no ha cambiado mucho, a pesar del constante esfuerzo del gobierno por incrementar la inversión social, aun gran parte de estas comunidades se encuentran en un estado de marginación, en parte por el difícil acceso a ellas, la falta de proyectos que se enfoquen en un crecimiento del bienestar de la comunidad y no tanto en el comercial del país.

En el 2005 el DANE<sup>1</sup> realizó el censo general y como se evidencia en el siguiente mapa, Putumayo y Amazonas cuentan con un alto porcentaje de población indígena.

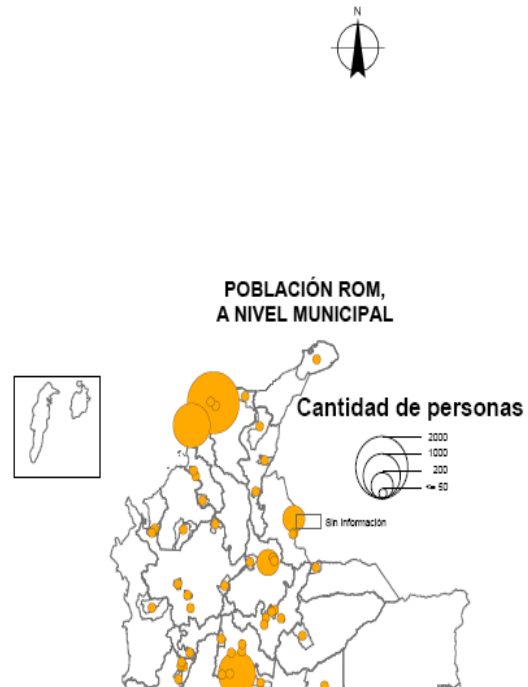
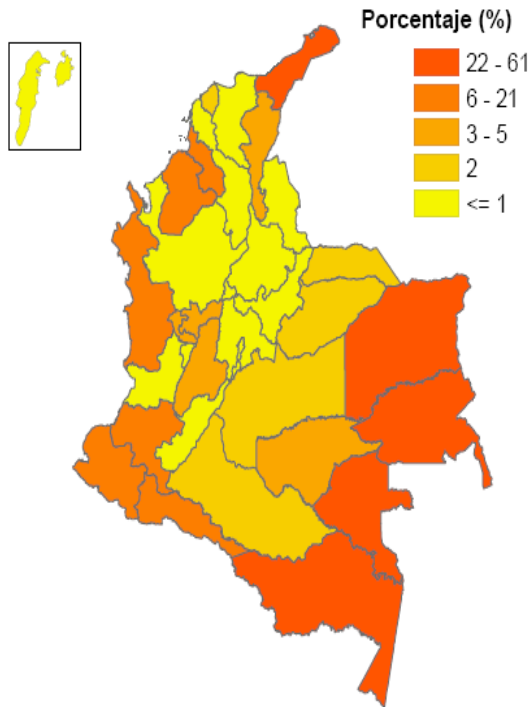
<sup>1</sup> Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia.





## POBLACION INDIGENA, ROM Y AFROCOLOMBIANA

### PARTICIPACIÓN DE INDÍGENAS, RESPECTO A LA POBLACIÓN TOTAL DEPARTAMENTAL



Es pertinente ver como gracias al corredor vial San Francisco –Mocoa, que tiene como eje principal conectar a Colombia, Ecuador, Perú y Brasil, existe un impacto en la población indígena de dichos países, como podemos observar a en la siguiente tabla, la población de pueblos indígenas es bastante alta.

### Población en pueblos indígenas

PAÍS	NÚMERO DE HABITANTES	NÚMERO DE GRUPOS ÉTNICOS	NÚMERO DE FAMILIAS LINGÜÍSTICAS
<b>BOLIVIA</b>	48.123 (2001)	25	18
<b>BRASIL</b>	300.000 (2007)	175	34
<b>COLOMBIA</b>	107.231 (2005)	62	s.i.
<b>ECUADOR</b>	369.810 (2006)*	10	s.i.
<b>GUYANA</b>	s.i.	s.i.	s.i.
<b>PERÚ</b>	300.000 (2005)	59	15
<b>SURINAME</b>	12.000	s.i.	s.i.
<b>VENEZUELA</b>	37.362 (2001)	17	s.i.

s.i.: sin Información.

Notas: (1) Los datos de Brasil no incluyen indígenas en situación de aislamiento voluntario y sus familias lingüísticas.

(2) Cabe precisar que en Ecuador se considera como población indígena tanto a la nativa como a aquella no nativa procedente de la sierra, de otros pueblos indígenas. Otra fuente, como el Servicio de Iniciativas Locales para la Amazonía Ecuatoriana (Silae) (tomado de <<http://www.silae.org>>), registra 160.000 habitantes de población indígena amazónica en sentido estricto, es decir, que tienen modos de vida ancestrales propios de la región y un reducido contacto con el mundo exterior a ellas.

Fuentes: Aragón (2005). Brasil: Instituto Socioambiental (ISA) (2007). Bolivia: INE (2003), Ecuador: Ecorae (2006). Guyana: Environmental Protection Agency (2007). Perú: INEI-IAP (2006). Suriname: General Bureau for the Statistics (2007).

Finalmente es pertinente hablar sobre el Amazonas, en donde la población tiene una forma de vida más armónica con la naturaleza, aun se conservan los conocimientos ancestrales de las comunidades indígenas, pero que de una u otra forma los convierten en una población vulnerable, porque la situación de pobreza, como en otros casos, implica desempleo, malnutrición, analfabetismo riesgos ambientales y acceso limitado a servicios sociales y sanitarios, incluyendo servicios de salud en general.

