

La carretera Pasto - Mocoa

**Eje Multimodal
Amazonas
de la IIRSA**

Contenido

	Pág.
Introducción	5
CAPÍTULO I	
EL CORREDOR MULTIMODAL TUMACO - PUERTO ASÍS - BELÉM DO PARÁ	8
Puerto Tumaco	8
Carretera Tumaco - Pasto	9
Carretera Pasto - Mocoa	9
Puerto Asís	9
Río Putumayo	9
Río Amazonas	9
CAPÍTULO 2	
JUSTIFICACIÓN DEL CORREDOR, POSIBLES IMPACTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS	10
Problemáticas en las zonas de frontera	10
Beneficios que se pueden presumir de la adecuación del corredor multimodal	11
Impactos que se pueden generar por este tipo de proyectos	12
CAPÍTULO 3	
LA CARRETERA PASTO - MOCOA	14
Pasto - El Encano	14
El Encano - Santiago	14
Santiago - San Francisco	17
San Francisco - Mocoa	17
Antecedentes y estado actual de los tramos de la carretera Pasto - Mocoa	17
Tramos de la carretera	18

	Pág.
CAPÍTULO 4	
IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR TUMACO - PUERTO ASÍS - BELÉM DO PARÁ EN COLOMBIA	21
CAPÍTULO 5	
ESTUDIOS AMBIENTALES Y SOCIALES REQUERIDOS PARA GARANTIZAR UN ADECUADO DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	25
CAPÍTULO 6	
PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LOS ESTUDIOS AMBIENTALES Y SOCIALES DE PASTO - MOCOCHA	27
Términos de referencia para la elaboración del Plan Básico de Manejo Ambiental para la reserva	28
Términos de referencia para la elaboración de la Evaluación Ambiental Regional de la vía Pasto - Mocoa	32
CAPÍTULO 7	
LA COMUNIDAD Y LA VÍA: PREGUNTAS IMPORTANTES	34
CAPÍTULO 8	
INTERESES ESTRATÉGICOS LIGADOS AL CORREDOR	36
ANEXO: Obras ya contratadas en relación con el corredor Tumaco - Puerto Asís - Belém Do Pará en Colombia	38
GLOSARIO	40

Introducción

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)¹ fue adoptada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela en la reunión de presidentes de América del Sur que se desarrolló en Brasilia, entre los días 31 de agosto y 1º de septiembre del año 2000.

Con el objetivo de promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones de cada región del continente, la IIRSA definió 10 ejes de integración y para el periodo de 2005-2010 se propone realizar 31 proyectos prioritarios.

A pesar de la importancia que estos proyectos pueden llegar a tener para el desarrollo regional, ellos han suscitado críticas por sus potenciales impactos negativos ambientales y sociales, por estimular un comercio sin restricciones que favorecería principalmente a los inversionistas extranjeros y no a los pobladores locales, y por la falta de divulgación de información sobre la IIRSA a las comunidades afectadas. Además, algunos de estos proyectos IIRSA se han comenzado a realizar por partes y se implementan dentro de la planificación interna de cada país, situación que dificulta una mirada completa de la envergadura de los mismos.

¹ Para mayor información ver la Cartilla 1: ¿Qué es la IIRSA?



Fuente: www.iirsa.org

En el caso de Colombia, la IIRSA se ha institucionalizado a nivel de políticas y de instituciones. Fue adoptado en los Planes de Desarrollo, 2002 - 2006 y se prevé en la propuesta del Plan 2006 - 2010, y en las proyecciones hacia el año 2019.

Uno de los proyectos IIRSA es la carretera Pasto-Mocoa, forma parte de un corredor multimodal² que busca comunicar el Océano Pacífico con el Atlántico, pasando por Tumaco, Pasto, Mocoa y Puerto Asís, y luego recorriendo los ríos Putumayo y Amazonas hasta llegar a Belem do Pará en Brasil. Su mejoramiento solucionaría el problema de comunicación entre estas dos ciudades y permitiría conectar el Departamento de Nariño más eficientemente con el centro del país.

Esta vía Pasto-Mocoa atraviesa territorios de alta sensibilidad ambiental y social. En su área de influencia viven numerosas comunidades indígenas y campesinas, y en cercanías a Mocoa la carretera pasa por la Reserva Forestal Protectora de la cuenca alta del río Mocoa. Por esta razón, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el Ministerio de Transporte lograron un acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para financiar dos importantes estudios en materia ambiental y social para este proyecto. Por un lado, se elaborará un Plan Básico de

Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Cuenca Alta del Río Mocoa, y por otro lado, se hará una Evaluación Ambiental Regional (EAR) de la carretera Pasto-Mocoa.

En este documento se resaltarán los diferentes momentos en los que la población local puede participar en la elaboración del PBMAS y la EAR de la carretera Pasto-Mocoa. Aunque la construcción de este proyecto es prácticamente un hecho, la comunidad tiene el derecho de estar informada de manera oportuna y adecuada sobre el proceso que se adelanta para ello. Así puede vigilar que se garantice el cubrimiento de sus necesidades, la preservación de sus formas de vida, la protección de su entorno natural, y la utilización sostenible de sus recursos naturales.

Con el fin de lograr que los proyectos de infraestructura puedan contribuir a potenciar el desarrollo regional y a satisfacer las necesidades más urgentes de las comunidades locales, es importante que estas comunidades y demás actores interesados cuenten con información suficiente sobre estos proyectos, sus características, y sus potenciales beneficios e impactos, pero sobretodo, que participen activamente en todo su proceso. En las siguientes secciones se abordarán estas temáticas.

² Un corredor multimodal es aquel que utiliza más de un modo de transporte (vial, férreo, fluvial, aéreo, marítimo).

El corredor multimodal Tumaco - Puerto Asís - Belém Do Pará

El corredor Tumaco - Puerto Asís - Belém Do Pará busca unir los océanos Pacífico y Atlántico, conectando el puerto de Tumaco en el Pacífico colombiano con Belém Do Pará en el Atlántico brasileño, y combina dos modos de transporte, el vial y el fluvial. Está compuesto por la carretera Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís, y por una hidrovía por el río Putumayo desde Puerto Asís hasta su desembocadura en el río Amazonas, y luego por el río Amazonas hasta su desembocadura en el Océano Atlántico. La hidrovía del Putumayo comprende instalaciones portuarias en Puerto Asís, Puerto Leguizamó y Leticia, así como puertos y embarcaderos menores a lo largo del río. Este corredor atraviesa de oeste a este la zona sur de Colombia, y es parte del Eje del Amazonas de la IIRSA.

Este corredor busca potenciar la interconexión del interior del continente suramericano con la cuenca del Pacífico y facilitar una mayor integración comercial de la zona sur de Colombia con la región amazónica del Brasil y la región nororiental de Ecuador y Perú. Sin embargo la planeación y desarrollo de este corredor se ha hecho de manera fraccionada, y no se dispone de información completa sobre sus potenciales beneficios e impactos.

El corredor consta de las siguientes obras y tramos en Colombia³:

- **Puerto de Tumaco:** este puerto consta de un muelle de 310 metros de largo y 25 metros de ancho, con una estructura abierta de losas y vigas de concreto cimentado.

³ Banco Interamericano de Desarrollo, BID. Términos de referencia para la elaboración de una Evaluación Ambiental Regional de la Vía Pasto-Mocoa. Enero 22 de 2007.

- **Carretera Tumaco - Pasto:** con una longitud de 284 kilómetros, esta es una vía con buenas especificaciones en la que falta por construir o terminar los pasos alternos de Túquerres y Pasto (ya que en la actualidad se debe transitar por el centro de estas áreas urbanas), y el mejoramiento de la vía Pedregal-Túquerres. Cabe destacar que Pasto es la ciudad más importante del corredor y centro de desarrollo económico, político y social.

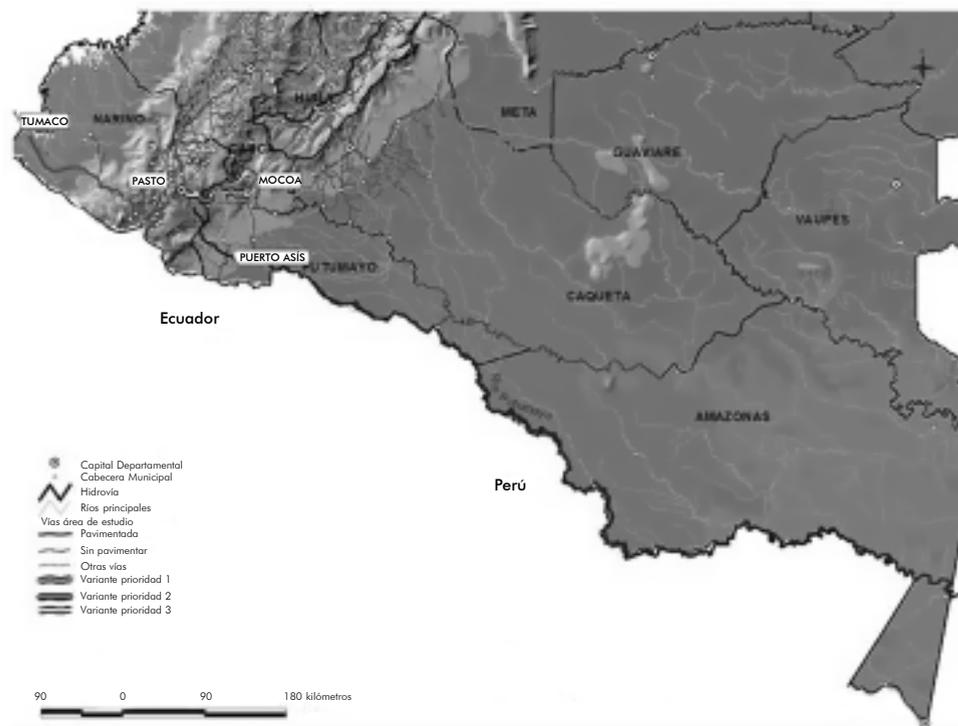
- **Carretera Pasto - Mocoa:** Actualmente esta vía no cumple con las especificaciones técnicas y geométricas necesarias para el flujo esperado de pasajeros y carga, a excepción del tramo entre Santiago y San Francisco que se encuentra debidamente pavimentado.

