

Lizcano, María Fernanda, "Deforestación y minería podrían llegar con una vía en el piedemonte amazónico", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 09 de junio de 2020.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2020/06/amenazas-ambientales-amazonia-colombiana-deforestacion-carretera-mineria/>

Fecha de consulta: 19/10/2021.



- Hay expectativa por la reactivación de una vía que conecta las cuencas alta y baja del río Putumayo, en Colombia, y que pasará por una reserva forestal que es corredor de animales en peligro de extinción como el oso de anteojos y la danta de páramo.
- Uno de los riesgos de la variante es la posible activación de la minería de cobre en área protegida. Hay un título listo para ser explorado y que se superpone con la reserva forestal. Algunos procesos de colonización e invasión de territorios podrían consolidarse.

Varios días por semana, con cámara en mano, Arcesio Gómez emprende camino desde la vereda Campucana, en el municipio de Mocoa (Putumayo), a la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa (RFPCARM), un área protegida ubicada en el piedemonte amazónico, en el suroccidente de Colombia. Arcesio gasta casi todo un día en ir y volver

hasta la quebrada la Tortuga, punto en el que se divide Mocoa de San Francisco, otro pueblo vecino. Toma tiempo para registrar lo que ve a su paso: monos churucos, tinamúes —o la gallineta azul, como también le dicen—, y los odontophorus, unas pequeñas perdices. Ha encontrado rastros del oso de anteojos, como sus huellas, pelos y las palmas quebradas a las que este mamífero les saca la miel. A la danta de páramo nunca la ha visto. Sueña con fotografiarlos a ambos y comprobar que esta selva tupida que conecta la cuenca alta y baja del río Putumayo sigue siendo el corredor de estos animales en vía de extinción.

Este guardabosques, contratado por Corpoamazonía, la autoridad ambiental en esta región del país, ha visto cómo la colonización, la ganadería, la deforestación, la extracción ilegal de madera y la minería pueden amenazar los bosques primarios y la fauna que allí habita. Por eso, no le gusta la idea de que se termine la variante San Francisco – Mocoa, una vía nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) que lleva más de 15 años planeándose y casi una década desde que se empezó a construir. Una vía de 45,6 kilómetros que quedó estancada en 2017 y que prometió no solo llevar desarrollo económico al sur de Colombia, sino también convertirse en un ejemplo de infraestructura verde para toda América Latina.

Pasó a ser 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, tal como se contó en la primera entrega de este especial. El proyecto se encuentra parado a la espera de que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) apruebe los permisos que darían vía libre a la construcción de los tramos que pasan por la Reserva Forestal y que representan prácticamente el 60 % de la obra. Actualmente, la vía solo tiene construidos sus extremos y falta el tramo intermedio, la parte más difícil, la que pasa por el área protegida.



Uno de los puentes quedó a medias y está siendo devorado por el óxido. Foto: María Fernanda Lizcano.

Un [estudio de Conservation Strategy Fund](#) y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS) advierte que hay 10 carreteras que se planean construir en la Amazonía colombiana que podrían ocasionar una deforestación de hasta 344 000 hectáreas, la peor —la más riesgosa e ineficiente, advierte el informe— es la variante San Francisco – Mocoa, pues causaría una pérdida de 12 000 hectáreas de bosque adicional. Aunque la reactivación del proyecto asusta, Guillermo Toro, director técnico del Invías, considera que la vía es una prioridad y están en la búsqueda del presupuesto para terminarla. “Hemos encontrado 38 nuevas fuentes de financiación”, cuenta, y deja claro que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que fue el principal financiador del proyecto, ya no estará cuando se reactive.

Pero Arcesio Gómez anhela que el proyecto continúe estancado, cree que los daños de la carretera serán irreparables. “Cuando comenzó la construcción de la vía mucha gente vino para apropiarse de baldíos. Una señora deforestó 15 hectáreas de bosque primario e hizo un campamento grande para montar su negocio. Como yo era presidente de la Junta de Acción

Comunal de Campucana, algunos me pedían que les certificara que vivían aquí, o sea, que les sirviera de testigo. Yo, por supuesto, no podía hacer eso. (...) Cuando se frenó el proyecto, todas esas personas se fueron”, cuenta Gómez, mientras toma unas cuantas fotos a una manada de monos churucos que se balancean en un inmenso árbol de esta tupida selva. El hombre los ubica fácilmente. Hace silencio y el sonido característico que emiten los animales le advierte dónde están.