De igual forma el estado enfrenta con esta población un reto bastante importante en cuanto al tema de educación y desarrollo sostenible en las áreas económicamente fuertes de esta región como lo son: la actividad agrícola y ganadera, actividad forestal, minería y energía, y desarrollo de la infraestructura vial.

En el sur del país, es en donde los departamentos como Valle del Cauca, Tolima y Huila son los más desarrollados de la región; Su economía se conforma principalmente por la industria, la agricultura, ganadería y un poco de minería. Por

el contrario los departamentos restantes tienen una economía más doméstica donde el principal componente es la agricultura con mano de obra indígena, extracción de recursos minerales y ecoturismo.

Estos departamentos aportan un gran porcentaje al PIB del país, para ser más exactos en el 2010 su aporte fue el 51.7% según las cifras publicadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) como se muestra en la siguiente tabla.

<b>CUENTAS DEPARTAMENTALES - COLOMBIA</b>			
<b>Tasas del Producto Interno Bruto Departamental, a precios constantes de 2005</b>			
<b>2001 - 2010pr</b>			
<b>Departamentos</b>	<b>2008</b>	<b>2009p</b>	<b>2010pr</b>
<i>Departamentos</i>	3,5	1,4	4,4
Antioquia	2,2	0,5	3,6
Atlántico	1,9	0,8	1,9
Bogotá D. C.	3,3	1,2	4,6
Bolívar	0,7	0,9	4,0
Boyacá	5,0	-0,9	3,7
Caldas	1,4	-3,9	1,7
Caquetá	6,7	3,2	6,9
Cauca	2,9	4,2	7,2
Cesar	3,5	4,2	2,4
Córdoba	-5,4	2,5	7,7
Cundinamarca	5,7	0,6	4,5
Chocó	8,3	15,6	16,2

Huila	4,3	0,2	1,5
La Guajira	5,5	0,6	0,7
Magdalena	7,8	1,4	0,2
Meta	18,6	19,9	26,6
Nariño	1,4	-1,1	4,9
Norte Santander	7,4	3,4	0,4
Quindío	1,2	0,1	2,5
Risaralda	1,7	-0,3	1,7
Santander	5,9	-0,1	5,9
Sucre	4,8	2,3	2,1
Tolima	2,6	-1,3	-2,0
Valle	3,0	0,2	1,8
Nuevos Departamentos	3,6	3,9	2,5
Amazonas	4,3	0,7	0,0
Arauca	4,4	-0,2	-8,8
Casanare	1,2	3,4	4,5
Guanía	11,3	1,6	2,3
Guaviare	2,6	-0,6	4,5
Putumayo	13,2	23,7	15,4
San Andrés y Providencia	2,0	1,4	3,2
Vaupes	-9,5	1,2	9,2
Vichada	9,5	0,9	24,4
TOTAL COLOMBIA	3,5	1,5	4,3

FUENTE: DANE - CUENTAS REGIONALES

Departamentos como Valle del Cauca que cuenta con el puerto más importante de Colombia tiene como gran problemática el carecimiento de infraestructura vial para comunicarse con la zona sur del país, así mismo imposibilita a departamentos como el Amazonas, Vaupes, Caquetá, Nariño que las mercancías producidas e

importadas puedan transitar libremente, provocando un retraso tanto económico como tecnológico en la población. Un caso particular de este atraso económico lo vive Guainía, en donde su economía se sustenta de la explotación de los pocos recursos que se encuentran en el bosque, pues no cuenta con un suelo apto para la agricultura y la mayoría de su población son comunidades indígenas.

Una de las últimas tendencias en cuanto al desarrollo económico en el Amazonas es la producción de biocombustibles (biodiésel y etanol), los cuales son derivados de materiales orgánicos como el maíz, aceite de palma y la caña de azúcar. Estos productos requieren de una agricultura intensiva, que implica un alto uso de fertilizantes, pesticidas y maquinaria porque se necesitan volúmenes industriales, lo que finalmente se traduce como maximización del recurso tierra y minimización de costos de producción.

A lo largo de la cuenca amazónica es posible encontrar ampliamente distribuidos recursos minerales y energéticos tales como: oro, bauxita, zinc, carbón, manganeso, hierro entre otros. De igual forma existen grandes reservas de petróleo como lo muestra la siguiente tabla.

**CUADRO 2.5**  
**Actividad petrolera en la Amazonía (2006)**

PAÍS	PRODUCCIÓN DE PETRÓLEO (BLS/AÑO)	PRINCIPALES ÁREAS DE PRODUCCIÓN
<b>COLOMBIA</b>	4.611.786	PUTUMAYO
<b>BOLIVIA</b>	2.744.161	SANTA CRUZ
<b>BRASIL</b>	16.753.500	URUCÚ (AMAZONAS)
<b>ECUADOR</b>	182.693.891	SUCUMBÍOS, NAPO, ORELLANA, PASTAZA
<b>GUYANA</b>	-	-
<b>PERÚ</b>	16.500.615	UCAVALI, LORETO
<b>SURINAME</b>	4.800.000	-
<b>VENEZUELA</b>	-	-
<b>TOTAL</b>	243.822.237	-

Fuentes: Ministerio de Minas y Energía de Colombia <<http://www.minminas.gov.co>>, Ministério de Minas e Energia do Brasil <<http://www.mme.gov.br>>, Ministerio de Minas y Energía de Ecuador <<http://www.menergia.gov.ec>>, Ministerio de Energía y Minas del Perú <<http://www.minem.gob.pe>>, Ministerio de Hidrocarburos y Energía de Bolivia <<http://www.hidrocarburos.gov.bo>>.