- **Carretera Mocoa - Puerto Asís:** Esta vía se encuentra en proceso de pavimentación.

- **Puerto Asís:** Este es el puerto donde inicia el tránsito fluvial del corredor. Actualmente se está construyendo el muelle flotante “La Esmeralda”.

- **Río Putumayo:** El río presenta problemas de navegabilidad en aguas bajas entre Puerto Asís y Puerto Ospina, situación que se ha agravado en los últimos años debido a la deforestación de la cuenca alta del río. La inseguridad y la falta de destronque en los pa-

RECORRIDO PASTO - PUERTO ASÍS - PUTUMAYO PROYECTO PASTO MOCOA



Fuente: Elaborado por Vladimir Sánchez

sos críticos han sido la causa de la disminución del transporte de carga por el río.

- **Río Amazonas:** El recorrido en la parte colombiana y en general, presenta buen calado permitiendo una adecuada navegación.

Justificación del corredor, posibles impactos positivos y negativos

PROBLEMÁTICAS EN LAS ZONAS DE FRONTERA

El corredor intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belém Do Pará, como ya se mencionó, está ubicado en la zona de frontera del sur de Colombia, una zona tradicionalmente aislada y con una larga historia de conflictos socioeconómicos y armados. Aunque el aislamiento no ha sido la única causa de estos conflictos, un estudio sobre el impacto social y productivo del corredor⁴ argumentó que el aislamiento de esta zona respecto al centro del país ha facilitado el establecimiento de estos conflictos desde el inicio de nuestra historia como República. En este sentido, el estudio propone desarrollar obras de infraestructura como alternativa para integrar esta región con el resto del país, propiciar la presencia del Estado, fomentar el desarrollo sostenible y aliviar estos conflictos.

Pero, *¿será tan sencillo?* Si bien la integración y el desarrollo de la región son importantes, ¿qué tan justificables son las obras que implica el corredor teniendo en cuenta sus potenciales impactos ambientales y sociales?; y ¿será que la región está preparada para competir con los mercados internacionales?

Mientras que las comunidades necesitan garantías y soluciones reales, el proyecto sólo muestra el desarrollo y la competitividad económica como resultados posibles más no seguros.

⁴ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia. Proyecto COL/01/025 "Camino verde hacia la Paz", Corredor intermodal Tumaco - Puerto Asís - Belém do Pará. Estudio sobre el Impacto Social y Productivo en el Corredor Intermodal dentro del Trayecto Colombiano y las Zonas de Frontera con los Países Limítrofes. Gerardo Lozano (Consultor del Estudio). Bogotá: Noviembre 2002, p. 200.

BENEFICIOS QUE SE PUEDEN PRESUMIR DE LA ADECUACIÓN DEL CORREDOR MULTIMODAL⁵

Los beneficios que podría traer el corredor multimodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará para las comunidades en su zona de influencia en Colombia, con base en el estudio mencionado en la sección anterior se enmarcan en una perspectiva del libre comercio e integración. A continuación mencionamos algunos de ellos.

◆ Mejoramiento de la infraestructura: el equipamiento de la región en infraestructura técnica y de servicios adecuada logrará dinamizar el potencial económico y au-



⁵ *Ibídem*, p. 206.

mentará la posibilidad de competir en condiciones equitativas dentro de una economía globalizada, pero con esquemas de integración y desarrollo sustentable, logrando además la integración de los países fronterizos.

◆ Cambios en la normatividad legal: se fomentará la creación de marcos legales y de política claros (incluyendo los derechos de propiedad intelectual y repartición de beneficios) para el acceso y el uso de los recursos biológicos, al igual que el conocimiento tradicional. Se fortalecerán e implementarán Planes de ordenamiento y manejo de cuencas y medios de especial vulnerabilidad.

◆ Generación de conocimiento empresarial: el aprendizaje de capacidades técnicas y empresariales a nivel local, garantizaría la sostenibilidad económica, social y ecológica en el manejo de los recursos de la biodiversidad. Entonces, sería posible disponer de información confiable de mercado (incluyendo temas como certificación, etiquetado, marcaje) y acceso a nuevos mercados. Se promoverían alianzas entre actores públicos y privados (comunidades locales, indígenas y afroamericanas, PYMES, etc.). Igualmente, aumentaría el conocimiento científico sobre el funcionamiento de ecosistemas, culturas y potencialidades regionales.

◆ Aumento en el volumen de intercambio: la ampliación de mercado provocaría una dinamización de los sectores agroindustriales, artesanales, industriales, ecoturísticos y productivos.

IMPACTOS QUE SE PUEDEN GENERAR POR ESTE TIPO DE PROYECTOS

En contraste con lo expuesto en la sección anterior, en esta sección se muestran algunos de los impactos potenciales que podría traer el proyecto de corredor multimodal, desde una perspectiva que tiene en cuenta el medio ambiente y la sociedad. Para ello nos basamos en la experiencia de la carretera interoceánica en la Amazonía de Perú⁶, en el Estudio de Impacto Ambiental y el dictamen del Ministerio de Ambiente⁷. Algunos de los impactos que podrían generarse, se agrupan así:



a) Impactos ambientales

- Deforestación a lo largo de la vía por apertura de caminos o ampliaciones de la misma.
- Pérdida de chagras y cultivos.
- Cambios moderados y drásticos en el paisaje por la vía, sus cortes y los derrumbes.
- El acceso de áreas con potencial de extracción de maderas finas en el tramo medio del proyecto, el cual corresponde a la reserva forestal protectora, constituye un atractivo para la tala de estos bosques y el cambio de uso del suelo por cobertura de pastos.
- Pérdida de biodiversidad y rarificación o extinción de especies por deforestación, caza o pesca y/o contaminación.
- Contaminación de suelos, aire y agua por abuso de agroquímicos, procesamiento de estupefacientes o a consecuencia de la minería.
- Reducción del área para usos agropecuarios y forestales.
- Interrupción de migraciones y movimientos de fauna.
- Caza y pesca indiscriminada por los trabajadores en el proceso de construcción.
- Generación de puntos permanentes de derrumbes debido a la inestabilidad actual y la que se creará.
- Generación de ruido por tránsito.
- Invasión de áreas protegidas.
- En particular, la construcción de la variante San Francisco-Mocoa, requiere un movimiento de tierras mayor al presupuestado para la rehabilitación y pavimentación de la vía existente. Adicionalmente se presenta

⁶ Tomado de: Marc Jean Dourojeanni. Estudio de Caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú. Lima, Perú: 2006.

⁷ MAVDT. Expediente 1422, Concepto 1574 de 29 de agosto de 2005. Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales.

alteración del patrón de drenaje, del bosque protector al interior de la reserva forestal y del bosque protector por efecto de la remoción directa de la vegetación y los procesos de fragmentación, Esto se agudizaría por la tendencia creciente de ocupación e intervención de áreas que antes estaban aisladas⁸.

b) Impactos sociales

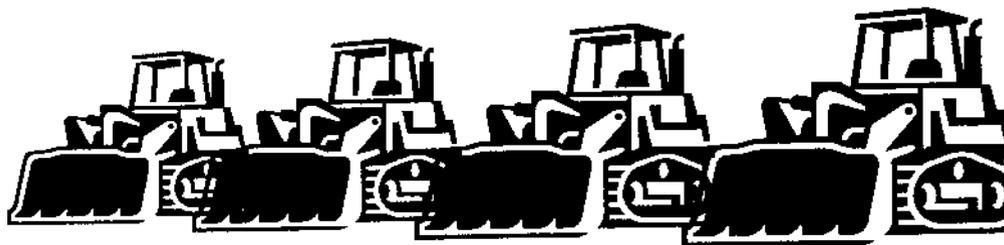
- Inseguridad en el área de influencia de las obras, que incluye robos y otros delitos.
- Aumento de conflictos sociopolíticos y militares.
- Afectación de las tierras de resguardo.
- Especulación con tierras, y apropiación ilícita de tierras.
- Ocupación desordenada de costados de la vía por viviendas, comercios y chacras.
- Afectación de la cultura local por ingreso masivo de gente de otros lugares.
- Generación de confrontaciones entre indígenas y colonos.
- Deterioro o desarticulación de las relaciones sociales (intra e interculturales y familiares).
- Pérdida de la identidad cultural (referentes territoriales, lengua, costumbres, aculturación).

- Fomento del subempleo esclavizante, por ejemplo en minería y extracción maderera.

c) Otros impactos

- Acceso desigual al mercado que gracias a las obras se ampliaría a un nivel internacional.
- Desaparición o destrucción de yacimientos arqueológicos.
- Aumento en la diferencia entre pobres y ricos del sector, por la acumulación de capital en los sectores de poder.
- Litigios por expropiaciones, reasentamientos, afectaciones, sobrepoblaciones en los alrededores de la vía y en propiedades tradicionales.
- Facilitación e incremento del tráfico de drogas, armas, animales silvestres y de contrabando en general.

De lo expuesto en las dos secciones anteriores, cabe destacar que en general los beneficios potenciales del corredor multimodal se contemplan desde una perspectiva económica, mientras que los impactos se relacionan más con las dimensiones social y ambiental. Vale la pena preguntarse ¿cómo encontrar un equilibrio entre estas dos perspectivas?



⁸ MAVDT. Expediente 1422, Concepto 1574 de 29 de agosto de 2005. Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales. Folio 282.

La carretera Pasto - Mocoa

Ahora que hemos presentado una idea general del corredor multimodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará, en este capítulo nos centraremos en la carretera que va de Pasto a Mocoa. Esta carretera, la cual lleva más de 70 años en construcción, tiene una longitud total de cerca de 142 kms de los cuales 47 están pavimentados y los restantes 92 se encuentran en afirmado.

