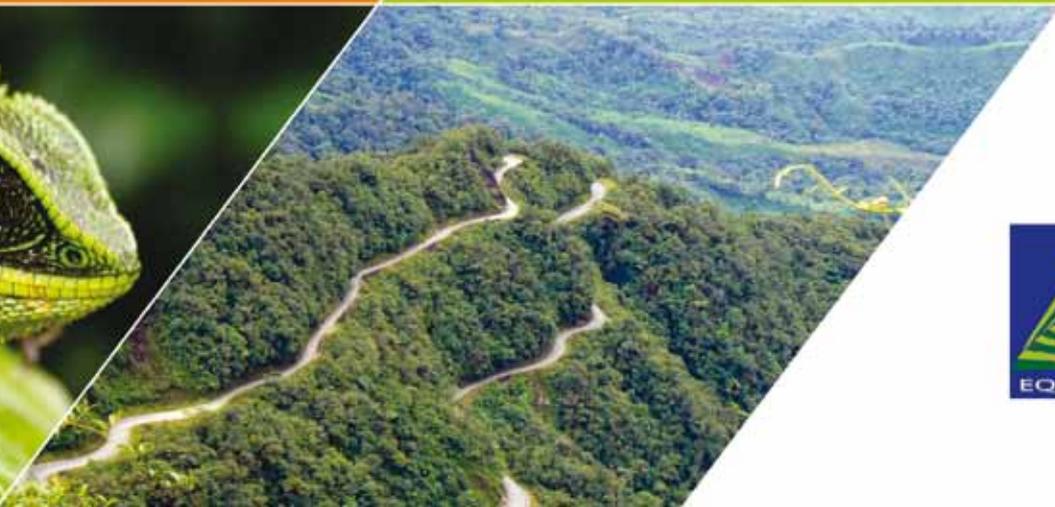




Mas allá de una vía: Construcción de la variante San Francisco-Mocoa



San Francisco





	Introducción	5
	Primera parte: ¿dónde estamos ubicados?	7
	Segunda parte: la vía... Una necesidad	11
	Tercera parte: ¿qué hay detrás de la vía?	16
	Cuarta parte: ¿qué tan preparados estamos?	20
	Literatura consultada	30



Mas allá de una vía:

Construcción de la variante San Francisco-Mocoa

©WWF Colombia y Fundación Equilibrio

ISBN: 978-958-8353-33-3

Material Elaborado por: WWF Colombia y Fundación Equilibrio

Fotografías: WWF Colombia / Rocio Ortíz / Ilvia Niño y James Zuleta

Fundación Equilibrio / Felipe Gracia

Diseño e Ilustraciones: El Bando Creativo

Primera edición, noviembre de 2011

Santiago de Cali, Colombia

Este material ha sido reproducido con la ayuda técnica y financiera de WWF

Esta publicación se realizó con fondos de:

MACARTHUR
The John D. and Catherine T. MacArthur Foundation

DFID Ministerio Británico para el Desarrollo Internacional

Las denominaciones geográficas en este material, no entrañan, por parte de WWF, juicio alguno respecto de la condición jurídica de países, territorios o áreas, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites.



La construcción de la variante entre San Francisco y Mocoa representa una valiosa oportunidad para las instituciones, organizaciones locales y comunidades en general de esta región, para involucrar consideraciones ambientales en etapas tempranas de la planificación de proyectos de infraestructura, así como para promover la participación informada y efectiva de actores locales en dichos procesos.

Es así como desde el año 2007 varias instituciones gubernamentales, ONG y organizaciones de base vienen adelantando un proceso conjunto de construcción de la visión de conservación de esta región, con el ánimo de fomentar políticas y prácticas sostenibles que permitan la conservación de sus valores naturales y culturales.

De esta forma, se ha venido construyendo una mirada regional que integra la conservación, el alivio de la pobreza y el manejo adecuado de recursos naturales, siendo éste el punto de partida para responder a una realidad que no da espera. Como consecuencia se promueve la distribución equitativa de los beneficios, se valoran los estilos de vida tradicionales y se conserva un ecosistema estratégico.