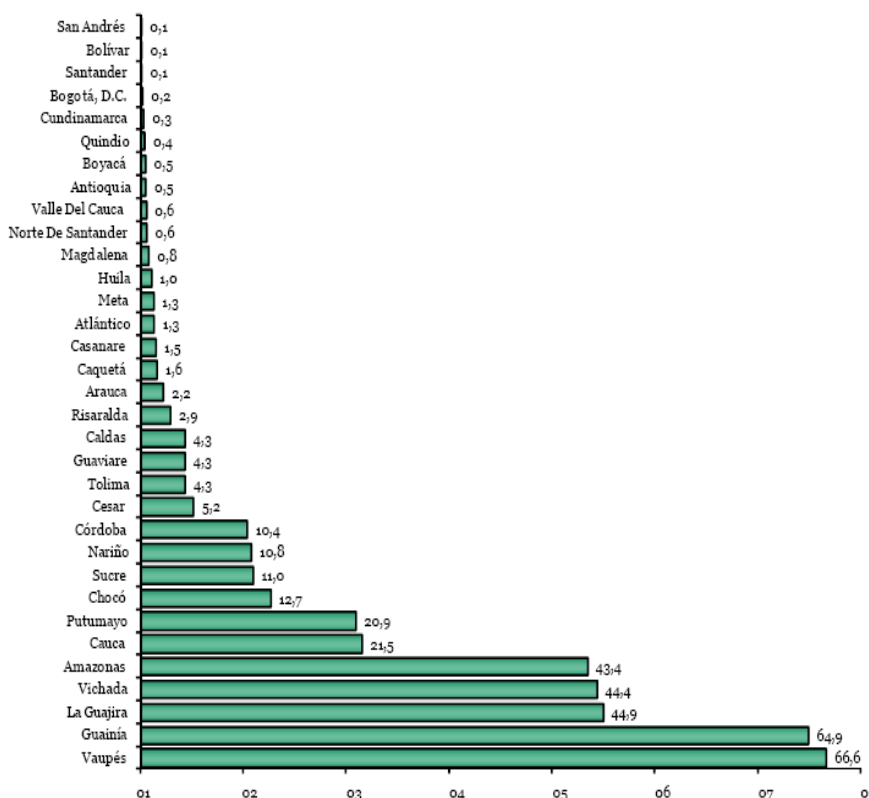
Es por esto que la región amazonas se convierte en un destino bastante atractivo para la inversión extranjera y el estado se ve obligado a propiciar los escenarios para que dicha inversión pueda realizarse. Uno de estos escenarios es brindar la infraestructura vial para los recursos naturales puedan ser explotados y es así como nacen los nuevos proyectos como la iniciativa para la integración de la infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) los cuales tienen que incluir consideraciones sociales y ambientales que permitan disminuir su impacto. Pero uno de los grandes inconvenientes que ha tenido el estado para la realización de estos proyectos, ha sido que las comunidades indígenas hacen parte del convenio 169 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) en donde este obliga a los estados a que los pueblos indígenas asentados en esos territorios deben participar y ser consultados cuando se trate de utilizar los recursos naturales. Así mismo estos tienen derecho a participar en los beneficios que reporten las actividades y también tienen derecho a recibir una indemnización por cualquier daño que puedan sufrir como resultado de dichas actividades. En este caso particular es Coorpoamazonas quien entra como ente regulador encargado de velar por los intereses de las comunidades indígenas y garantizar que los dividendos otorgados por la explotación de los territorios sean invertidos en mejorar la calidad de vida de la población.

La población indígena en Colombia está distribuida como se puede apreciar en el siguiente gráfico así: Vaupés (66,65%), Guainía (64,90%), La Guajira (44,94%), Vichada (44,35%) y Amazonas (43,43%). A excepción de La Guajira estos departamentos hacen parte de la Orinoquia y la Amazonia. Otros departamentos con población indígena significativa son: Cauca (21,55%) y Putumayo (20,94%). Los departamentos de La Guajira, Cauca, Nariño, Córdoba y Sucre, concentran el 65,77% del total de la población indígena<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (2005). La visibilización estadística de los grupos étnicos colombianos. (Pág.30). Colombia