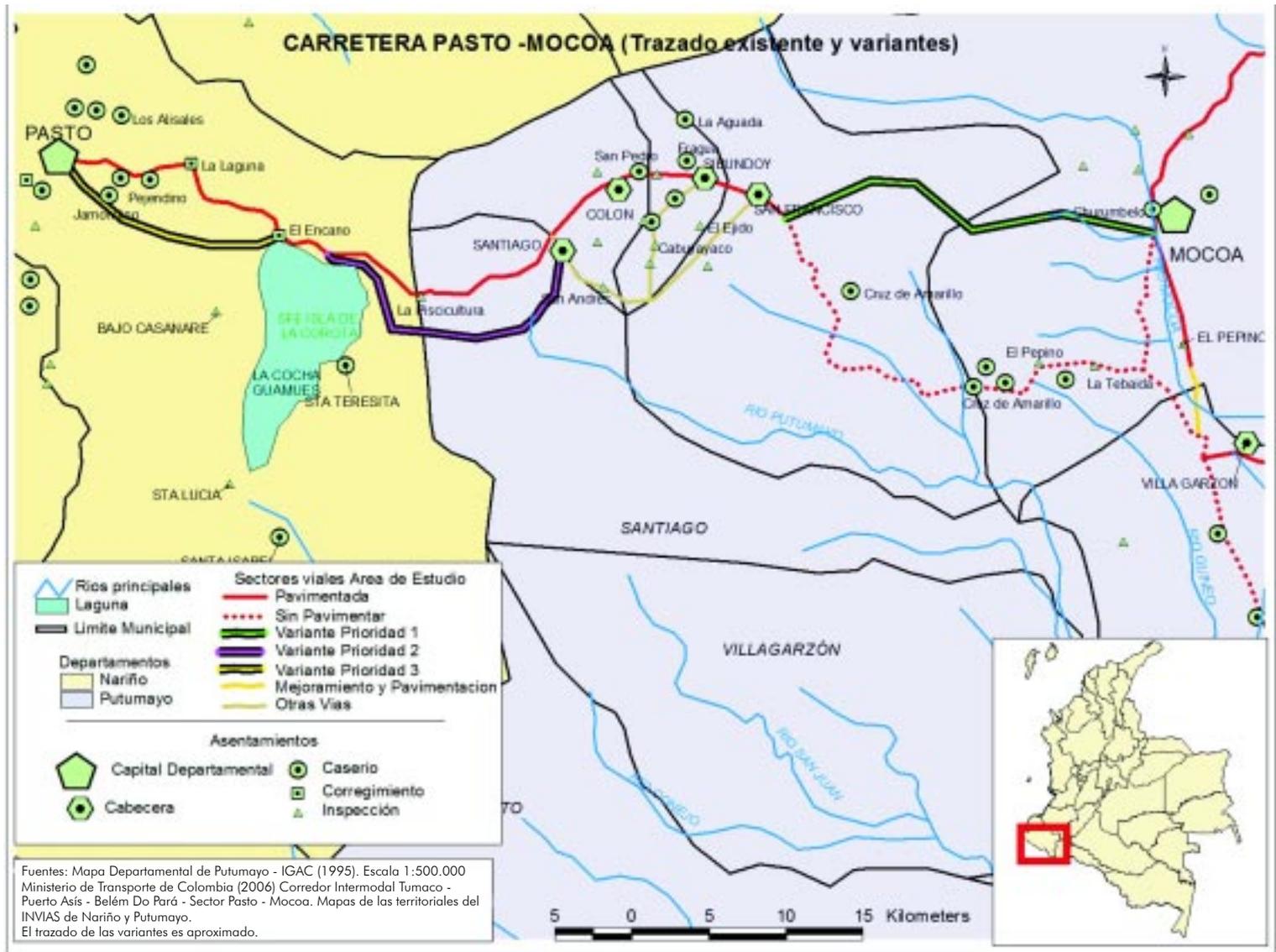
La carretera Pasto-Mocoa ha sido identificada por la IIRSA como el proyecto más importante en el tramo colombiano del corredor Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará, ya que actualmente es el cuello de botella para unir los tramos existentes entre Tumaco y Pasto y entre Mocoa y Puerto Asís. Esta carretera está dividida en los siguientes cuatro tramos⁹ (ver mapa 2):

a) Pasto - El Encano: Este tramo tiene 19,6 kms de longitud, e incluye un ascenso al páramo al salir de Pasto y luego un descenso hasta El Encano, en cercanías de la Laguna de La Cocha¹⁰. Presenta pequeñas fallas localizadas (primeros 7 km) y pérdida de la carpeta de rodadura y de la estructura en algunos sectores críticos. Carece de obras de drenaje y señalización

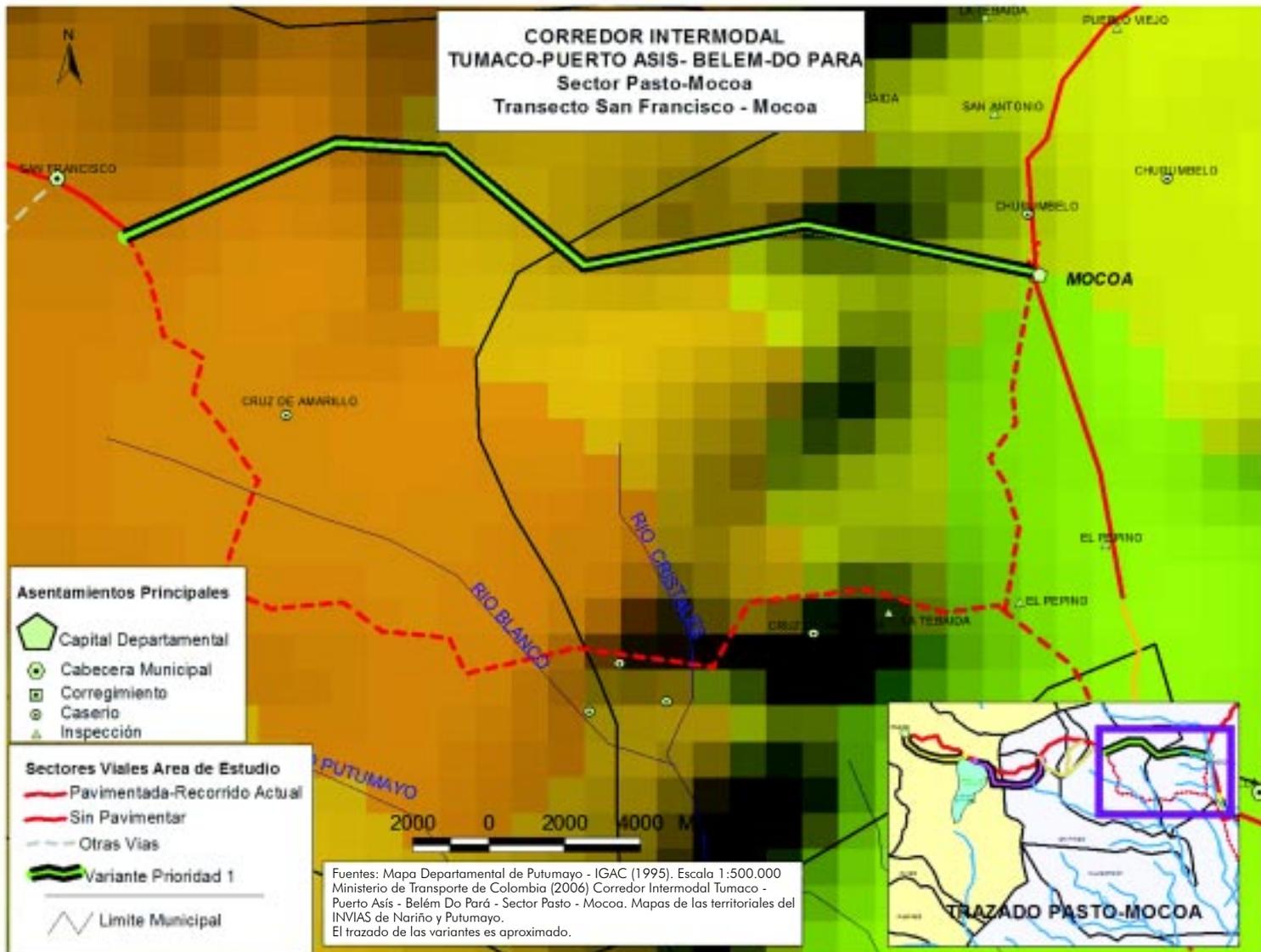
b) El Encano - Santiago: Los primeros 9 km de esta carretera se encuentran en el departamento de Nariño y los restantes en el Putumayo. Carece de obras de drenaje y mínima señalización. Presenta algunos sitios críticos en su alineamiento horizontal y vertical.

⁹ Tomado de: Términos de referencia para la elaboración de una Evaluación Ambiental Regional de la Vía Pasto-Mocoa, república de Colombia. Enero 22 de 2007.

¹⁰ La laguna de la Cocha fue declarada humedal RAMSAR por el MAVDT mediante el Decreto 698 del 18 de abril de 2.000, con una extensión de 39.000 hectáreas en el sur de Nariño y que está conformado por zonas de pantano o turberas y páramo azonal. Por tal razón el Fondo Mundial por la Naturaleza (WWF) realizó estudios para darle un manejo integral.



Elaborado por Vladimir Sánchez, Geógrafo



Elaborado por Vladimir Sánchez, Geógrafo

c) **Santiago - San Francisco:** Carretera pavimentada de 20 km de longitud y de 7 metros de sección que atraviesa la región del Valle del Sibundoy. En algunos sitios presenta fisuras menores y piel de cocodrilo. Requiere la construcción en los tramos faltantes de la berma-cuneta y ampliación de las obras de drenaje, además de las obras de mantenimiento periódico y rutinario.

d) **San Francisco - Mocoa:** Este tramo tiene una longitud de 78 km en afirmado y entre 4 y 5 metros de sección. Se localiza en terreno escarpado, y tiene una pésima geometría, condiciones limitadas de la banca, altas pendientes, curvas cerradas, sitios inestables, profundos abismos y el cruce de gran número de corrientes hídricas, así como carencia de obras de drenaje y de señalización. Los estudios del corredor han determinado que es necesario construir una variante que, sin embargo implicará altos impactos.

ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DE LOS TRAMOS DE LA CARRETERA PASTO - MOCOA

En esta sección se presentan algunos antecedentes, el estado actual de desarrollo de los cuatro tramos de la carretera Pasto-Mocoa, y elementos generales del trámite de un proyecto de esta magnitud. Este tipo de información es vital para garantizar una participación efectiva de la comunidad en el desarrollo de estas obras.