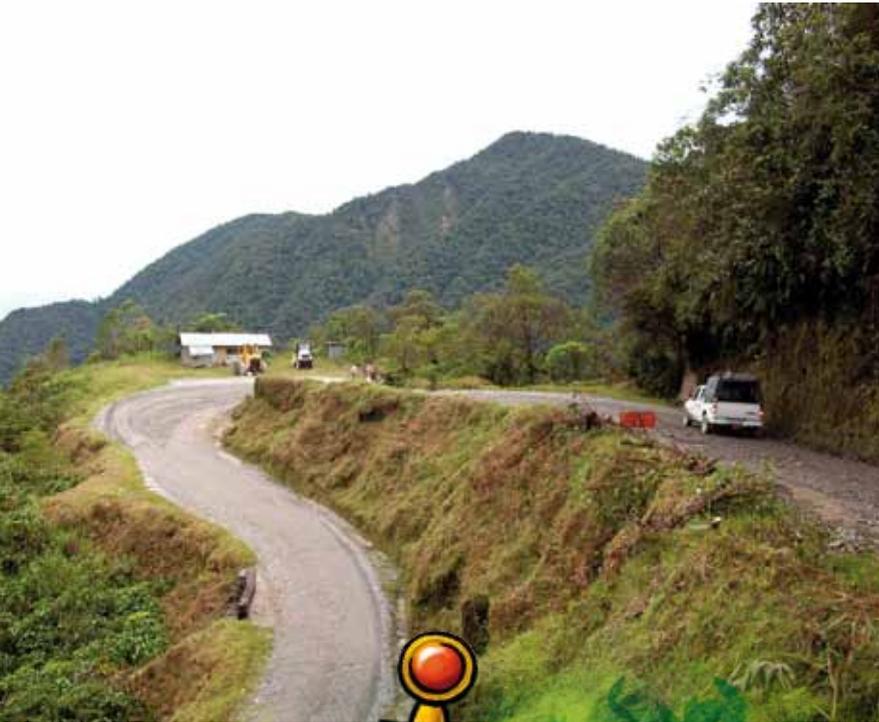
Todos estos esfuerzos se dirigen a que alrededor de estos megaproyectos se construyan de manera colectiva iniciativas de desarrollo regional, que contribuyan al bienestar y mejoramiento



6

Mas allá de una vía:
Construcción de la variante
San Francisco-Mocoa

INTRODUCCIÓN



▲ Carretera.

de la calidad de vida de los pobladores locales, y que su inserción en la dinámica local sea de manera armónica con el territorio, su oferta ambiental y su tradición sociocultural.

La región del Piedemonte Andino Amazónico es reconocida a nivel nacional y mundial por su gran riqueza en biodiversidad y por la presencia de grupos étnicos de gran importancia. Estos aspectos motivaron el desarrollo de estudios técnicos previos a la construcción, con estándares más altos a los exigidos normalmente por el gobierno nacional, siendo la primera vez que en el país se adelantaron estudios de esta naturaleza sobre un proyecto vial.

El presente material es un esfuerzo para contar la historia del proceso de construcción de la variante, resaltando la información más relevante de la región, sus riquezas naturales y culturales, y las oportunidades y desafíos que se abren hacia el futuro durante la fase de construcción y de implementación de los diferentes planes sociales y ambientales. Está escrita de una manera sencilla y práctica, para que pueda ser comprendida y utilizada por los diferentes tipos de actores sociales que hacen parte la región.



El Piedemonte Andino Amazónico de Colombia...

... forma parte de la Cordillera Real Oriental (CRO), que bordea el oeste de la cuenca amazónica de Colombia, Ecuador y el norte de Perú.

Los bosques de la CRO, que ocupan una franja que va de 300 a 3.500 m.s.n.m., son considerados los ecosistemas con mayor riqueza de especies por unidad de área en todo el Complejo Ecorregional de los Andes del Norte.