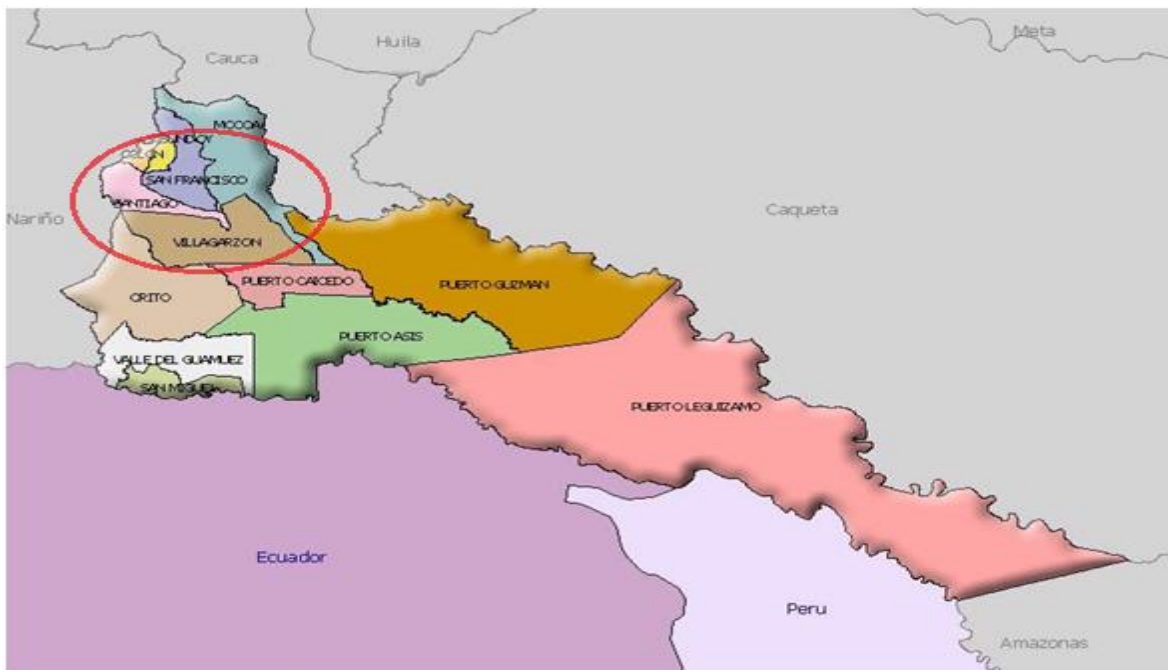
**Gráfico 3. Colombia, distribución de la población indígena censada por departamento**



Fuente: DANE, Censo General 2005

En este orden de ideas la zona directamente afectada se encuentra en la Reserva Forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa, lugar en donde pueblos indígenas antiquísimos, Inga y Camëntsá, se encuentran asentados (de paso) con el fin de realizar actividades comerciales de plantas medicinales que se encuentran en un camino llamado “Camino de Sachamates” (INCOPLAN, 2008). Estos pueblos indígenas están organizados mediante seis cabildos en el Alto Putumayo y otros tres en Mocoa, sin embargo existen otras comunidades en la parte alta y media del departamento, es decir en entre Colon, San Francisco, Santiago y Villa garzón como se puede ver en el mapa expuesto a continuación.

### Ilustración 1. Mapa del departamento del Putumayo.



Fuente: [www.flip.org.co](http://www.flip.org.co)

El territorio como tal de la Reserva Forestal es considerado por estas comunidades como un área sagrada y es a partir de esto que se ha frenado la construcción de la vía; básicamente para estas comunidades la construcción del corredor no solo afecta la naturaleza sensible de la zona sino que también sus propias costumbres y creencias en el sentido del respeto por la tierra y el agua y a su vez el temor de la industrialización de la región. Con el fin de que las comunidades entendieran los propósitos del proyecto se han adelantado, desde el Ministerio del Interior, procesos de consulta pública mediante diferentes reuniones con los gobernadores de los cabildos y los líderes indígenas para manejar las problemáticas medioambientales y culturales de forma integral.

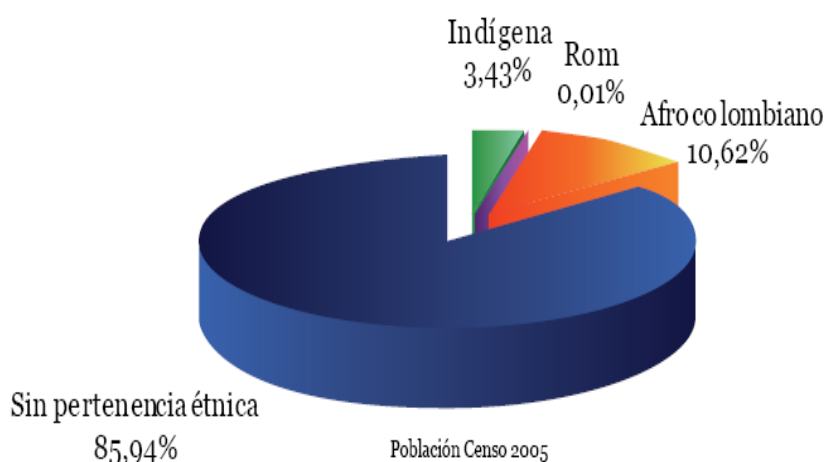
Se han realizado tres estudios con respecto a la Reserva y las comunidades que la ocupan. El diagnóstico jurídico, el institucional y el de ordenamiento territorial; en los cuales el factor más relevante es el de la situación jurídica de la reserva puesto que no se conocen cuáles son sus límites geográficos, lo que conlleva a



problemas en cuanto a la propiedad, ocupación y posesión de las tierras. Así pues el Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (INCODER) y el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales en Colombia (IDEAM) tienen responsabilidades importantes, el primero es responsable de brindar el soporte jurídico y legal necesario para los resguardos indígenas en cuanto al impacto de los proyectos y también en cuanto a la ampliación de los mismos para sus asentamientos, el segundo por su parte es el responsable de generar los “insumos” en cuanto a conocimiento para la toma de decisiones en la política ambiental.