Requisitos ambientales para obras

En Colombia, todo proyecto, obra o actividad que pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente, requiere de una licencia ambiental, la cual debe ser tramitada previamente a su ejecución. En esta autorización se establecen las condiciones y obligaciones para la prevención, mitigación, compensación y manejo de dichos efectos ambientales. El proceso de licenciamiento abarca las siguientes etapas:

- **Estudio de factibilidad:** Se analiza la viabilidad técnica y financiera del proyecto. En algunos casos se incorpora también un análisis sobre la viabilidad ambiental y social del mismo.
- **Diagnóstico ambiental de alternativas:** El cual tiene como objetivo suministrar información para evaluar y comparar las diferentes opciones del proyecto en cuanto a los aspectos geográficos, características ambientales y sociales, efectos, y riesgos de la obra.
- **Estudio de impacto ambiental:** Una vez escogida la alternativa, se desarrolla un estudio de impacto ambiental, el cual corresponde a las características y entorno del proyecto. Es el documento más importante para el proyecto, en el cual se identifican los posibles impactos directos e indirectos de la construcción y operación del proyecto y se formula un plan de manejo para prevenir, mitigar o compensar dichos impactos.
- **Participación:** durante todo el proceso de otorgamiento de la licencia ambiental puede haber lugar a diferentes mecanismos de participación entre los cuales destacamos la Consul-

ta Previa: Si el proyecto afecta territorios colectivos de pueblos indígenas o comunidades afro descendientes, es necesario llevar a cabo un proceso de consulta previa con dichas comunidades. Este mecanismo de participación tiene como objetivo, además de proteger la identidad cultural, social y económica de estas comunidades, que ellas se pronuncien sobre la viabilidad del proyecto y sobre las posibles afectaciones.

- **Obtención de la Licencia Ambiental:** Una vez cumplidos los pasos descritos anteriormente, de acuerdo con el procedimiento establecido por el Decreto 1220 de 2005, se podrá otorgar o negar la licencia ambiental por parte de la autoridad ambiental competente.

TRAMOS DE LA CARRETERA

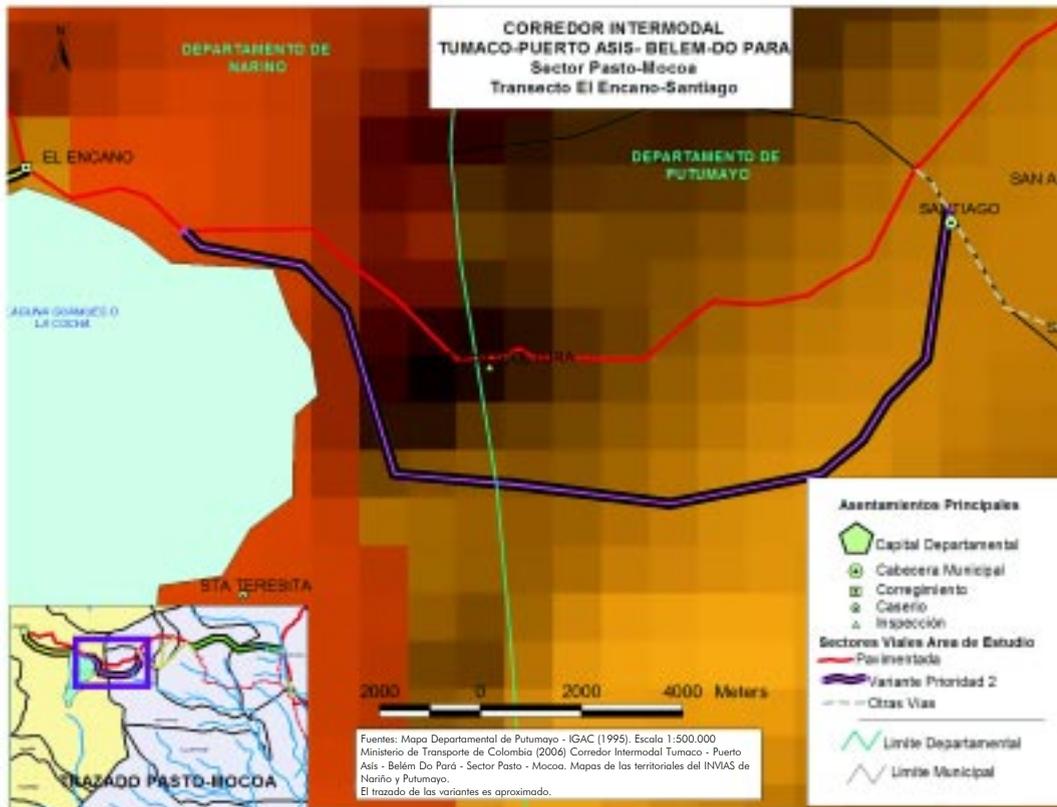
- ◆ **Pasto - El Encano:** Aunque en algún momento se pensó en la necesidad de construir una variante en una parte del recorrido de este tramo para mejorar las condiciones de la vía, el INVIAS nunca presentó un estudio de impacto ambiental de la alternativa que había sido propuesta. Actualmente se tiene planeado rehabilitar la estructura de la vía en este tramo.

El Encano - Santiago: Para este tramo se propuso la construcción de una variante de 28 kms que mejoraría las posibilidades de movilización de tráfico pesado por la vía. Para ello se realizó un Diagnóstico Ambiental de Alternativas y un Estudio de Impacto Ambiental sobre la alternativa seleccionada¹¹. Sin embargo, el INVIAS desistió de construir esta variante por sus altos costos

de construcción, por su alto impacto ambiental y social (la variante impactaría el área Ramsar de la laguna de La Cocha, la Reserva Forestal Protectora de La Cocha y pasaría por áreas actualmente en reclamación por parte de comunidades indígenas) y por la imposibilidad de llegar a acuerdos de Consulta Previa con las comunidades indígenas de la zona. Se decidió entonces rehabilitar la vía existente, para lo cual se deberían tomar medidas específicas en torno al área Ramsar y la Reserva Forestal bajo supervisión de Corponariño. El contrato para el mejoramiento de este tramo se adjudicó en el año 2006 (ver Anexo 1). Sin embargo, a finales del 2006 se interpuso una Acción Popular por parte del Ingeniero Gerardo Rosero, impugnando la decisión del INVIAS de no construir la variante, argumentando que la variante generaría mayor progreso para la región y que presenta menor impacto ambiental que la vía existente. Esta Acción Popular aún se encuentra en trámite. Cabe anotar que a pesar de que en el corto plazo el INVIAS optó por el mejoramiento de la vía actual, la misma entidad considera improbable que esta vía soporte grandes movimientos de carga como se esperarían una vez esté en pleno funcionamiento el corredor multimodal.

- ◆ **Santiago - San Francisco:** Para este tramo no se han propuesto variantes, simplemente una adecuación de la vía y la construcción y mantenimiento de obras de drenaje. Estas obras, que incluyen la ampliación de la sección de la vía de 7 a 12 metros, el corte de curvas,

¹¹ La alternativa propuesta iniciaría en El Encano, continuaría por el carretable hacia el hotel Sindamanoy, la quebrada Quinzayaco y la quebrada Santa Marta; ascendería hacia la divisoria de aguas departamental (el potrero), para luego descender por las veredas Santa Clara, El Carrizal, y San Francisco (carretable de Juisanoy) hacia la vía existente.



Elaborado por Vladimir Sánchez, Geógrafo

la construcción de viaductos y la pavimentación de la vía, están por ejecutarse.

- ◆ **San Francisco - Mocoa:** Para este tramo se ha propuesto una variante de 47 km que aumentaría la velocidad de diseño y disminuiría la pendiente longitudinal de la vía y mejoraría sus especificaciones geométricas. El trámite para la construcción de esta variante se inició en 1996. En ese momento, el Ministerio de Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y De-

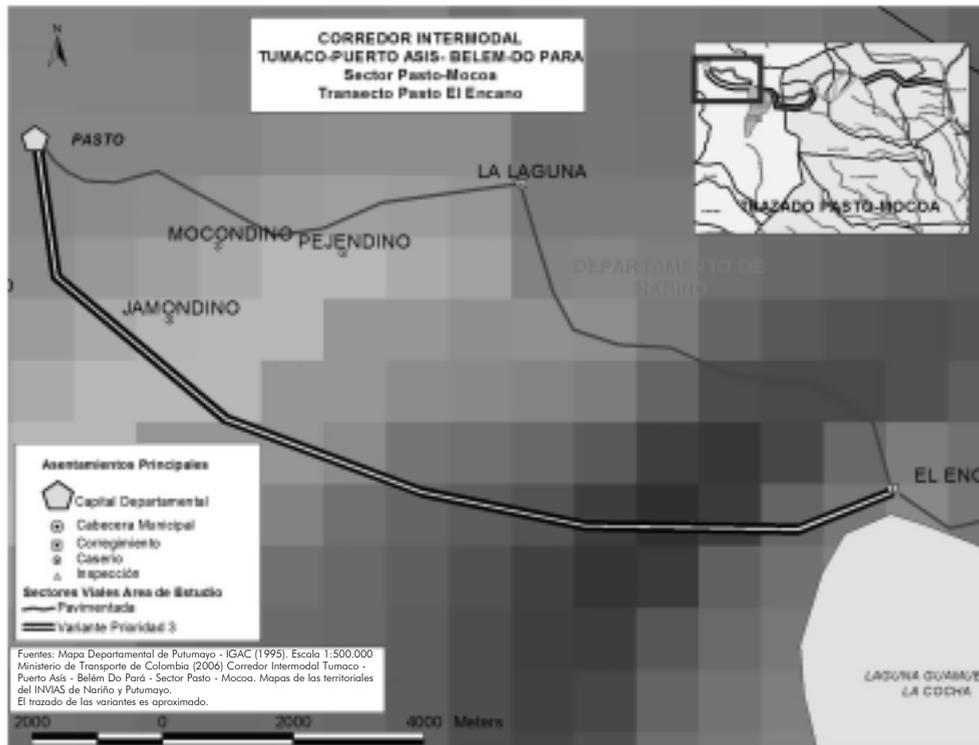
sarrollo Territorial (MAVDT)) respondió negativamente a la evaluación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas pues de cualquier forma se impactaría negativamente la zona de reserva forestal, por tanto aseguró que el desarrollo de la región no podía verse desde una perspectiva meramente económica, pues la dimensión ambiental, necesaria, tiene que ver con las relaciones que establece una sociedad determinada con su entorno natural. En julio de 1999 se llevó a cabo una audiencia pública en Mocoa, en la que quedó explícito el apoyo al proyecto por parte del gobernador de Putumayo, los alcaldes de Mocoa y San Francisco y Corpoamazonia. Por lo tanto el MAVDT consideró revisar la opción de la variante que atraviesa la reserva (inicia

en San Antonio-quebrada la Tortuga e ira bajando a buscar el río Mocoa para seguir las líneas generales ascendiendo por la ladera de la margen derecha del río). En el año 2005, INVIAS presentó el Estudio de Impacto Ambiental de la variante y CORPOAMAZONÍA realizó el acompañamiento a la visita técnica, revisión y evaluación del mismo¹².