Este guardabosques se inquieta al pensar en la llegada de nuevos colonos que deforestarán y llenarán de ganado los baldíos, teme que la reactivación de la carretera acabe con ese punto natural de conexión que sirve de recarga hídrica de las cuencas de los ríos Putumayo y Mocoa. Rodrigo Botero, director de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS), explica que este lugar es la pieza maestra que conecta a la Laguna de Cocha con el Volcán de la Juana y con los Parques Nacionales Serranía de Churumbelos y la Cueva de los Guácharos. Ese bosque espeso y húmedo del Putumayo también está rodeado por los Santuarios de Fauna y Flora de Isla Corota y Galeras, y conecta con el Valle de Sibundoy y con los páramos de Bordoncillo y Patascoy.



De la vía destapada que se había construido hoy solo queda este pequeño sendero. El dinero invertido se está perdiendo. Foto: María Fernanda Lizcano.

De la vía destapada que se había construido hoy solo queda este pequeño sendero. El dinero invertido se está perdiendo. Foto: María Fernanda Lizcano.

Un equipo de Mongabay Latam recorrió durante dos días la Reserva Forestal, en compañía del guardabosques Arcesio Gómez. Partimos desde Mocoa hasta San Francisco, observando las obras que se vieron inconclusas cuando se enfrentaron a la reserva y conversando con campesinos e indígenas que habitan en la zona y temen que la carretera, y todo lo que podría llegar con ella, destruya la riqueza hídrica del lugar. A pesar de los retos ambientales de la obra y de la preocupación de las comunidades, el Invias insiste en nuevas fuentes de financiación.



La historia en 1 minuto. Video: Mongabay Latam.

Una vía para el cobre

Para Arturo Jacanamejoy, representante de los pueblos indígenas Kamëntšá e Inga del Valle de Sibundoy, esta selva arropada de neblina es como un árbol que quieren cortar por varias partes y que no se podrá sostener. “El ‘trampolín de la muerte’ está hecho, ya se hizo un daño a ese lado, ahora lo quieren hacer al otro. Será una catástrofe”, manifiesta aterrizado al

pensar que con esta vía no solo pasarán por encima de la naturaleza, sino también de las comunidades indígenas. El taita Arturo, como le dicen en la región, cuenta que desde el inicio de la construcción de la carretera, los pueblos indígenas emprendieron una pelea para exigir que los tuvieran en cuenta, que se hiciera consulta previa y evitar que acabaran con sus territorios ancestrales. Lo dice porque si bien el Invías consultó al Ministerio del Interior sobre la presencia de pueblos antes de arrancar el proyecto, el Ministerio desconoció su presencia dentro de la Reserva Forestal. Por eso, las comunidades del alto Putumayo empezaron el proceso para ampliar el resguardo Sibundoy en 2015 y constituir legalmente otros cinco cabildos: San Francisco (2016), San Pedro (2017), Colón (2015), San Andrés (2016) y Santiago (pendiente de resolución). “Existe una cartografía nacional de hace mil años donde se definen sitios sagrados de los indígenas en el área de la reserva forestal, pero aún así el Invías decía que no estábamos”, reprocha el taita.

Arturo se refiere principalmente al sendero Sachamates, un camino indígena milenario que recorrimos desde la vereda Campucana, de Mocoa, y que nos llevó, después de dos días de caminata, hasta la vereda Minchoy, del municipio de San Francisco. Es tan conocido por indígenas y campesinos que tiene pavimentados sus primeros metros para reconocerlo. El cemento, que da la bienvenida a la reserva forestal, se empieza a perder después de 10 minutos de caminar entre el bosque y el barro.

“

El ‘trampolín de la muerte’
está hecho, ya se hizo un
daño a ese lado, ahora lo
quieren hacer al otro. Será
una catástrofe

”

Arturo Jacanamejoy
Representante de los pueblos indígenas
Kamëntšá e Inga del Valle de Sibundoy

Junto con el guardabosques Arcesio Gómez nos preparamos para siete o máximo ocho horas de caminata el primer día, con la idea de descansar en la vereda La Esperanza. Sin embargo, en el Putumayo, el tiempo lo decide la selva. Allí no hay afán. Los aguaceros repentinos, las empinadas montañas y los deslizamientos de tierra marcan el andar. Nueve horas después de iniciar la travesía llegamos a la caudalosa quebrada la Tortuga, un afluente profundo y bravío que, según Arcesio Gómez, se afectará de manera directa por las obras viales. Es uno de los más de quince cuerpos de agua, entre caños y quebradas, que vimos cuando transitamos por el sendero Sachamates. Sus aguas abastecen a la capital de Putumayo y son vitales para ríos como Mocoa y, luego, el gigantesco Putumayo.

