



CONFLICTO

Variante San Francisco -Mocoa, la IIRSA en Colombia

Convenio interadministrativo No. 729 de 2022 suscrito entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas-SINCHI”
2021011000054 - c-3208-0900-3-0-3208013-02 rec 11

Coordinación:
Juan Felipe Guhl Samudio
Uriel Murcia

Investigadores:
Jorge Arias
Diego Higuera Díaz
Luisa Cantor Baéz (En)
Eduardo Bayona Daza
Eric Apolinar
Natalia Montealegre
Vanezza Escobar Bejar (Sa)



Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas – SINCHI Bogotá,
D.C., 2022

1. DESCRIPCIÓN

El conflicto socioambiental que se presenta con relación a la proyectada variante San Francisco-Mocoa, se relaciona principalmente con las visiones y percepciones enfrentadas de naturaleza y desarrollo entre actores locales y actores globales-nacionales. Las visiones de territorio y las concepciones culturales entorno a la naturaleza de los pueblos Inga y Kamëtsá, reconocen el territorio ancestral denominado Carlos Tamabioy, que según su cosmivisión les pertenece culturalmente como un legado que les ha sido heredado a través del testamento del Carlos Tamabioy que data del año 1700 (Movimiento Regional por la Tierra). De otro lado se encuentra la visión de desarrollo económico, que desde lo global perpetúa la visión sobre la Amazonia, como un espacio fuente de recursos naturales y económicos. El territorio sobre el cual se tiene proyectado la construcción de esta vía, hace parte del territorio ancestral Carlos Tamabioy según las cartografías de los pueblos indígenas. (Movimiento regional por la tierra).

Los principales actores de este conflicto son las comunidades indígenas y campesinas del Valle de Sibundoy, quienes se enfrentan con las entidades a cargo de la planeación y ejecución de la vía. Esta es una construcción que se ha anunciado, desde hace más de 23 años. La variante, se trata de una vía de 45.6 kilómetros que reemplazará la única vía que une a Putumayo y Nariño por el oriente, se espera que el proyecto esté listo para el 2030, el Invías aseguró que “de esta manera se promueve el desarrollo económico y social sostenible del sur del país mediante la integración física interregional entre los departamentos de Putumayo y Nariño y de estos con el centro y occidente del país” (El Espectador, 2022). La obra en su tramo San Francisco - Mocoa atraviesa la reserva forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa, así como el territorio ancestral indígena denominado Carlos Tamabioy. La obra en 2008 recibió licencia ambiental por parte del Ministerio de Ambiente, y en 2010 recibió financiación por parte del BID para arrancar una primera fase. " La obra se dividió en cinco sectores, dos de estos, que representan el 60 % de la vía, son los que pasan por la Reserva Forestal y se encuentran en un eterno limbo." (SEMANA 2020) La obra dio inicio en el año 2011 y se detuvo en 2017 por las afectaciones sobre la Reserva Forestal de la Cuenca Alta del río Mocoa, la obra inició con una inversión de 100 millones de dólares y a 2020 solo había avanzado en un 40%, igualmente a 2022 el gobierno colombiano presenta una deuda de 44 millones de dólares con el Banco Interamericano de Desarrollo.

A inicios del año 2022 se reinició con las obras, con una inversión de 1.2 billones por parte del entonces gobierno, aunque este proyecto viene gestionándose años atrás. Según el Invías, la obra tiene un enfoque social porque está diseñada para favorecer a las comunidades de los dos departamentos, pues busca facilitar el intercambio comercial entre las regiones Andina y Amazónica, y espera dinamizar el acceso a los centros especializados de salud de los cascos urbanos cercanos,

mejorar las condiciones de seguridad para la promoción del ecoturismo y de la inversión extranjera e incrementar la presencia institucional. La obra reinició en el año 2022 durante el gobierno de Iván Duque, llamada ahora "La variante de la Biodiversidad" con el objetivo de generar una vía de transporte de carga y según el Inviás generará 3.175 empleos en la región. (El Espectador). La construcción de la variante San Francisco-Mocoa, en el marco del corredor vial Pasto-Mocoa, hace parte de esta iniciativa de integración física para el desarrollo económico.

Este proyecto presenta conflictividades a nivel geopolíticos, económicos, ecológicos y culturales. Las comunidades indígenas se oponen a la construcción de la variante en el tramo San Francisco-Mocoa, igualmente ambientalistas denuncian que se talarán 12.000 hectáreas de bosque. (Mongabay 2020) En este contexto, el gobierno colombiano se ha alineado con la IIRSA, cuyo propósito es conectar los océanos Atlántico y Pacífico a la altura del río Amazonas. La construcción de la variante San Francisco-Mocoa, en el marco del corredor vial Pasto-Mocoa, hace parte de esta iniciativa de integración física para el desarrollo económico. Esta región aún se considera un territorio inhabitado, asociado con múltiples olas de riqueza —quina, caucho, especies maderables.