El Piedemonte antes de la Conquista era territorio exclusivo de la diversidad de los Andes y la Amazonía, la cual convivía con poblaciones indígenas como los Camentsá, los Inga y los Cofanes, que aún permanecen en la zona, manteniendo vivas sus costumbres y prácticas. Existe también una presencia importante de población campesina.

El piedemonte contiene 27 tipos de ecosistemas; se conocen 977 especies de aves, 254 de mamíferos, 101 de reptiles, 105 de anfibios y es hábitat del oso de anteojos y la danta de montaña.



Mapa 1. Cordillera Real Oriental



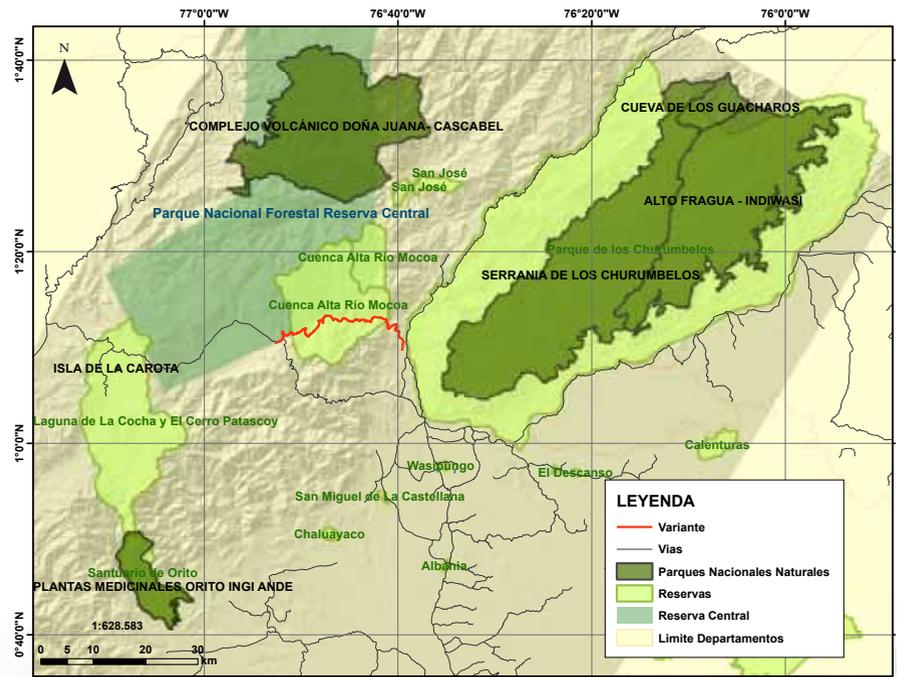
¿Qué está protegido en el piedemonte hasta hoy?

Hoy en día las Áreas Protegidas con sus respectivas categorías, que han sido declaradas en el piedemonte a lo largo de su historia, son:

- El **Santuario de Fauna y Flora (SFF)**: Isla Corota;
- **Santuario de Flora Plantas Medicinales**: Ingi Ande;
- Los **Parques Nacionales Naturales (PNN)**: Alto Fragua-Indiwasi, Puracé, Serranía de Churumbelos Auka-Wasi, Complejo Volcánico Doña Juana-Cascabel, y Cueva de los Guácharos;
- **Zona de Reserva Forestal Protectora y de interés general** la Hoya Hidrográfica de la Laguna de La Cocha y el Cerro de Patascoy;
- Sitio RAMSAR: Laguna de La Cocha;
- Por último, la que más nos interesa conocer de ahora en adelante: La **Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa**.

Todas estas áreas suman aproximadamente **400.000 ha**.

La riqueza natural y cultural del Piedemonte Andino Amazónico ha sido reconocida a nivel regional, nacional e internacional, y esto ha motivado que parte de su territorio se encuentre como **Áreas Protegidas**. En los últimos seis años se han declarado **173.000 ha** en diversas categorías.