¹² CORPOAMAZONÍA recomendó la definición y ejecución de un plan de manejo y establecimiento de alternativas para evitar la tala en los ecosistemas de la actual vía y en el área de influencia de la que se va a construir, así como asegurar un buen manejo y disposición del material estéril y evitar que se aporten sedimentos al río Mocoa.

Finalmente este año el INVÍAS inició la Elaboración del Plan Básico de Manejo Ambiental y Social de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa y los ajustes del Estudio de Impacto Ambiental de la variante. Ambos estudios están en ejecución.

Por su parte, junto al Plan de Manejo de la Reserva Forestal ya mencionado se inició la Evaluación Ambiental Regional de la carretera Pasto - Mocoa, con recursos de cooperación técnica del BID (la información sobre estos dos estudios se ampliará en la siguiente sección).



Elaborado por Vladimir Sánchez, Geógrafo

Implementación del corredor Tumaco - Puerto Asís - Belém Do Pará en Colombia¹³

En este capítulo se describirán los diferentes proyectos y obras que se llevarán a cabo para desarrollar el corredor multimodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará. Estos se encuentran contemplados desde el año 2001 en la Red Nacional de Carreteras bajo el nombre de “Transversal Tumaco-Leticia”¹⁴.

Tabla 1. Proyectos IIRSA del corredor Tumaco - Puerto Asís - Belém Do Pará

Nº	Nombre proyecto	País	Subsector	Costo (Millones US\$)
1	Carretera Pasto - Mocoa y variantes de pavimentación	Colombia	Vial	183
2	Proyecto de electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia Tabatinga	Brasil-Colombia	Eléctrico	5
3	Adecuación del muelle de Puerto Asís	Colombia	Fluvial	3
4	Vía perimetral de Túquerres	Colombia	Vial	3
5	Adecuación del Puerto El Carmen	Ecuador	Vial	3
6	Adecuación del Puerto de San Lorenzo	Ecuador	Vial	6
7	Adecuación del Puerto de Tumaco	Colombia	Fluvial	5
8	Tramo Vial Santa Ana - Puerto Asís	Colombia	Fluvial	ND
9	Tramo San Lorenzo - El Carmen; rehabilitación y pavimentación	Ecuador	Vial	8

Datos disponibles en: http://www.iirsa.org/org/BancoMedios/Documentos%20PDF/amd_fichas_amazonas.pdf

¹³ Este capítulo contiene apartes de: Olivera, M.F. (2006) “Consultoría para apoyar la formulación de una estrategia de seguimiento e incidencia sobre proyectos de infraestructura en la Amazonía Colombiana”. WWF Colombia.

¹⁴ Decreto 1735 de 2001. http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/2001

Para la ejecución de las obras previstas en el Plan de Acción de IIRSA, el gobierno Nacional, por intermedio del INVIAS, Ministerio de Transporte y DNP ha establecido el siguiente plan de inversiones en el borrador del documento CONPES “Mejoramiento del corredor Tumaco - Pasto - Mocoa”:

Tabla 2. Plan de inversiones

Tramo	Longitud (km)	Necesidades de inversión (millones de pesos)	Obras a realizar en el proyecto
Tumaco - Pedregal	246	20.000	Rehabilitación y mantenimiento de pavimento asfáltico y losas de concreto, obras de drenaje y señalización.
Pedregal - Pasto	38	Concesión	
Pasto - Encano	19.5	12.000	Rehabilitación y mantenimiento de pavimento asfáltico, rectificaciones menores, obras de drenaje y señalización.
Encano - Santiago	27.5	35.000	Rectificación del, construcción de obras de drenaje y de la estructura del pavimento en toda la longitud.
Santiago - San Francisco	20	2.500	Terminación de berma-cuneta y obras de drenaje. Mantenimiento periódico y rutinario.
San Francisco - Mocoa	78	336.000	Construcción de la variante nueva de 47 km de longitud. (valor incluido interventoría).
Estudios Puentes San Francisco - Mocoa	47	4.000	Diseño definitivo de los puentes y actualización del estudio ambiental.
Mantenimientos	27.500		Los tramos que estén pavimentados y en operación, hasta que termine la construcción de la variante.
Interventorías	6.500		
Total de Inversiones	443.500		

Fuente: Borrador de documento CONPES “Mejoramiento del corredor Tumaco - Pasto - Mocoa”.

El proyecto será desarrollado en dos fases, con las cuales se tendrá concluido el corredor con buenas especificaciones técnicas de 7.30 m de ancho de calzada y de una longitud total de 400 km.

Dicha fase se desarrollará en tres vigencias y tiene un valor de 87.500 millones de pesos y se realizará con recursos de la Nación de acuerdo con la siguiente distribución anual de inversiones.

- La Fase I, comprende tener pavimentado todo el corredor desde Tumaco - Pasto - San Francisco de 354 km.

Tabla 3. Distribución Anual de Inversiones

Tramo	2006	2007	2008	Total
Tumaco - Pedregal	2.900	7.100	10.000	20.000
Pasto - Encano	3.000	5.000	4.000	12.000
Encano - Santiago	15.500	15.000	4.500	35.000
Santiago - San Francisco	500	1.000	1.000	2.500
Mantenimiento San Francisco - Mocoa	2.500	2.500	2.500	7.500
Estudios Puentes San Francisco - Mocoa	4.000			4.000
Interventorías	2.500	2.000	2.000	6.500
Total de Inversiones	30.900	32.600	22.000	87.500

Fuente: Datos de INVÍAS.

- La Fase II, comprende la construcción de la variante San Francisco - Mocoa de 47 km de longitud. La cual iniciará a partir del año 2008 (luego de terminados los diseños de los puentes y tramitada la licencia ambien-

tal). Esta fase se desarrollará en cinco vigencias, tiene un valor de 356.000 millones de pesos y se realizará con crédito externo de acuerdo con la siguiente distribución anual de inversiones.

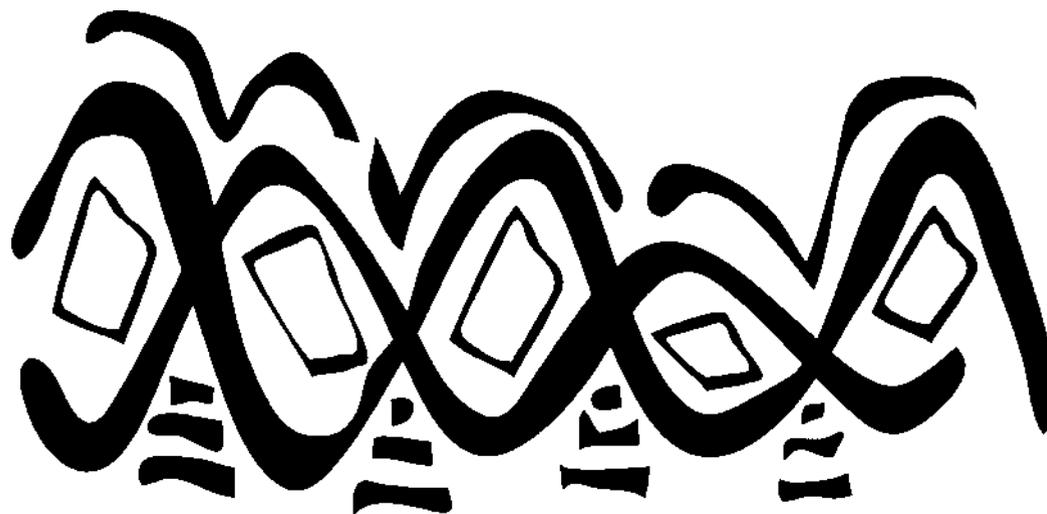
Tramo	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Tumaco - Pedregal	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	10.000
Pasto - San Francisco	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	10.000
San Francisco - Mocoa	56.000	80.000	80.000	70.000	50.000	336.000
Total de Inversiones	60.000	84.000	84.000	84.000	54.000	356.000

Las siguientes obras son complementarias a los proyectos anteriormente mencionados y que han sido priorizados por IIRSA. Estas también serán desarrolladas por el INVÍAS:

- Pavimentación La Tebaida - Puente El Pepino.
- Pavimentación Mocoa - Villagarzón.
- Pavimentación Villagarzón - Puerto Caicedo.
- Pavimentación Puerto Caicedo - Puerto Asís.
- Pavimentación Santa Ana Yarumo - La Hormiga.
- Pavimentación La Dorada - Puente Internacional San Miguel.
- Pavimentación Porvenir - Villa Garzón - Puerto Guzmán.

Algunos de los proyectos ya mencionados en este capítulo han sido contratados por parte del INVÍAS. En el anexo 1 se relacionan los diferentes contratos de construcción, rehabilitación, mantenimiento e interventoría que han sido aprobados en los últimos dos años y que guardan relación con el corredor multimodal Tumaco - Puerto Asís - Belém do Pará.

Por otra parte, vale la pena resaltar que el corredor multimodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará se relacionará con otros corredores de infraestructura de transporte propuestos para Colombia en el marco de la IIRSA, tales como la Carretera Panamericana, la troncal central, el corredor de bajas alturas Caracas - Bogotá - Quito, y otros proyectos viales menores como las carreteras de Mataje, Rumichaca y San Miguel.