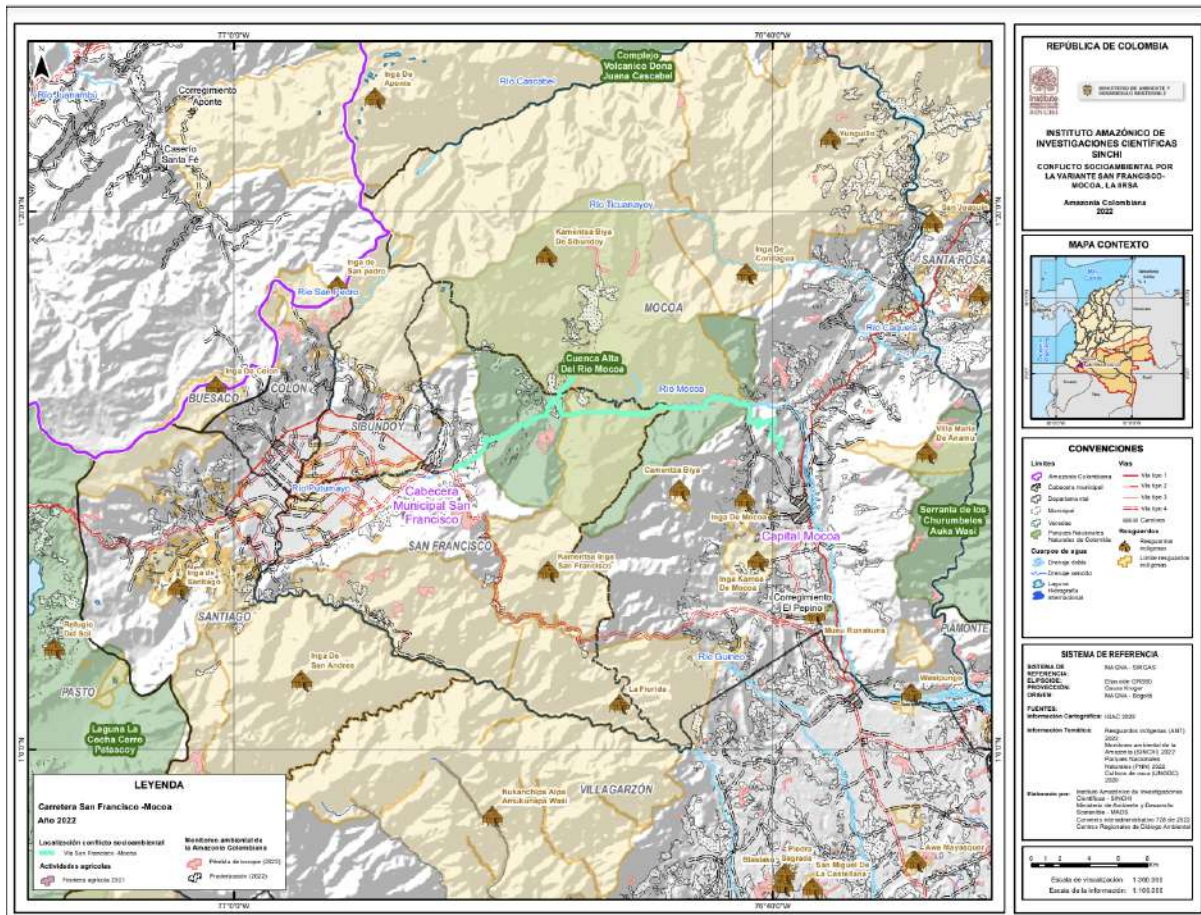
Uno de los riesgos de la construcción del tramo entre San Francisco y Mocoa, es el aumento de la colonización en la zona de Reserva Prtectora de la Cenca Alta del río Mocoa, igualmente las comunidades indígenas Kamentsá se oponen pues para ellos el tramo atraviesa una parte de su territorio ancestral, reconocido en el testamento de Carlos Tamabioy. "La carretera de 45,6 kilómetros quedó estancada en 2017 y pasó de ser un ejemplo de infraestructura verde para toda América Latina a un elefante blanco en el que se invirtieron más de 359.000 millones de pesos (unos 97 millones de dólares) que hoy se están perdiendo entre el monte y el óxido." (SEMANA 2020)

2. INFORMACIÓN GENERAL

Tipología: Infraestructura vial y urbana

Ubicación: Putumayo, San Francisco, San Antonio-quebrada la Tortuga bajando a buscar el río Mocoa para seguir las líneas generales ascendiendo por la ladera de la margen derecha del río. Puente Campucana en Mocoa, Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del río Mocoa.