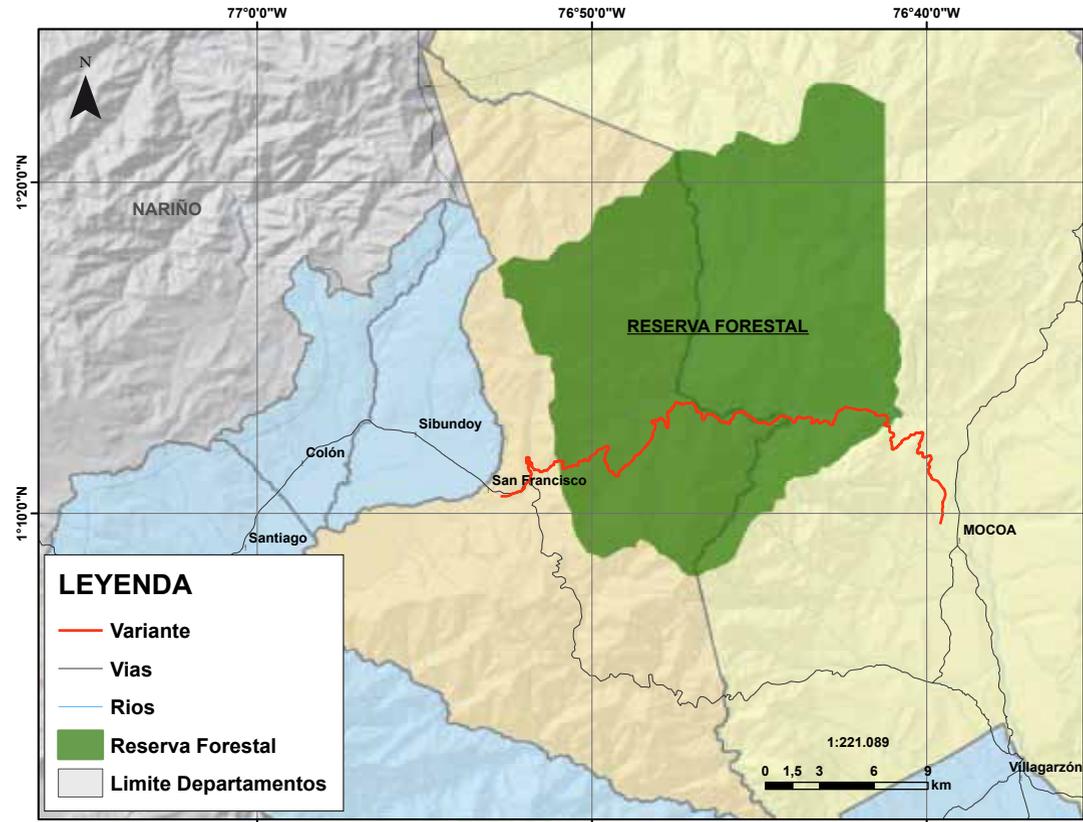
Mapa 2. Áreas Protegidas del Piedemonte Putumayo



La Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa (RFPCARM)...

...fue creada mediante el Acuerdo 014 de 1984 del Inderena, y tiene 34.600 hectáreas que hacen parte de los municipios de San Francisco y Mocoa; se creó con el objetivo de proteger los ríos que conforman la cuenca abastecedora, con miras a desarrollar el proyecto de una pequeña central hidroeléctrica en el río Mocoa, la cual no se construyó.

Esta Reserva, además de albergar especies emblemáticas y amenazadas como el oso andino y la danta de montaña, representa para las comunidades indígenas el paso sagrado de los espíritus protectores de la vida en la región.





Si la reserva es tan importante... ¿por qué es posible construir una vía que la cruza?