“En el piedemonte amazónico empieza el pulmón del mundo, aquí nacen los principales ríos, nace la vida. ¿Qué pasará cuando hagan una explotación a cielo abierto y contaminen el agua? El interés económico no mide consecuencias, solo busca la plata”, lamenta el taita Arturo, y reitera que detrás de esta carretera hay un interés por el cobre, un mineral que desde 2012 el Gobierno definió como estratégico. Su miedo no es en vano. Hace una década la Agencia Nacional de Minería (ANM) otorgó un título de 11 391 hectáreas que está esperando por ser explorado y que se superpone con el área de la Reserva Forestal. Comprende seis contratos de concesión, cinco a nombre de Mocoa Ventures —que hacía parte de la multinacional B2Gold— y uno a nombre de AngloGold Ashanti. Todos fueron cedidos en 2018 a la empresa Libero Copper Corporation. (Ver imagen de reserva y títulos mineros).

Para la multinacional, las concesiones mineras que tienen en esta parte del Putumayo y en Tomichi (Estados Unidos): contienen 7900 millones de libras de cobre y 1100 millones de libras de molibdeno. Libero Copper reconoce, en un [documento específico del proyecto Mocoa](#), que no será fácil arrancar la exploración en estas montañas del Piedemonte Amazónico, pues, por un lado, el 20 % de los minerales se encuentran dentro de la Reserva Forestal; y por el otro, se atraviesan obstáculos como la ubicación remota, la falta de infraestructura vial, la topografía empinada y las lluvias incesantes.

Lo cierto es que si la compañía decide empezar la etapa de exploración en el área protegida, primero tendrá que solicitar ante la ANLA la sustracción de la reserva. Edwin Novoa, abogado e investigador de la Asociación Ambiente y Sociedad, explica que para que la

sustracción sea posible, “el peticionario debe demostrar que la zona ya está degradada y que no es viable la remediación de suelos o la regeneración de ecosistemas, lo cual es el punto de debate central para decidir si se sustrae o no. Justamente en ese debate es que la ciudadanía debería poder incidir con el fin de que no se sustraiga. Como suele pasar, estos trámites no suelen ser públicos, limitando la posibilidad de participación”. Mongabay Latam se comunicó con Libero Copper pero hasta el momento de publicación de este reportaje no se obtuvo respuesta.



Se requieren dos días caminando a buen paso, y sin mucho descanso, para atravesar la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa. Foto: María Fernanda Lizcano.

El potencial minero de Mocoa se empezó a descubrir desde 1973 cuando las Naciones Unidas y el Ingeominas —actualmente conocido como el Servicio Geológico Colombiano— comenzaron a explorar esas montañas. Luego, en 1984, publicaron un informe en el que estimaron que esa zona tenía un potencial de 306 millones de toneladas de recursos minerales.

El taita Arturo Jacanamejoy dice conocer la riqueza de la zona. Está seguro de que también hay carbón y hasta coltán. Enfatiza en que no quiere a la minera en su territorio, le da miedo

que contaminen las fuentes hídricas y no le agrada que [Liberio Copper plantee](#) que el agua para el proyecto se suministrará desde el “cercano río Mocoa”. Cree que las afectaciones se sentirán en todos los ríos de la Amazonía. Una afirmación que no es descabellada, si se tiene en cuenta que algunos [estudios han confirmado](#) que las carreteras son el indicador más fiable de la salud de los ríos, pues su desarrollo marca la pauta sobre dónde se van a acumular otras amenazas. “Si encuentras una carretera probablemente vas a ver agricultura, pozos petroleros o un desarrollo urbano muy fuerte”, le aseguró Janeth Lessmann a [Mongabay Latam](#). Lessmann es bióloga y autora principal de un [artículo científico](#) sobre amenazas antrópicas a los ríos en las cuencas andino-amazónicas.

Andrés España, asesor ambiental de Corpoamazonía en este proyecto, entiende las preocupaciones que tienen los habitantes de esta parte del Piedemonte Amazónico, pero asegura que el Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible (PMASIS) que se empezó a ejecutar desde el inicio de la construcción de la variante San Francisco – Mocoa, busca mitigar los efectos socio-ambientales de la obra. Si bien España reconoce que la vía requerirá la sustracción de unas 100 hectáreas del área protegida, para contrarrestar ese daño se hizo una solicitud de ampliación de la reserva, que tiene 34 600 hectáreas y que pasaría, si se aprueba, al doble. Mongabay Latam consultó al Ministerio de Ambiente para saber cómo ha avanzado esta petición, pero no hubo respuesta.