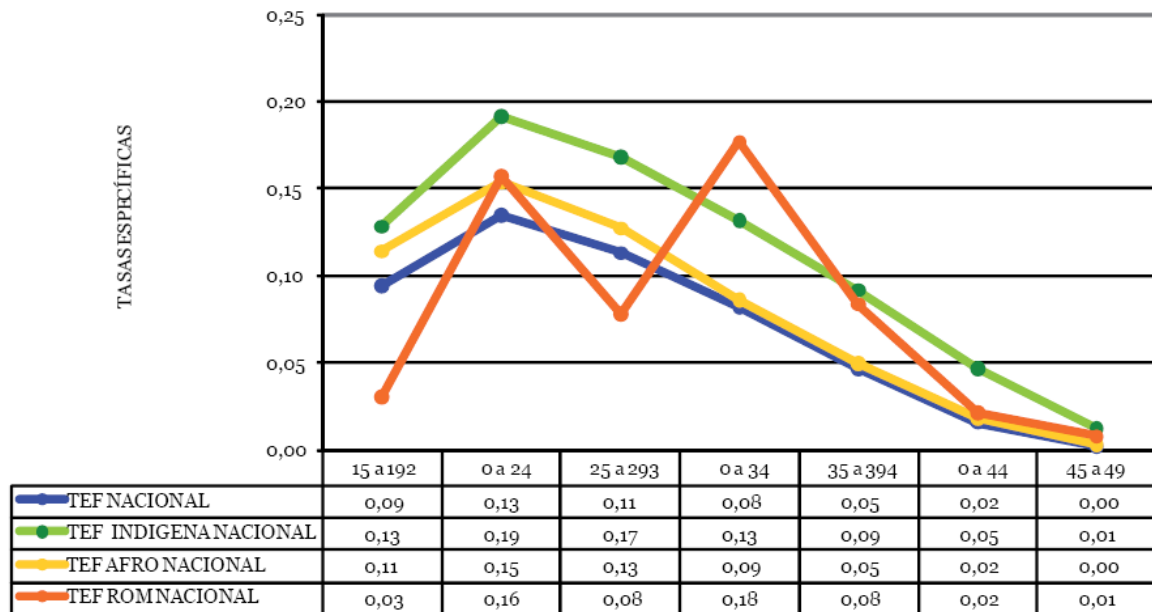
Es conveniente a la hora de analizar esta problemática, tener una visión global de las características más importantes en cifras de esta población haciendo un comparativo con los demás grupos étnicos del país, particularmente analizaremos: la distribución de la población en el territorio colombiano, conformación de la población por edad, fecundidad y variables educativas.

**Gráfico 1. Distribución de la población colombiana censada por pertenencia étnica, 2005**



La distribución de la población en el territorio colombiano como podemos observar esta dada de la siguiente forma: 3,43% de la población total es indígena, el 10.62% son afro colombianos, 0.01% hacen parte de la etnia denominada Rom<sup>3</sup> y el 85.94% restante son población no perteneciente a ninguna etnia.

**Gráfico 7. Tasas específicas de fecundidad de la población nacional y étnica, 2005**

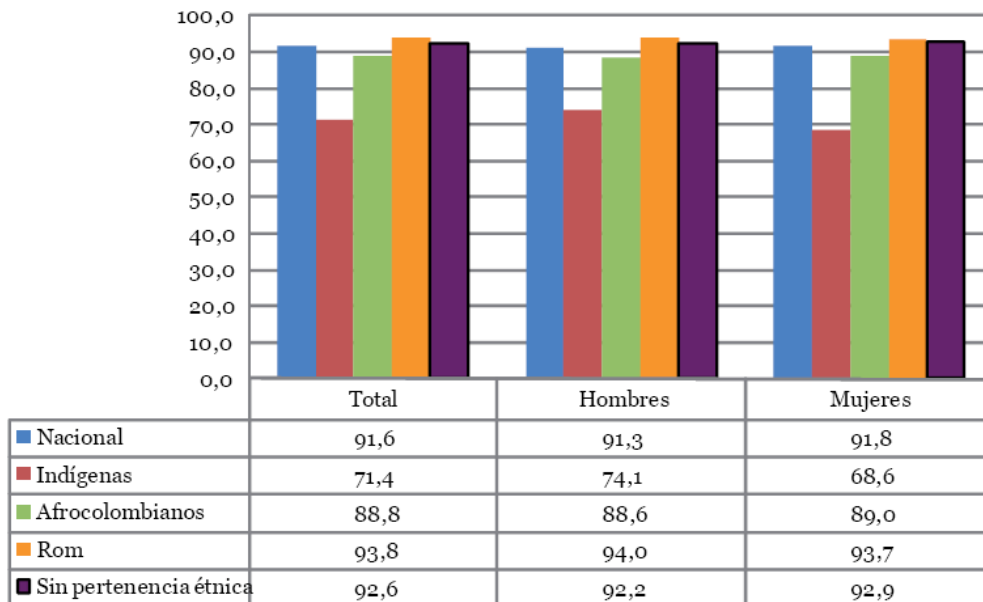


La población indígena esta compuesta en gran proporción por jóvenes por tanto se tienen mayores tasas de fecundidad y mortalidad que los demás grupos poblacionales. Lo cual puede ser altamente explicado por aspectos culturales como el uso de anticonceptivos, falta de educación sexual, factores de educación en cuanto al papel que desarrolla la mujer y fuerza de trabajo.