▲ Paisaje carretera

- La Ley 2ª de 1959 creó las “reservas forestales protectoras” y los “bosques de interés general”, e incluyó la Zona de Reserva Forestal de la Amazonía...
- La Ley 72 de 1968, “Artículo 8: El Gobierno apropiará igualmente una suma no inferior a diez millones de pesos anuales en los presupuestos siguientes ... con destino a la carretera Pasto-San Francisco-Mocoa (nueva vía) hasta la terminación de la obra”.
- Marchas campesinas de 1996. Se pacta la construcción de la variante Mocoa-San Francisco.
- En el 2005 se construyeron dos líneas de interconexión eléctrica que pasan por el interior de la RFPCARM, que hacen parte del proyecto Betania - Ecuador.
- El MAVDT, como máxima autoridad ambiental, consideró: “si bien la RFPCARM cuenta con... ecosistemas altamente vulnerables... la construcción de la vía aporta al **desarrollo socioeconómico de la región** y la nación” (Resolución 2170 de 2008).

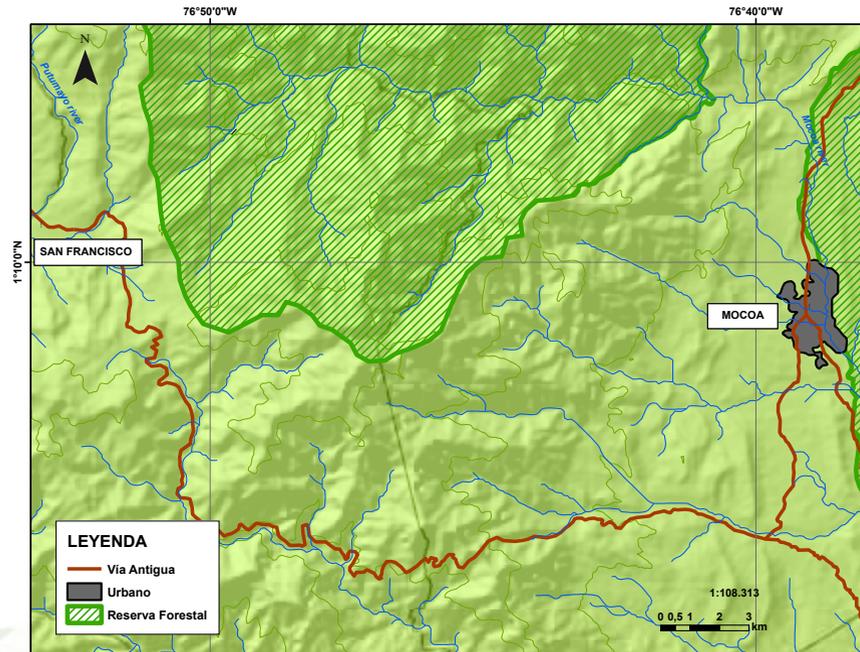


El problema... La movilidad

La vía actual, o “el trampolín de la muerte”, permite conectar a Mocoa y al bajo Putumayo con el departamento de Nariño. De esta manera permite el intercambio de bienes y servicios, la movilidad de comerciantes, estudiantes y personas que requieren servicios de salud en la ciudad de Pasto.

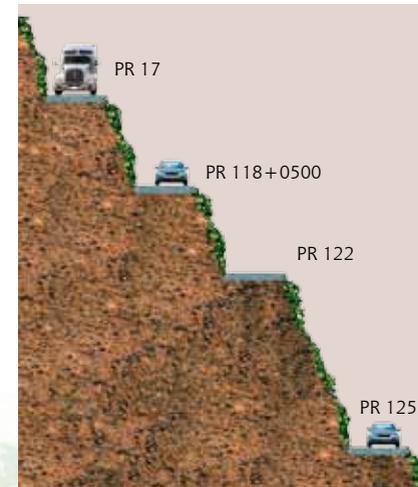


▲ 160 accidentes en 10 años. Construida en la década de 1930.