Estudios ambientales y sociales requeridos para garantizar un adecuado diseño e implementación del proyecto

La carretera Pasto - Mocoa, incluye una parte de repavimentación y mejoramiento y otra, que corresponde a la construcción de la variante San Francisco - Mocoa. Para el primer caso, de acuerdo con la normatividad colombiana no se requiere de licencia ambiental, sin embargo, si se van a afectar o a utilizar recursos naturales, se deberán tramitar ante las autoridades ambientales, los correspondientes permisos ambientales. Para el caso de la construcción de la variante, se debe tramitar la correspondiente licencia ambiental.

Dadas las condiciones de significativa sensibilidad en materia geológica, ambiental y social que enmarca el mejoramiento y pavimentación de la vía, el gobierno colombiano solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) asistencia técnica para complementar los estudios de impacto ambiental requeridos por ley para el proyecto. Fue así como el BID tramitó una cooperación técnica no reembolsable del Fondo de Infraestructura de Integración Regional (CO-T1038) para el gobierno colombiano por más de un millón de dólares, con el objeto de apoyar dos estudios de carácter ambiental y sociocultural que contribuyeran a garantizar un adecuado diseño e implementación del proyecto de carretera Pasto - Mocoa, y en especial de la variante San Francisco - Mocoa (que sería financiada por la misma entidad), de conformidad con el marco legal colombiano y las políticas del Banco, estos estudios son:

- Plan Básico de Manejo Ambiental y Social para la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa (**PBMAS**): Este estudio busca contribuir a la conservación y manejo adecuado de esta reserva, la cual será atravesada por la variante San Francisco - Mocoa que se va a construir.
- Evaluación Ambiental Regional de la vía Pasto - Mocoa (**EAR**): Este estudio busca diagnosticar en detalle los impactos indirectos que la construcción y mejoramiento de la carretera Pasto - Mocoa puede tener sobre la población local en su área de influencia. Se analizarán posibles impactos como un incremento en la migración a la zona, posibles cambios en las prácticas económicas y socioculturales de las comunidades locales, los efectos de la inserción de la economía local en una de mercado regional e internacional, y aspectos ambientales como la deforestación y la extracción o degradación de otros recursos naturales.

El INVIAS elaboró una primera versión de los términos de referencia (TDR)¹⁵ de estos dos estudios a finales de octubre de 2006, la cual fue socializada en dos jornadas de discusión pública en Mocoa y en Bogotá el

16, y el 21 de noviembre de 2006. Estos TDR fueron ajustados a partir de comentarios y sugerencias de algunas entidades que participaron de dichas discusiones, entre ellas el MAVDT, WWF Colombia, ILSA, el Alcalde de Sibundoy y Conservación Internacional. Las versiones finales de los TDR se publicaron en la página oficial del INVIAS en marzo de 2007.



¹⁵ Los términos de referencia son un documento en el que se especifican los objetivos, resultados esperados, actividades, cronograma y presupuesto, para la contratación de un proyecto.

Participación de la comunidad en los estudios ambientales y sociales de Pasto - Mocoa



En este capítulo se analizan los diferentes momentos de participación de la comunidad en el desarrollo de los estudios de Evaluación Ambiental Regional de la carretera Pasto - Mocoa, y el Plan Básico de Manejo Ambiental y Social para la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa. Esto con el fin de brindar insumos a las comunidades del área de influencia de la carretera para una participación oportuna y efectiva en el desarrollo de los mismos. Para ello, se presenta a continuación una síntesis de los términos de referencia de estos dos estudios.

I. TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN BÁSICO DE MANEJO AMBIENTAL PARA LA RESERVA FORESTAL PROTECTORA DE LA CUENCA ALTA DEL RÍO MOCOA (PBMAS)

Área de Influencia

Si bien es cierto que este plan se centrará en el área de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del río Mocoa, tendrá en cuenta el valle de Sibundoy (San Francisco, Sibundoy, Colón y Santiago) y los municipios de Mocoa y Villa Garzón pertenecientes al medio Putumayo.

Población afectada

Actores sociales directos que habitan o trabajan en la reserva.



Actores sociales indirectos, incluyendo los interesados en la reserva forestal, así como los habitantes del valle del Sibundoy. Y habitantes de Villa Garzón, y Mocoa en el medio Putumayo.

¿Cuál es el Objetivo del PBMAS?

Considerando que las zonas de reserva no pueden intervenir, este estudio tiene como objetivo aportar elementos técnicos, jurídicos, administrativos y socio-culturales para que el MAVDT pueda sustraer el tramo que atravesaría la variante San Francisco - Mocoa del área de reconocida legalmente como reserva forestal. Además, debe dar los criterios medioambientales para el diseño de la variante y tener en cuenta el tendido de la línea de interconexión eléctrica Colombia - Ecuador, con un enfoque ecosistémico y una metodología participativa.

¿Quiénes pueden participar en su elaboración?

El consultor que elaborará el plan de manejo deberá consultar a las autoridades electivas locales y regionales, organizaciones de la sociedad civil, empresa privada, representantes de las diferentes organizaciones locales comunitarias, dirigentes de juntas de acción comunal, autoridades tradicionales de los pueblos indígenas, organizaciones y gobernadores de cabildos indígenas, autoridades tradicionales, ONGs, instituciones públicas, agremiaciones corporativas, sindicatos, corporaciones y universidades.

¿En qué momentos y cómo participar?

La elaboración de este Plan por parte del consultor contratado, debe seguir unos pasos determinados, cada uno relacionado con actividades y resultados específicos.

La siguiente tabla presenta los diferentes resultados esperados y las propuestas de participación que hacemos los autores considerando necesaria la participación de la comunidad:

Tabla 4. Participación en la Elaboración del Plan Básico de Manejo Ambiental y Social de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa

Resultado	Tiempo	Descripción	Participación de la comunidad propuesta por los autores
Plan de trabajo	Final del primer mes	Este Plan corresponderá a la estructura del estudio que realizará el consultor. La comunidad tendrá la oportunidad de participar en su diseño.	<p>Es importante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constituir una veeduría para el seguimiento y control de la elaboración del Plan. • Programar actividades que impliquen participación e incidencia de la comunidad sobre este documento durante las diferentes fases de la elaboración del Plan. • Exigir la Consulta Previa¹⁶ a los pueblos indígenas. Se debe tener en cuenta que la consulta previa contemplada en la normatividad colombiana es diferente de la consulta pública que el BID contempla en su política de disponibilidad de información y de participación¹⁷. • Plantear claramente las necesidades locales y entender qué oportunidades de desarrollo se ofrecen. • Conocer o indagar los antecedentes de los tramos del corredor, el trazado de cada vía y los problemas identificados en cada una de ellas. • Indagar por las medidas de prevención, mitigación y/o compensación de los impactos negativos generados por la construcción de la variante San Francisco Mocoa y evaluar si son suficientes para lograr sus objetivos. <p>Incidir en este documento con el fin de plantear estrategias y objetivos de acuerdo a sus intereses, teniendo en cuenta los aspectos sociales y ambientales de la región.</p>
Dos informes	Final del taller mes	Uno de los informes especificará los criterios ambientales para el diseño de la variante y el otro, los criterios técnicos, jurídicos y administrativos para la modificación de la reserva forestal protectora de la cuenca alta del Río Mocoa.	<p>Es necesario que la comunidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participe en la elaboración de estos informes. • Conozca los diagnósticos y que haya concertado e incidido en la elaboración de los mismos, pues a partir de ellos se elaborarán futuros resultados (como el Plan de Acción) que afectarán de una u otra forma la vida de las comunidades. • Conozca la normatividad respecto a los derechos y obligaciones de la propiedad existente en la zona de reserva y evalúe su alcance y pertinencia. • Concerte en por lo menos una consulta pública programas que contemplen los impactos sociales, culturales, ambientales y económicos generados por la construcción de la vía en la zona de reserva.

(Continúa)

¹⁶ Para mayor información ver la Cartilla 1: ¿Qué es la IIRSA?

¹⁷ En los términos de referencia el BID estima que la estrategia de información, consulta y concertación pública tiene como objetivo materializar y articular las propuestas de los interesados en el área de influencia de la zona de reserva forestal, en los diferentes resultados que se esperan del Plan. Por lo tanto la comunidad tiene el derecho de exigir y aprovechar estos espacios.

Resultado	Tiempo	Descripción	Participación de la comunidad propuesta por los autores
Dos informes		<p>¿Qué Diagnósticos debe tener en cuenta?</p> <p><i>Físico-Biótico:</i> según los términos de referencia describe el uso actual de los suelos, paisaje, ecología con interés en la identificación de posibles sitios turísticos. Corresponde entonces a la comunidad evaluar ¿cuán justificable es la sustracción de una parte de la reserva y qué tan conveniente es pensar en ecoturismo en una zona de este tipo?</p> <p><i>Socioeconómico y Cultura:</i> será un informe sobre las características de los aspectos culturales, étnicos, demográficos, sociales, arqueológicos, productivos, de desarrollo, economía, presencia institucional, migración y arraigo de las poblaciones del área.</p> <p>Este diagnóstico servirá para formular el Plan de Acción y el Plan de Pueblos Indígenas, de los cuales se hablará más adelante.</p>	