<sup>3</sup> Pueblo Rom o gitano como grupo étnico colombiano, mediante la resolución No. 022 del 2 de septiembre de 1999 expedida por la Dirección General de Etnias del Ministerio el Interior y de Justicia, así lo manifiesta

## Alfabetismo

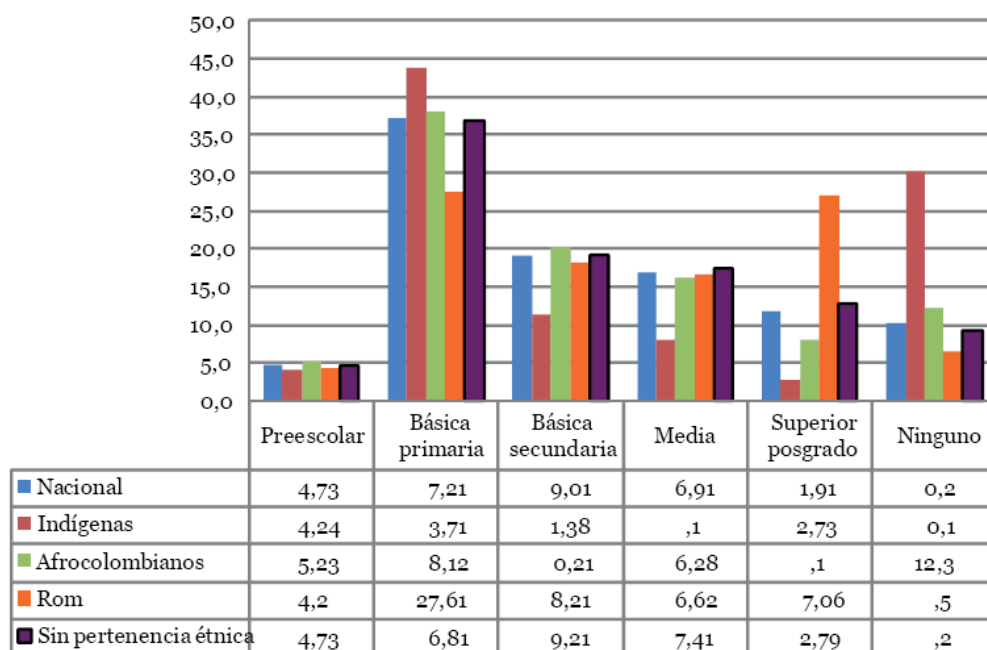
Gráfico 8. Alfabetismo de la población nacional de 15 años y más por área, según pertenencia étnica, 2005



Fuente: DANE, Censo General 2005

En cuanto al tema educativo la comunidad indígena se hace acreedora de los indicadores mas rezagados, en comparación con las otras etnias de país, esta tiene las menores tasas de alfabetismo. Lo cual puede estar fuertemente explicado porque la mayoría de los resguardos indígenas están en zonas de difícil acceso por tanto los establecimientos educativos son escasos y se limitan a enseñar la primaria básica. Muy pocos de estos establecimientos cuentan con programas de etno-educacion que permiten la integración de su tradición, fundamentalmente oral, con los conocimientos de la sociedad mayoritaria, manteniendo así viva su riqueza cultural en comunión con la educación del “hombre blanco”.

**Gráfico 10. Distribución porcentual de la población nacional por nivel educativo alcanzado y pertenencia étnica, 2005**



Fuente: DANE, Censo General 2005

El eje amazónico comprende la interacción territorial de cuatro países vecinos, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. Dada la abundante zona natural y ecológica que ofrece el territorio, muchas organizaciones gubernamentales y no gubernamentales han puesto sus ojos sobre estos 4.5 millones de kilómetros cuadrados.

## **CORREDOR VIAL SAN FRANCISCO - MOCOA**

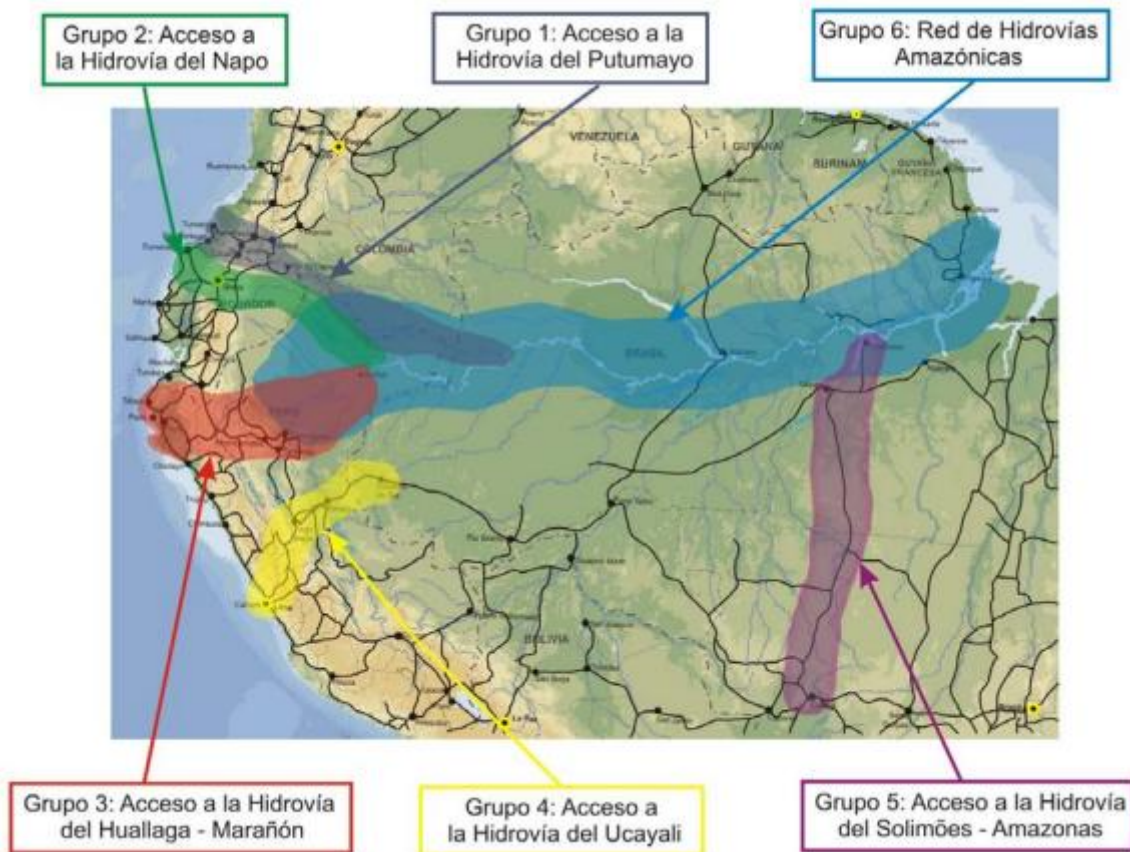
La visión de desarrollo del eje amazónico se da gracias a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), la cual nace como un proyecto en el año 2000 en la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia por el presidente brasilero Fernando Enrique Cardoso quien junto a los jefes de Estado de Colombia, Ecuador, Venezuela, Argentina, Chile, Perú, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Guyana y Surinam se reunieron con el fin de promover el desarrollo sostenible, asegurar estabilidad económica y fortalecer los lazos de integración entre los países involucrados . Todos los proyectos a realizar después de la cumbre cuentan con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Comunidad Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) así como también de los gobiernos y el sector privado de cada país para que las obras bilaterales y regionales se lleven a cabo de tal forma que se compartan los proyectos de integración respetando así intereses y generando una relación beneficiosa.