Fuente: Adaptado de Inviás, 2009

Mapa 4. Carretera antigua San Francisco-Mocoa (Longitud de 78 km)



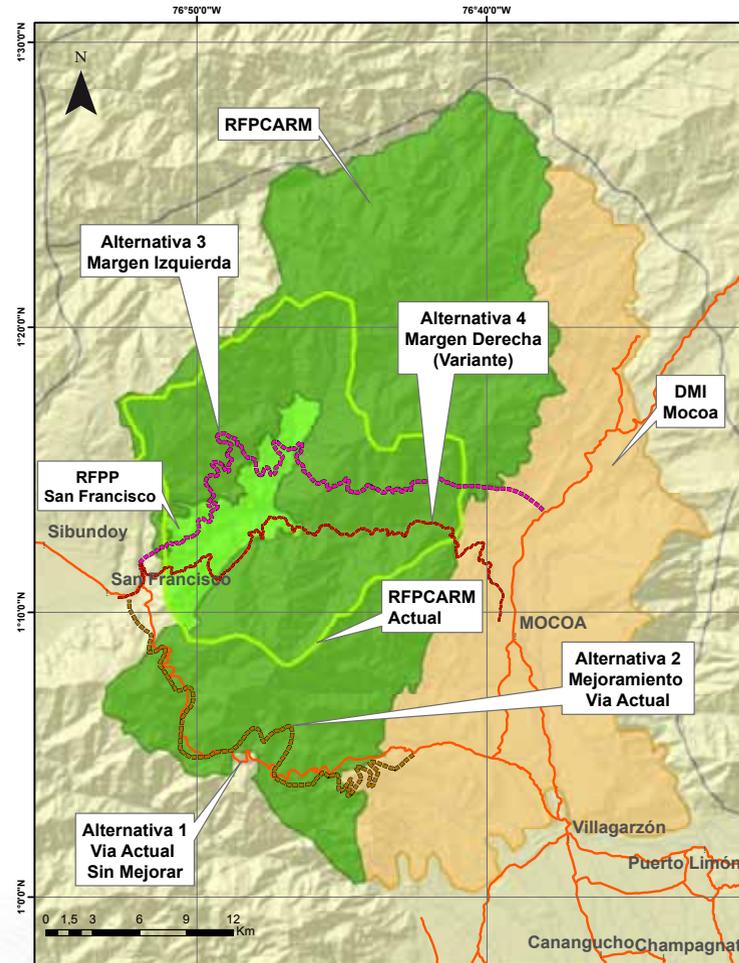
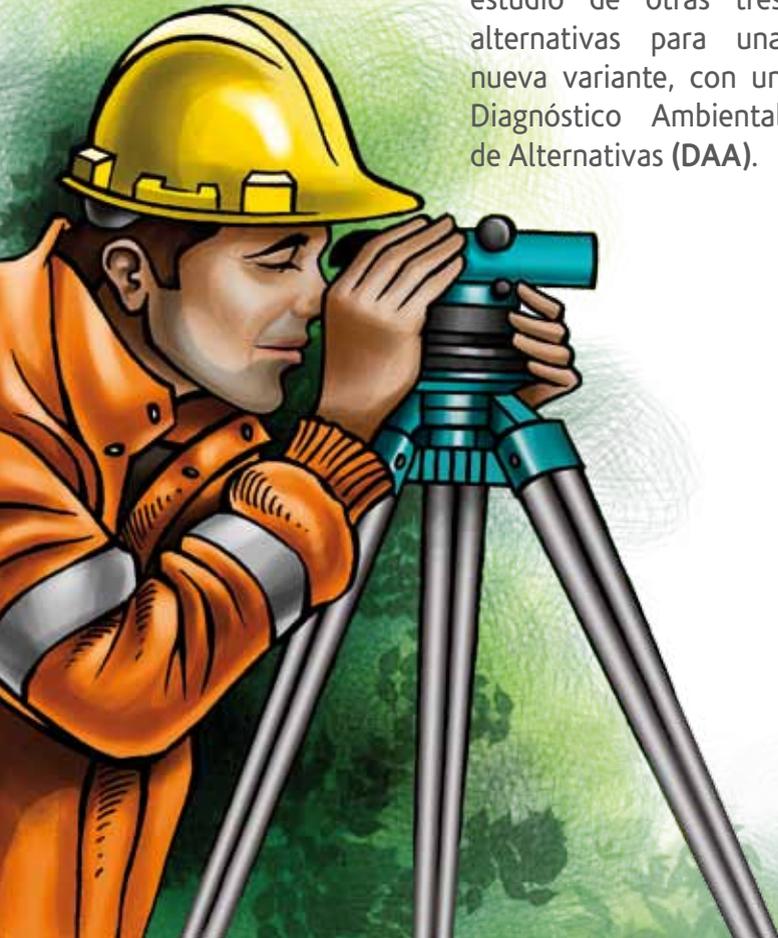
Fuente: Adaptado de Inviás, 2011

Diagrama 1. Bancas sucesivas



Las posibles soluciones...