Conexión con el mundo

En algunas veredas del municipio de San Francisco, la variante es la única oportunidad que tienen para mejorar sus condiciones de vida. A los pobladores de La Esperanza, el Titango y Patoyaco les frustra no tener una vía que los conecte y les permita, al menos, llegar a la cabecera municipal sin tener que caminar seis horas entre barro y monte. Albeiro Zuluaga y su esposa, la única familia que quedaba en la vereda La Esperanza, tuvieron que empacar maletas antes de que empezara la emergencia por el COVID-19 y dejar su casa en esa recóndita montaña de Putumayo para ir a buscar futuro en el Eje Cafetero colombiano. “Si existiera la carretera no nos iríamos, yo compraría dos o tres vacas lecheras para trabajar”, explica, resignándose a abandonar ese territorio en el que vivió por 28 años. “Es muy triste.

En la vereda Titango, por ejemplo, tuvieron puesto de salud, escuela y hasta estación de Policía. Eran 18 familias y ahora solo quedan dos”, se lamenta.



Vereda Minchoy en el municipio de San Francisco, Putumayo. Foto: María Fernanda Lizcano.

La cosa no es mejor para las veredas de Mocoa. Si algún campesino de San Martín o Campucana quiere llegar hasta la capital de Putumayo, debe prepararse para unas cuatro horas de caminata. Y si alguien es más osado y quiere emprender viaje hasta San Francisco debe disponer de dos días, o uno, pero andando a un paso que es imposible de seguir para un ciudadano. Un recorrido con paisajes que dejan sin aliento, pero extenuante, como lo comprobamos cuando atravesamos a pie la reserva forestal. Fueron dos días de caminata con el barro hasta la rodilla, de aguaceros repentinos y de atravesar arroyos que parecían ríos enfurecidos. Una travesía en una selva indomable que recarga el alma, pero que recuerda que hay personas que no viven estas caminatas como una simple experiencia, sino como una obligación diaria que hace más pesada la vida.

Por eso, para Deccy Ibarra, directora ejecutiva de la Cámara de Comercio de Putumayo, la variante es una necesidad, una forma de reducir la pobreza y de darles una oportunidad a los que nunca la han tenido fácil. “No sé si se puede equiparar las vidas humanas respecto a cuánto vale la protección ambiental. No sé si exista un cálculo numérico, pero mi perspectiva como ciudadana es que prima lo humano”, comenta Ibarra, y añade que es responsabilidad de los ciudadanos velar porque la vía se ejecute y se cumplan los planes de manejo ambiental. Considera que, aunque el BID prometió acompañar la obra para mitigar los riesgos socio-ambientales, quedó demostrado que esta entidad no es ningún garante, sino solo “un banco que presta plata”. Mongabay Latam intentó contactar insistentemente al BID durante más de dos meses pero no se obtuvo respuesta.

La mayoría de los campesinos de las veredas no entienden muy bien qué pasó con este proyecto que tanto los ilusionó y que veían —o ven todavía— como la única solución para mejorar sus vidas. Albeiro Zuluaga no comprende cuáles son las consecuencias ambientales y sociales que puede traer la carretera, no cree que sean tan graves, el único problema que reconoce es que dividió a las comunidades con los indígenas. “Esto se puso muy jodido porque ahora el indígena quiere sacar al colono, y a nosotros no nos sacan así por así. Los indios vinieron a delimitar el territorio diciendo que era resguardo, pero yo les dije que no”, protesta, y resalta que dentro de la reserva hay más de 200 títulos de propiedad, la mayoría —cuenta Zuluaga— quedaron dentro del área del resguardo. La variante San Francisco – Mocoa se estancó, pero la división entre comunidades persiste hasta el día de hoy.

“

Cuando comenzó la construcción de la vía mucha gente vino para apropiarse de baldíos.

”

Arcesio Gómez
Guardabosques

Bosques para sobrevivir

En la vereda San Francisco, los pobladores vivían del lulo y el tomate de árbol hasta hace unas dos décadas, antes de que los suelos se volvieran improductivos. Ahora la mayoría vive de la ganadería, y otros tantos de la extracción de madera, como ocurre en la vereda El Titango. Los campesinos de esta zona saben que la reserva forestal tiene limitado el uso del suelo, pero no les importa. Esas son las opciones que dicen tener a la mano.