Plan de Acción y Plan de Pueblos Indígenas	Final del quinto mes	<p>El Plan de acción tratará sobre las actividades a las que se comprometerán las comunidades y las instituciones para la protección de la reserva.</p> <p>El plan de Pueblos indígenas debe identificar los impactos negativos y positivos sobre las comunidades indígenas que se generarían por las actividades que se desarrollarían al interior de la reserva. En su diseño final debe tener medidas para prevenir, mitigar y/o compensar los impactos negativos sobre la población indígena, sus derechos o su patrimonio teniendo en cuenta los planes de vida de las comunidades.</p>	<p>Con respecto al Plan de Pueblos indígenas, hay que tener en cuenta que se deben garantizar los derechos de las comunidades (ambientales, de participación, etc.), en especial la consulta previa. Exigiendo además, por lo menos una consulta pública es necesario que la comunidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tenga claro cuáles son los impactos de la intervención y cómo se manejarán. Además de indagar por el posible proyecto turístico y su alcance. • Entender las implicaciones y la implementación de los programas de desarrollo económico, para intervenir en su planeación. Por tanto estar preparada para incidir en el diseño de los mismos, teniendo en cuenta los principios culturales y de desarrollo ambiental urgentes en la región. • Comprender cómo y bajo qué condiciones se tiene en cuenta a la comunidad en relación con la protección y administración de la reserva. Y tener en cuenta que el trabajo debe ser conjunto con las instituciones, por tanto hay que exigir que se incluya su compromiso en este plan. • Estar al tanto y exigir al consultor la información pertinente para las consultas.
		<p>Hay que tener en cuenta que el Plan de acción <i>estará compuesto por proyectos como:</i></p> <p>(1) El Programa de fomento al ecoturismo considerará la conformación de una vía-parque que conecte el camino real Sachamates con otros senderos ecológicos. Así se lograría visitar desde San Agustín, la Reserva, el Valle de Sibundoy hasta la laguna de La Cocha en Nariño. Según la normatividad esto no se puede realizar en la zona de reserva, por eso se pretende sustraer una parte de territorio de la misma, cabe preguntarse qué implicaría esto y si es realmente justificable. Y (2) El Programa de fomento de actividades compatibles productivas como cultivo de orquídea, procesamiento de mopa mopa¹⁸ y programas de capacitación en la educación ambiental, monitoreo y evaluación del proceso de puesta en marcha del proyecto.</p>	

(Continúa)

¹⁸ Es una resina vegetal que se obtiene del árbol del mismo nombre que se encuentra al interior de la reserva y es usado por artesanos de Pasto para elaborar cuadros y decorar cerámicas que se exportan a Europa

Resultado	Tiempo	Descripción	Participación de la comunidad propuesta por los autores
Plan de Reasentamiento		Se plantea por el consultor y es de gran impacto en la vida de la comunidad.	Es importante se informe, discuta y concerte con las comunidades el contenido de este plan y las medidas de compensación que se deben proponer.
El avance del documento principal del PBMAS		Debe incluir los componentes de Descripción, Físico biótico, Socioeconómico y Cultural, Jurídico Institucional y de Ordenamiento Territorial y de Prospección. Para el análisis de prospección el consultor debe considerar como mínimo los escenarios futuros con y sin la variante y con y sin gobernabilidad.	La comunidad debe exigir la divulgación de este informe, para analizar sus resultados y proponer y considerar en base a ellos los impactos y alcances del corredor intermodal en la región.
Talleres	Final del quinto mes	En los talleres que propone el BID la comunidad podrá incidir en la zonificación y usos futuros de la reserva.	Por tanto podrá: <ul style="list-style-type: none"> • Participar en el diseño y reflexionar e incidir en la perspectiva que considera la reserva únicamente como un sitio de explotación económica, ya que sus usos futuros posiblemente tendrán impacto en la vida cotidiana y a largo plazo de la comunidad. • Exigir al consultor la elaboración un documento resumen de estas jornadas que se socialice para que la comunidad lo evalúe.
Dos informes	Al final del séptimo mes	El primer informe publicará los resultados de titulación y derechos adquiridos al interior de la reserva y el segundo será un borrador para que Corpoamazonia adopte el PBMAS de la zona de reserva y reglamente las actividades permitidas en ella.	Estos resultados y reglamentaciones deben ser publicados y concertados con la comunidad pues tienen que ver directamente con sus prácticas y por tanto en el documento como tal establecerán a nivel legal restricciones, derechos y obligaciones de las comunidades en la zona de reserva.
El avance del documento principal del PBMAS		Debe incluir los componentes de Descripción, Físico biótico, Socioeconómico y Cultural, Jurídico Institucional y de Ordenamiento Territorial, de Prospección y programático. El componente programático consiste en la unificación de todas las propuestas de zonificación, programas, proyectos de conservación, prevención, apropiación y saneamiento de la reserva.	Para discutir este avance, por lo menos en una consulta la comunidad deberá: <ul style="list-style-type: none"> • Conocer con anterioridad un resumen del componente de prospección y diagnóstico, elaborado por el consultor. Y Evaluar su información. • Proponer ajustes y recomendaciones. • Observar cómo entra en el proyecto y cuáles son sus implicaciones, pues como última consulta será la última posibilidad de incidir en la elaboración del proyecto.
Documentos finales	Al final del contrato (mes 8)	Informe Final de actividades realizadas, Resumen del PBMAS de la zona de reserva, el documento final con sus anexos, el sistema de información geográfico de la zona de reserva forestal y los Afiches y Cartillas.	Para seguir informados y evaluar la visión que el proyecto tiene de la comunidad, los interesados podrán : Estar al tanto de los documentos y cuestionar su pertinencia en cuanto a que están destinados a la capacitación (por cartillas y afiches) de la comunidad en la implementación del PBMAS y la concientización de la misma en la protección y conservación de la zona de reserva forestal. Pero a su vez sería interesante exigir documentos que garanticen normas de protección del medio ambiente y el respeto y bienestar de la comunidad local.

II. TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL REGIONAL DE LA VÍA PASTO - MOCOA

Objetivo de la Evaluación Ambiental Regional (EAR): esta evaluación busca la generación de criterios de decisión de utilidad para las autoridades encargadas de orientar el desarrollo sostenible regional, y la conservación de las áreas sensibles y/o irremplazables que se encuentren en la zona determinada como de influencia del proyecto. Entonces, con un objetivo tan ambicioso habrá que definir claramente que tipo de desarrollo quiere y necesita la comunidad y hacer que sean tenidos en cuenta.

¿Quién debe tenerse en cuenta?

Debe involucrar instituciones públicas, grupos del sector privado, cooperativas, asociaciones gremiales, ONGs, organizaciones de la sociedad civil y comunidades indígenas que pudieran ser beneficiadas o afectadas debido al mejoramiento de la vía Pasto - Mocoa.



Igual que en el Plan anterior, para la elaboración de esta Evaluación se contrata un consultor que debe entregar resultados específicos periódicamente. A continuación señalamos los resultados esperados y sugerimos a la comunidad formas de participación:



Tabla 5. Participación en la elaboración de la evaluación ambiental regional

Resultado	Tiempo	Descripción	Participación de la comunidad propuesta por los autores
Fase 1: Plan de trabajo, cronograma	Final del primer mes	Documento base para comenzar el estudio (Diagnóstico).	Aunque no lo consideran los términos de referencia es pertinente que la comunidad exija y concerte la elaboración del documento y su publicación, haciendo énfasis en la parte metodológica y el diseño de la consulta pública.
Fase 2: Diagnóstico de características ambientales, socioeconómicas, culturales e institucionales de la carretera Pasto-Mocoa y de las tendencias ambientales actuales.	Final del tercer mes	Determinará los criterios de evaluación ambiental y social, identificará y propondrán marcos legales y señalará los posibles impactos negativos y positivos y las alternativas de prevención, control, mitigación y compensación según sea necesario.	Es una fase fundamental en la que se debe exigir la participación. La comunidad debe: <ul style="list-style-type: none"> • Exigir la publicación y consulta del documento antes de ser entregado. • Evaluar aspectos generales que se relacionan con la comunidad y el medio ambiente. • Preguntar si tiene en cuenta todos los planes por el Gobierno Nacional en el área • Estar al tanto y participar en talleres y entrevistas.
Fase 3: Resultados preliminares de la EAR	Final del cuarto mes	Se enfoca en los impactos negativos y positivos, directos e indirectos que se generaran por las obras planeadas y propone medidas de manejo ambiental, recomendaciones y criterios ambientales para el diseño de la variante.	Participación en la identificación de estos impactos Realizar trabajo de campo con la empresa. A la comunidad le corresponde: <ul style="list-style-type: none"> • Participar en la identificación de los impactos en la calidad del agua y la vulnerabilidad de la misma y las actividades con la comunidad. Realizando el trabajo de campo con el consultor contratado. • Estar pendiente de la presentación de los impactos y las alternativas del manejo de los mismos.
Fase 4: Proceso de implementación consulta pública.	Final del quinto mes	Es el momento de participación activa. Como se mencionó anteriormente esta consulta pública basada en los criterios del BID es muy diferente de la consulta previa establecida en la normatividad colombiana.	La comunidad debería: <ul style="list-style-type: none"> • Participar en la elaboración de la propuesta metodológica para el proceso de consulta. • Exigir materiales de presentación de fácil acceso (Distribución pública). • Exigir el registro de entrevistas, reuniones y documentos y demás formas de lograr publicidad e información permanente.
Fase 5: Informe final de la EAR	Final del sexto mes	Documento que analiza los riesgos y oportunidades en gestión ambiental y sociocultural.	La comunidad debería: <ul style="list-style-type: none"> • Ver el informe y hacer comentarios y recomendaciones antes de ser entregado. • Preguntar por el acceso al documento final, original o copia. • Exigir las copias de los documentos para los talleres con la comunidad.

La comunidad y la vía: preguntas importantes

A partir de unos espacios definidos en los que se puede incidir y participar, es de vital importancia que la comunidad analice y evalúe la certeza de los estudios que comenzaron en este año 2.007, con el fin de diseñar la carretera Pasto-Mocoa en el marco de la IIRSA.

¿Cómo?: La comunidad tendrá la oportunidad de exigir:

1. Su auto-reconocimiento en los estudios y por tanto podrá cuestionarse:

- ¿Los investigadores caracterizan la población correctamente?
- ¿Reconocen las particularidades de cada comunidad?
- ¿Explican de manera adecuada las prácticas económicas, sociales, políticas, etc. de las comunidades?
- ¿Será que se basan mucho en los números y estadísticas y se describe muy poco?
- ¿Entienden las relaciones de la comunidad con el medio ambiente y con otras comunidades?
- ¿Realmente lo social y lo biofísico tienen la mirada ecosistémica pertinente?



2. El conocimiento de la información y su capacidad de evaluar

Los beneficios:

- ¿El “Desarrollo de la región” es el mismo desarrollo que la comunidad piensa para su región?
- ¿Cómo exactamente la población local se beneficia con el tránsito de grandes cantidades de productos de exportación?
- ¿La comunidad local exportará y utilizará la vía constantemente?