Entre los 30 proyectos planteados en el Eje de Integración y Desarrollo (EID) tan solo 5 se desenvuelven en el eje amazónico y los demás en el eje andino; uno de esos cinco proyectos es el del acceso a la hidrovía del Putumayo que afecta tanto a Colombia como a Brasil (Ver grafico 1, parte gris) y tiene como objetivo mejorar la integración nacional así como también la interconexión del continente con la Cuenca del Pacifico.

Las inversiones a realizar en este grupo van dirigidas a:

- Carretera Pasto-Mocoa y variantes de pavimentación.
- Proyecto de electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia-Tabatinga.
- Adecuación del puerto de Puerto Asís.
- Vía perimetral de Túquerres.
- Adecuación del puerto de El Carmen.
- Adecuación del puerto de San Lorenzo.
- Adecuación del puerto de Tumaco.
- Tramo vía Santa Ana-Asís
- Tramo de San Lorenzo-El Carmen: rehabilitación y pavimentación.

**Ilustración 2. Grupos de proyectos del eje amazónico.**



Fuente: [www.IIRSA.org](http://www.IIRSA.org)

El total de inversión es de 104.200.000 dólares de los cuales 71.200.000 dólares están dedicados a la carretera Pasto-Mocoa<sup>4</sup>.

El departamento nacional de planeación juega un papel muy importante a la hora de incluir los proyectos de la IIRSA en la agenda regional mediante un Coordinador Nacional que tiene la función de: “coordinar el intercambio con las restantes Coordinaciones Nacionales en todas las instancias de IIRSA y la participación de los distintos organismos gubernamentales al interior de cada país” como está expuesto en la página web de la IIRSA, de esta forma, son ellos quienes se encargan de incluir en la agenda pública los diferentes proyectos alineándolos con los intereses gubernamentales considerando el sector privado y de las agencias reguladoras.

La variante San Francisco-Mocoa atraviesa el departamento del Putumayo situado al sur del País el cual cuenta con una población aproximada de 341.513 habitantes<sup>5</sup>. La realización de este proyecto ha sido catalogada como “emblemática” por el BID y el Gobierno Colombiano y para la construcción de la misma se han creado varias estrategias:

1. El ordenamiento ambiental del territorio
2. La conservación y el desarrollo sostenible de la región.
3. La vinculación de las comunidades a la conservación de las áreas protegidas, la construcción sostenible de la vía y la operación, control y vigilancia de la misma.

---

<sup>4</sup> Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramérica (IIRSA), “Planificación Territorial Indicativa”, documento de la Cartera de proyectos IIRSA 2004, Diciembre de 2004.

<sup>5</sup> Gobernación del Putumayo, por la unidad putumayense-Aspectos generales, demográficos. [http://www.putumayo.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=51&Itemid=68](http://www.putumayo.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=68).

A continuación se presenta una reseña de lo que ha sucedido desde 1996.

**1996** La vía se encuentra en un mal estado para ser transitada y el Gobierno Nacional realiza unos acuerdos con los dirigentes cocaleros para el diseño de una vía de 47 km que mejoraría en términos de velocidad el transporte de carga y de esta forma el comercio nacional e internacional dado el fuerte poder industrial de la ciudad de Pasto, capital del departamento de Nariño. Este mismo año inicia el trámite respectivo para la construcción de la variante, sin embargo el Ministerio de Ambiente frente a la evaluación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas durante ese mismo periodo frenó la realización de la variante debido al daño posible en la Reserva Forestal ubicada en el Valle de Sibundoy.

**1999** En Mocoa se llevó a cabo una audiencia pública en la cual se apoya al proyecto de la construcción de la variante por parte de funcionarios públicos como el gobernador del Putumayo y los alcaldes de Mocoa y San Francisco, a su vez la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonas (CORPOAMAZONIA<sup>6</sup>) también apoya el proyecto en la audiencia.

**2005** El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) presenta ante el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, un estudio de impacto ambiental de la variante. Por otro lado corpoamazonia realiza una visita, revisión y evaluación técnica del proyecto con el fin de establecer alternativas para evitar la destrucción masiva de los ecosistemas de la región así como también asegurar la protección del río Mocoa.