Mapa:



Actores:

Comunidades Indígenas	Grupo indígena Kamentsa e Inga
Organizaciones Sociales	
Instituciones estatales	Ministerio de Ambiente INVIAS

	Gobernación Putumayo Gobernación Nariño Ministerio de Transporte Alcaldías de Santiago, Colón, Sibundoy, San Francisco y Mocoa ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)
Sector privado	Organización Ambiente y Sociedad
Autoridad ambiental	CORPOAMAZONIA
Actores Armados	
Otro	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

3. CAUSAS

La proyectada variante San Francisco-Mocoa, hace parte de la iniciativa de integración física para el desarrollo económico suramericano que busca ser materializada en el gran proyecto de integración IIRSA, y está pensada en el marco del corredor vial Pasto-Mocoa, con la cual se busca unir el pacífico con el atlántico. La Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), tiene el objetivo de crear un eje de integración y desarrollo, para avanzar hacia una concepción regional del espacio suramericano, promoviendo la modernización de la infraestructura física, y de ésta manera conectar los océanos Atlántico y Pacífico a la altura del río Amazonas. En este contexto la construcción de la variante San Francisco-Mocoa, en el marco del corredor vial Pasto-Mocoa, hace parte de esta iniciativa de integración física que busca el desarrollo económico. El objetivo que se busca con la proyectada variante es integrar, en términos comerciales, a los departamentos de Nariño, Putumayo y Amazonas con Bogotá y los países vecinos, igualmente se busca la gran conexión entre el océano pacífico y el océano atlántico. La variante está siendo financiada con recursos de crédito externo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

4. HITOS HISTÓRICOS

1994: Se plantea la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en la Cumbre de las Américas

2000: Se reafirma la IIRSA en un acuerdo político plasmado en el Primer Encuentro de Presidentes de América del Sur en Brasilia, Brasil.

2008: El Ministerio de Ambiente otorgó la licencia ambiental con la que dio luz verde a los diseños para arrancar la obra.

2010: El BID aprobó el préstamo para empezar a ejecutar la vía de 45,6 kilómetros, que estaría sin pavimentar —en una primera fase—.

2011: Invías, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el contratista se dieron cuenta que los diseños aprobados tenían prácticamente las mismas características que el ‘trampolín de la muerte’ —la vía que ya existe y que debe ser reemplazada por una más segura—.

2011: Inician obras de la variante. Construcción del tramo de carretera San Francisco Mocoa

2014: Infraestructuras que quedaron sin terminar

2015: INVÍAS presentó nuevos diseños a la ANLA que incluyen 11 túneles (2,8 km), 61 puentes y viaductos (15,2 km)

2017: La obra se detuvo por la posible afectación a una reserva forestal en el departamento de Putumayo, Colombia.

2015: El Instituto Nacional de Vías (Invías) preparó nuevos diseños, que fueron entregados a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

2020: Se cae una de las infraestructuras de la obra. Se han invertido 100 millones de dólares y falta aún el 60%.

5. IMPACTOS

➤ IMPACTOS AMBIENTALES:

- Afectación o pérdida de biodiversidad terrestres (flora, fauna silvestre, agrobiodiversidad)
- Contaminación/afectación a fuentes hídricas
- Deforestación

➤ IMPACTOS SOCIALES, CULTURALES Y ECONÓMICOS:

- Pérdida de conocimientos/prácticas/culturas tradicionales
- División y enfrentamiento entre miembros de la misma comunidad
- Militarización y aumento de la presencia policial

6. FUENTES

- El Espectador (17 de febrero 2022) Inviás reactiva obras en la variante San Francisco–Mocoa
- <https://www.elespectador.com/economia/invias-reactiva-obras-en-la-variante-san-francisco-mocoa-noticias-hoy/>
- Caracol Noticias.(15 de diciembre 2019) Variante San Francisco-Mocoa, obra de más de 20 años que pasó de “elefante a mamut blanco” en: https://www.youtube.com/watch?v=J613a9I5RAE&ab_channel=NoticiasCaracol
- Chaparro, A (2013)DIMENSIÓN HUMANA DEL DESARROLLOvVisión de futuro indígena y su incidencia en el desarrollo en Colombia.vEl caso de las comunidades Inga y Kamëntza (Putumayo) ante la
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/12307/u671643.pdf?sequence=1>
- Corpoamazonia. SOCIALIZAN AVANCES DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE SAN FRANCISCO-MOCHOA. En : <https://www.corpoamazonia.gov.co/index.php/noticias/455-socializan-avances-del-proyecto-de-construccion-de-la-variante-san-francisco-mocoa>
- Las Dos Orillas.(diciembre 16, 2020) Comunidades indígenas del Alto Putumayo rechazan la presencia del Ejército en el territorio Carlos Tamabioy
- <https://www.las2orillas.co/comunidades-indigenas-del-alto-putumayo-rechazan-la-presencia-del-ejercito-en-el-territorio-carlos-tamabioy/>
- Mongabay (7 junio 2020) Variante San Francisco – Mocoa: la riesgosa e interminable carretera en la selva de Colombia | ADELANTO <https://es.mongabay.com/2020/06/colombia-variante-san-francisco-mocoa-putumayo-adelanto-video/>
- Movimiento regional por la tierra. Pueblo Kamëntšá y su R-existencia territorial: De Pueblo en vía de extinción a pueblo que fortalece su pensar y hacer propios como
- “Primer Territorio” <https://www.porlatierra.org/casos/68/naturaleza>
- SEMANA (30 de Julio 2020) Cinco datos sobre la carretera que amenaza a la Amazonia colombiana <https://www.semana.com/medio-ambiente/articulo/cinco-datos-de-la-carretera-que-amenaza-la-amazonia--noticias-hoy--movilidad/53550/>