Los impactos negativos:

- ¿Cómo transforman estos impactos la VIDA COTIDIANA de la población?
- ¿Cuáles son los planes que piensan implementar para evitar o disminuir los impactos negativos?
- ¿Está de acuerdo la comunidad local con la implementación de los planes?
- ¿Estos planes y los programas de capacitación para explotar económicamente la vía, en que sentido tienen en cuenta a la comunidad y a qué la comprometen?

- ¿Como se manejará el aumento del precio de la tierra, el éxodo desde zonas rurales, la deforestación y escasez de agua?
- ¿El corredor fomentará la expansión del cultivo de coca conectando sus áreas de producción con los centros de procesamiento? O ¿se permitirá a las instituciones públicas ejercer su autoridad en las áreas hoy alejadas?



Intereses estratégicos ligados al corredor

Potencial a desarrollar en el corredor

De todo lo que se ha señalado a lo largo de la cartilla, podría decirse a grandes rasgos que la Iniciativa para la Integración Regional de Sur América, considera que la integración y la explotación económica justifican todos los proyectos que propone. Pero observemos los proyectos asociados que se podrían desarrollar gracias al corredor:

- Incremento de las exploraciones mineras, de hidrocarburos, y de gas natural en el área de influencia del Corredor.
- Mayor interés en localizar yacimientos auríferos.
- Los metales básicos (cobre, plomo y zinc) tienen un depósito importante en Mocoa.
- Los metales para la industria del acero, tienen las mismas perspectivas que los metales básicos.
- El campo de Orito (Putumayo) se viene explotando desde 1.963 y se calcula que posee una reserva de unos 240 millones de barriles de petróleo.
- Putumayo produce cerca de 13 millones de pies cúbicos de gas natural por día.
- Atractivo científico económico, hídrico y turístico de algunos ecosistemas estratégicos o parques naturales nacionales (sistemas de áreas protegidas).
- Explotación de la biodiversidad y biotecnología

OBRAS CONEXAS

PROPUESTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE TRANSMISIÓN BETANIA ALTAMIRA - MOCOA - PASTO - FRONTERA CON ECUADOR

El Ministerio de Minas y Energía a través de la Unidad de Planeación Minero Energética, UPME, seleccionó la propuesta de la Empresa de Energía de Bogotá S.A. E.S.P. para la construcción del Proyecto Betania - Altamira - Mocoa - Pasto - frontera con Ecuador y obras asociadas, por un valor de USD 41.499.000.

El proyecto consiste en el diseño, adquisición de suministros, construcción, operación y mantenimiento de la línea de transmisión a 230 kw, doble circuito, con una longitud estimada de 370 kilómetros, que partiendo desde la subestación Betania en el Huila, interconecta las ciudades de Altamira en este mismo departamento, Mocoa en el Putumayo y Pasto en Nariño, para continuar hasta el punto de frontera con Ecuador, en donde se interconectará con una línea de energía que desarrolla el vecino país y que interconectará las subestaciones de Pomasqui y Santa Rosa.

Fuente: Proyecto UPME 01/05

Como vemos, el gran potencial a desarrollar en la región está basado en la explotación de los recursos naturales, que se ofrecen al mercado internacional, así como la adquisición de tecnologías modernas para su aprovechamiento. A simple vista no habría nada que causara impactos negativos, nada a qué oponerse. Pero lo que se cuestiona en realidad es la desinformación que se tiene en la comunidad sobre un proyecto tan complejo, en el cual predomina la visión de desarrollo que no pretende integrar comunidades, sino mercados.

Esperamos que el contenido de este material ayude a que las comunidades y los habitantes de las zonas implicadas en estas obras, encuentren oportunidades para hacer oír su voz, y puedan incidir en su adecuada implementación ya que no lo pudieron hacer en su planeación.

DISCURSO DEL PRESIDENTE EVO MORALES

"Nuestra integración es y debe ser una integración de y para los pueblos... No podemos reducir a la comunidad Sudamericana a una asociación para hacer proyectos de autopistas o créditos que acaban favoreciendo esencialmente a los sectores vinculados al mercado mundial. Nuestra meta debe ser forjar una verdadera integración para "vivir bien". Decimos "vivir bien" porque no aspiramos a vivir mejor que los otros. Nosotros no creemos en la línea del progreso y el desarrollo ilimitado a costa del otro y la naturaleza. Es pensar no solo en términos de ingreso per-cápita sino de identidad cultural, de comunidad, de armonía entre nosotros y con nuestra madre tierra"

Evo Morales Ayma. La Paz 2 de Octubre de 2006.



Obras ya contratadas en relación con el corredor Tumaco - Puerto Asís - Belém Do Pará para Colombia

- Estudio, diseño y construcción de un muelle en Arica, departamento del Amazonas. Contrato 2869 de 2006 adjudicado al señor Daniel Velasco González por un valor de \$505.544.000.
- Obras de adecuación para el muelle malecón y para el mejoramiento de las condiciones de operación del muelle flotante Victoria Regia sobre el río Amazonas en Leticia. Contrato No. 3786 de 2005 adjudicado a la Unión Temporal La Victoria, por un valor de \$3.479.345.408.
- Contrato 3771 de 2005, para su interventoría se le otorgó a Ing. ingeniería S.A, en reestructuración, por un valor de \$ 461.336.783 y el diagnóstico, reparación y rehabilitación del muelle Puerto Leguizamo – Putumayo, en donde se otorgaron los contratos 3198 del 2.006 al señor Otoniel Sarmiento Melo, por un valor de \$235.760.762 y para su interventoría, el contrato 3154 de 2006 se otorgó al señor José Orlando Carmona, por un valor de \$ 66.314.965.
- Administración de mantenimiento vial e interventoría de los siguientes proyectos: vía Santana-Mocoa, sector Canangucho-El Pepino-Mocoa; vía Mocoa-Pitalito, sector Mocoa-San Juan de Villalobos; y vía Villagarzon-San José del Fragua, sector Villagarzón-Río Fragua. Contrato No. 974 de 2006 , fue adjudicado a Ana Hilda Obando Henríquez, por un valor de \$433,473,485.
- Mejoramiento de la red terciaria nacional del departamento de Putumayo en las siguientes vías: 1) Santa Lucía - Santa Elena - Buena Esperanza, municipio de Puerto Guzmán; 2) La Dorada - Agua Clara - el Sabalo - Guisia, municipio de

- San Miguel y 3) El Tigre - Maraveles - Puerto Asís, municipio de Valle del Guamuez. Contrato 2050 de 2006 adjudicado al municipio de Puerto Guzmán - Putumayo, por un valor de \$260,310,000.
- Mejoramiento de la carretera Pasto - Mocoa, sector El Encano - Santiago ruta 10 tramo 1003. Contrato 3213 de 2006 adjudicado a Construcciones El Cóndor S.A., por un valor de \$28,629,289,886.
 - Interventoría para el mantenimiento de la carretera Pasto - El Encano ruta 1003. Contrato 1299 de 2006 adjudicado a Gerardo Corredor Villalva, por un valor de \$281,429,630.
 - Mejoramiento de la red terciaria nacional del departamento de Putumayo en las siguientes vías: 1) Colón - Vergel de Fátima, municipio de Colón; 2) San Francisco - Portachuelo Minchoy, municipio de San Francisco y 3) Sibundoy - El Resguardo, municipio de Sibundoy. Contrato 2737 de 2006 adjudicado al municipio Colón - Putumayo, por un valor de \$151,003,134.
 - Para Mejoramiento de la red terciaria nacional del departamento de Nariño, en la vía Nariño - La Caldera, municipio de Pasto. Contrato 2845 de 2006 adjudicado al municipio de Pasto - Nariño, por un valor de \$92,200,000.
 - Interventoría de las obras de conservación de la carretera Pasto - Mocoa, sector Santiago - San Francisco, ruta 10. Contrato 1549 de 2006 adjudicado a Ineica Ltda, por un valor de \$95,772,790.
 - Mejoramiento de vías en la jurisdicción del municipio de Mocoa, departamento de Putumayo, adjudicado al municipio de Mocoa - Putumayo. Contrato 253 de 2007 por un valor de \$140,000,000.
 - Mejoramiento de vías en jurisdicción del municipio de Orito, departamento de Putumayo. Contrato 187 de 2007 adjudicado al municipio de Orito - Putumayo, por un valor de \$150,000,000.
 - Mejoramiento de vías en jurisdicción del municipio de San Francisco, departamento de Putumayo. Contrato 822 de 2007 adjudicado al municipio de San Francisco - Putumayo, por un valor de \$101,000,000.
 - Mejoramiento de vías en jurisdicción del municipio de Leticia, departamento del Amazonas. Contrato 314 de 2007 adjudicado al municipio de Leticia - departamento del Amazonas, por un valor de \$106,000,000.
 - Mejoramiento de vías en jurisdicción del municipio de Tablón de Gómez, departamento de Nariño. Contrato 646 de 2007 adjudicado al municipio del Tablón de Gómez - Nariño, por un valor de \$122,000,000.

Glosario

- ◆ **BID:** Banco Interamericano de Desarrollo.
- ◆ **CAF:** Corporación Andina de Fomento.
- ◆ **Corredor Intermodal Nacional:** es un Corredor, compuesto por dos o más modos de transporte para transportar personas y carga, entre regiones aledañas y entre lugares más distantes.
- ◆ **EAR:** Estudio Ambiental Regional.
- ◆ **IIRSA:** Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur.
- ◆ **INVIAS:** Instituto Nacional de Vías.
- ◆ **MAVDT:** Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- ◆ **PBMAS:** Plan Básico de Manejo Ambiental.
- ◆ **TDR o Términos de Referencia:** Las entidades interesadas en los estudios medioambientales y socioculturales (para analizar la situación actual, evaluar los impactos y planear el proyecto), deben diseñar unas **guías** con la estructura del informe que desean **o Términos de Referencia**, que los consultores contratados deben seguir en la realización de dichos estudios.
- ◆ **WWF:** Fondo Mundial para la Naturaleza.