En esa instancia, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial acepta el trazado de la variante de 47 Km. de extensión llamada “Hidromecánicas-Ladera Sur del río Mocoa o margen derecha aguas bajo”. Sin embargo la mayoría del trazado de la variante pasa por la Reserva Forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa lo cual afectaría en gran parte la biodiversidad de la región, por

---

<sup>6</sup> Ente legalmente encargado de la administración de la construcción del corredor vial.



lo que la licencia ambiental dependía del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) el cual tiene tres áreas de estudio: el área suprarregional en cuanto a los impactos del corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Belem do Para, el área de influencia indirecta que toca toda la región Pasto-Mocoa y el área de influencia directa que se basa en todo el largo de la variante.

El BID mediante el Infracund<sup>7</sup> entra a jugar un papel muy importante en este momento dado el gran interés del Gobierno Nacional de llevar a cabo la construcción de la variante y la necesidad de complementar estudios en materia ambiental, sociocultural y económica como impactos sobre la región.

**2006** El INVIAS presenta una primera versión de los términos de referencia en donde se incluían tres estudios: Evaluación Ambiental Regional de la vía Pasto-Mocoa (EAR), Plan Básico de Manejo Ambiental y Social para la reserva forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa (PBMAS) y la complementación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Aquí participaron entidades como el Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA).

**2007** Colombia enfrenta el boom de la parapolítica y el director del INVIAS es acusado por el manejo de varios contratos y procedimientos irregulares encontrados por lo cual deja su cargo afectando así la estabilidad de los proyectos a su cargo (Invías fue 'Tomado' por investigadores de mintransporte y oficina anticorrupción de vicepresidencia, 2006).

**2008** Mediante la resolución 2170 del Ministerio del Medio Ambiente se le otorga al INVIAS la licencia ambiental para la construcción de la variante.

**2010** Se lleva a cabo la firma del contrato de crédito por la suma de 53 millones de dólares con el fin de empezar la primera fase de la variante entre el Ministerio de

---

<sup>7</sup> BID del fondo IIRSA

Hacienda y Transporte y el INVIAS con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ((CONPES), 2009).

**2011** Dicho desembolso del crédito no se ha realizado. Por otra parte los pueblos indígenas que habitan la región así como también campesinos, comunidades afro descendientes y organizaciones de la región han mostrado su posición en contra de la realización del proyecto debido a los efectos e implicaciones que este conlleva no solo al desarrollo de la población putumayense sino también a cuestiones culturales, sociales y económicas de las comunidades.

Para que la política pública de la implementación y ejecución del corredor vial sea exitosa, es necesario hacer un seguimiento detallado de cada uno de los pasos que se den, debido a que como dicho proyecto afecta en gran medida a una población bastante amplia, es de suma importancia que cada decisión tomada este enfocada tanto para los beneficios comerciales y económicos entre países como en la conservación y mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades indígenas. Es por esto que se hace necesario que existan unos entes reguladores y veedores que garanticen tales compromisos. Según la legislación colombiana existe un ente regulador como lo es la Procuraduría General de la nación quien vela que todo el proceso de contratación, manejos de dineros y ejecución de proyectos se realice en los tiempos y condiciones pactadas. De la mano es fundamental que Corpoamazonas y demás entes de la sociedad civil actúen como entes reguladores y comunicadores entre el gobierno y las comunidades indígenas haciendo que los derechos de dichos pueblos sean respetados y se preserve su patrimonio cultural y territorial, garantizando así que de verdad exista un crecimiento en el bienestar de la comunidad.

Finalmente hay que tener en cuenta los riesgos que se corren al construir el corredor vial san francisco – Mocoa. Los cuales pueden ser nefastos en el largo plazo para la población indígena, ya que podría suceder que al ejecutarse dicho

proyecto sin el seguimiento adecuado se termine acabando con su territorio y cultura, ocasionando así un proceso de aculturación y desplazamiento forzado a otras regiones del país, lo cual los llevaría a repetir el éxodo vivido en años anteriores por la violencia y narcotráfico. En este proyecto el mayor riesgo que se corre no es el económico ya que claramente el beneficio comercial esta garantizado por el mejoramiento en la infraestructura del país, así mismo se cuenta con entes internacionales que están realizando la mayor parte de la inversión y de una u otra actúan como auditores financieros. El riesgo real es en cuanto al bienestar de toda una comunidad ya que el daño en cuanto a cultura y costumbres en estas comunidades ancestrales seria casi irreparable.

## BIBLIOGRAFÍA

JOHN W. KINGDON. (2003). "Agendas, Alternatives, and Public Policies". Estados Unidos de America.

KAI WEGRICH AND WERNER JANN.(2006). "Theories of the Policy Cycle". Estados Unidos de America.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (2005). "La visibilización estadística de los grupos étnicos colombianos". (Pág.30). Colombia.

Banco Interamericano De Desarrollo, BID. (2006). "La Política De Las Políticas Públicas". Estados Unidos de America.

GOBERNACIÓN DEL PUTUMAYO. "Por la unidad putumayense-aspectos cultres y demográficos". Recuperado el 5 de febrero de 2012 en: [http://www.putumayo.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=51&Itemid=68](http://www.putumayo.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=68)

Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramérica IIRSA.(2004) "Planificación Territorial Indicativa", documento de la Cartera de proyectos IIRSA.

Programa de las Naciones Unidas Para el Medio Ambiente. (2009). "Perspectivas del medio ambiente en la amazonia". Recuperado el 26 de enero de 2012 en: <http://es.scribd.com/doc/12899495/Geoamazonia-Spanish-FINAL>