Cuando se empieza a caminar por las veredas del municipio de San Francisco, que están dentro del área de reserva, el efecto de la colonización se vuelve más evidente que en el vecino Mocoa y ni siquiera las autoridades ambientales tienen claro cuántas hectáreas de bosque se han perdido. Los parches deforestados aparecen en el paisaje que antes se notaba tupido. Andrés España, de Corpoamazonía, cuenta que en algún momento, como parte del Plan de Manejo Ambiental, se propuso recategorizar estas veredas como un Distrito de Manejo Integrado para limitar la frontera agrícola, pero no fue posible. “La reserva forestal se creó en 1984, pero antes ya había asentamientos. (...) No se hizo un ejercicio muy minucioso de ver cómo estaba realmente el territorio”, reconoce.

Aunque hay una norma que delimita el uso del suelo, es muy difícil que esta se cumpla. Actualmente, los campesinos podrían hacer un aprovechamiento sostenible de los bosques, de las semillas y de los senderos ecológicos, pero dicen que esas ideas no “dan de comer”, como lo sostiene Albeiro Zuluaga. Para él, solo con la variante se podría mover el turismo.



Albeiro Zuluaga, campesino de la vereda La Esperanza en el municipio de San Francisco, Putumayo. Foto: María Fernanda Lizcano.

Darío Marín, representante de la veeduría ciudadana de San Francisco, cuenta que le propusieron a Corpoamazonía comprar los terrenos de los campesinos o pagar por servicios ambientales. Sin embargo, dice que no aceptaron ninguna de las ideas. “No hubo atención oportuna del Estado y la gente sigue viviendo, por ejemplo, de la extracción ilegal de madera. Eso no cambiará”, dice Marín. Este asunto no es de ignorar, y menos si se tiene en cuenta que el 47 % de la madera comercializada en Colombia es de origen ilegal. Una investigación de la [Agencia de Investigación Ambiental](#) (EIA por sus siglas en inglés), revela cómo los comerciantes de la Amazonía se han aprovechado de los vacíos legales, la falta de vigilancia y las necesidades de las poblaciones, para traficar, entre 2012 y 2017, más de 359 223 m³ de madera no autorizada, como el cedro (*Cedrela odorata*). Una cantidad con la que se podrían llenar 21 canchas de fútbol completas y rebozadas hasta la altura de las porterías.

La tala ilegal que se concentra principalmente en los departamentos de Putumayo, Caquetá y Amazonas representa el 10 % de la deforestación de todo el país. “Una vez que los bosques han sido talados para la extracción de especies forestales comercialmente valiosas, abiertos

para la construcción de carreteras y despojados de sus beneficios ecológicos, están en un alto riesgo de sufrir cambios en el uso del suelo para la realización de otras actividades como la agricultura”, dice la EIA.

Frenar la deforestación en la Amazonía es urgente. Solo en el último trimestre de 2019, [según el último reporte oficial del Ideam](#), esta región concentró el 85 % de la pérdida de bosques en todo el país. Putumayo, en particular, concentra tres núcleos a los que se deben prestar atención: uno por el río Caquetá, otro en el municipio de Puerto Asís y el último en Mocoa.



En la vereda Titango, dentro de la Reserva Forestal algunos de sus habitantes viven de la tala ilegal pues no tienen opciones económicas. Foto: María Fernanda Lizcano.

Construir la variante San Francisco – Mocoa no será fácil. En el camino tendrán que emprender consultas previas con las comunidades indígenas del pueblo Kamëntšá e Inga y planear cómo evitar los posibles efectos indirectos de una carretera: colonización, deforestación, ganadería y hasta minería si es que la empresa Libero Copper Corporation decide empezar la exploración de su título minero dentro de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa. Colombia tendrá que decidir entre dejar el elefante blanco

oculto en la selva del piedemonte Amazónico o culminar una vía que produce más miedos que esperanzas. Su reactivación podría generar, según el estudio de [Conservation Strategy Fund](#) y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS), el 4 % de la deforestación nacional y unas pérdidas económicas que superarían con creces los beneficios esperados.

(Puedes regresar a la primera parte del especial «[Un elefante blanco oculto en la selva de Putumayo](#)» dando clic a la imagen)



*Imagen principal: El puente se estrella contra la reserva forestal, la obra esta inconclusa. La vía previa, entregada en 2017, se está convirtiendo nuevamente en selva. Foto: María Fernanda Lizcano.