

Presidente colombiano es elogiado por rechazar ruta de carretera

Cuando Juan Manuel Santos se convirtió en presidente de Colombia en 2010, los ecologistas eran suspicaces de su apoyo a lo que creían eran proyectos mineros, agroindustriales y de infraestructura destructivos. Esas críticas no han desaparecido del todo. Pero mientras Santos se prepara para terminar su segundo y último mandato el 7 de agosto de este año, está recibiendo elogios de antiguos escépticos. Le reconocen mérito no sólo por proteger los páramos y humedales del país, ricos en agua, sino por una expansión a gran escala de los parques nacionales a 29 millones de hectáreas, más del doble de su superficie anterior.

Más recientemente, Santos ha recibido alabanzas por su decisión de no continuar con un importante proyecto vial que muchos expertos habían considerado una amenaza para ecosistemas clave. El 9 de marzo, anunció que no comenzarían los trabajos planeados en un tramo de 381 km de la carretera Marginal de la Selva que conectaría las ciudades sureñas de San Vicente del Caguán y San José del Guaviare. Santos describió la construcción de la carretera a través de la Amazonia como "completamente contraproducente desde el punto de vista ambiental". El gobierno ha indicado que la carretera podría construirse más al norte, en una región de los Andes que es menos sensible ecológicamente.

El proyecto Marginal de la Selva se lanzó en 1963 para unir las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador y Perú, así como las llanuras de Venezuela y Bolivia. Concebida como un medio para posibilitar el transporte de carga por camión entre los océanos Atlántico y Pacífico, la ruta de 5,584 km a lo largo de carreteras interconectadas está casi completa. Pero el trayecto planeado para la parte colombiana, visto como una gran ayuda para las empresas petroleras y de palma aceitera, transcurría cerca de cuatro parques nacionales, partiendo en dos corredores biológicos que unen ecosistemas de los Andes, la Amazonia y el Orinoco.

"Esta es la decisión ambiental más importante de Colombia en los últimos 10 o 20 años", dice Rodrigo Botero, director de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS), organización no gubernamental con sede en Bogotá. "Protege la estructura biológica esencial de Colombia y establece un precedente para tener en cuenta los corredores biológicos en la construcción de infraestructura y otros proyectos de desarrollo".

La decisión del gobierno se produce después de dos años de intensificación de la deforestación en la Amazonia colombiana a medida que agricultores, ganaderos y especuladores de tierras se trasladan a áreas previamente ocupadas por las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC). El grupo insurgente de izquierda firmó en 2016 un acuerdo de paz con el gobierno después de casi seis décadas de guerra.

Vacío caótico

Aunque las FARC ya no están en escena, el Estado no ha llenado el vacío. Eso y la falta de un sistema organizado de titulación de tierras han provocado una pelea desenfrenada por hacerse de propiedades. Los incendios ennegrecen grandes extensiones a medida que los inversionistas usan técnicas de tala y quema para eliminar los bosques propiedad del Estado y tomar posesión ilegal de la tierra, para luego a veces vender la propiedad en el mercado negro y obtener enormes ganancias.

Esta pugna se vio impulsada por expectativas de que Colombia construiría su sección de la Marginal de la Selva como se planeó originalmente, y que los trabajos comenzarían este año y terminarían en 2023. No es coincidencia, dicen los expertos, que la Amazonia colombiana experimentara un aumento del 44% en pérdida de bosques durante 2016, el año más reciente para el cual se dispone de cifras confiables, y un aumento estimado de cinco veces en el valor de la tierra cerca de la ruta de la carretera en los últimos dos años.

El 21 de febrero, el gobierno anunció la expansión del Parque Nacional Chiribiquete, una de las áreas protegidas cercanas a la ruta original. Como resultado, el parque, que ya es el más grande del país, aumentó en 15,000 km², para tener ahora 43,000 km², o un área aproximadamente del tamaño de Dinamarca. A esto le siguió la decisión de cancelar la

carretera, y el gobierno ha dicho que actuará para destruir numerosas carreteras secundarias y pistas de aterrizaje ilegales que han surgido en el área en previsión de una bonanza comercial.

“Algunas vías que hemos analizado se encuentran en áreas protegidas, y otras se construyen con fines de acaparamiento de tierras, extracción de recursos naturales o actividades ilícitas”, dijo el ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Luis Gilberto Murillo, en una entrevista el 9 de marzo con el diario El Tiempo. “En el caso de la Marginal de la Selva está claramente demostrado que hay una correlación directa entre la construcción [anticipada] de la obra y el aumento de la deforestación”.

Los expertos dicen que la carretera habría cortado corredores biológicos entre Chiribiquete, el Parque Nacional Serranía Macarena de 6,200 km², el Parque Nacional Tinigua de 2,018 km² y el Parque Nacional Cordillera de los Picachos de 4,477 km².

Efectos sobre la lluvia

Especies de mamíferos como jaguares, ciervos y monos atraviesan esas áreas, que también albergan cientos de especies de aves y plantas. Los corredores también sirven como conductos para la humedad que se desplaza desde el océano Atlántico hacia los Andes a través de los bosques amazónicos en ciclos de evapotranspiración que proporcionan agua para la agricultura a pequeña y gran escala y para algunas de las ciudades más grandes de Colombia. Dice Botero: “La deforestación a gran escala en esta área habría provocado una disminución significativa de la lluvia, grandes impactos sobre el desarrollo rural y el eventual colapso de los ecosistemas”.

El gobierno planea redirigir la carretera al noroeste hacia un área andina entre San Vicente del Caguán y Neiva. Esta parte se conectaría con las carreteras existentes que van al oeste hasta el puerto de Buenaventura en el Pacífico y al este hasta Puerto Carreño en la frontera con Venezuela. El gobierno dice que también desarrollará una red de carreteras amazónicas más pequeñas cuidadosamente planeadas para permitir la prestación de servicios sociales básicos y el transporte de bienes producidos localmente a los mercados, objetivos considerados clave para consolidar la paz tras el largo conflicto civil del país.

Mientras tanto, se están llevando a cabo proyectos para impulsar proyectos forestales sostenibles y proyectos agroecológicos comunitarios en la Amazonia, en muchos de los cuales podrían participar ex miembros de las FARC.

“Es absolutamente crucial establecer la autoridad en el área porque las personas que quieren talar bosques y despejar tierras pueden hacerlo mucho más rápido de lo que el gobierno y los conservacionistas pueden detenerlos”, dice Andrew Crawford, profesor de biología de la Universidad de Los Andes en Bogotá. “Eso y los proyectos de desarrollo sostenible podrían marcar una gran diferencia”.

—**Steven Ambrus**

Contactos

Rodrigo Botero

Director
Fundación para la
Conservación y el Desarrollo
Sostenible (FCDS)
Bogotá, Colombia
Tel: +(571) 744-3025
rbotero@fcds.org.co

Andrew Crawford

Profesor asociado de Biología
Universidad de Los Andes