En 1996 se inició el estudio de otras tres alternativas para una nueva variante, con un Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA).



Fuente: Adaptado de PIMASIS, agosto de 2008



El interés en construir la variante no es sólo local ...

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) la conformaron los presidentes de 12 países sudamericanos en Brasilia, en el año 2000.

- Los proyectos del IIRSA se enmarcan dentro de estos 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID).
- Los gobiernos conformaron 510 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones.



Mapa 6. Ejes IIRSA Suramérica y Colombia





¿Qué alternativa tendría menor impacto? ... La margen derecha del río Mococa

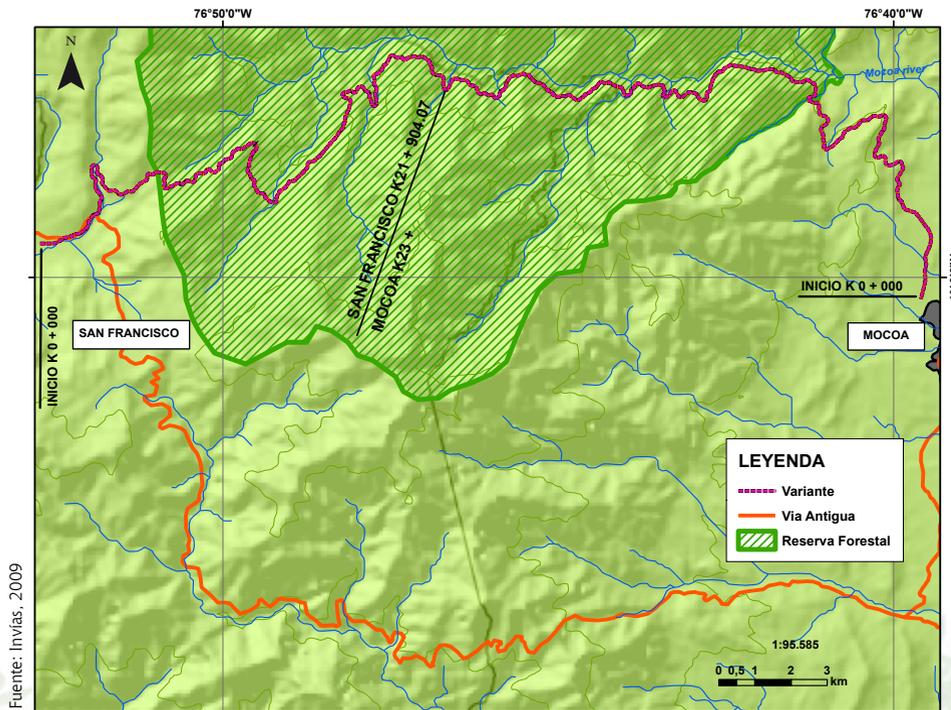
EL Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), confirmó que la margen derecha del río Mococa es la mejor alternativa, entre otras razones por:

- Tener la menor longitud: 45,6 km.
- Estar en la zona con menor precipitación y mayor visibilidad.
- Tendría la menor tasa de deforestación proyectada e interceptaría el menor número de cauces.
- Ser la más económica.

En 1999 el Ministerio de Ambiente solicita a Invías un **Estudio de Impacto Ambiental (EIA)**, de esta nueva variante, que fue elaborado en el 2003. En el año 2005 el Ministerio de Ambiente solicitó a Invías que ampliara el EIA, elaborándolo finalmente en el 2007.

35.5 kilómetros de esta nueva variante atravesarán la zona de **Reserva Forestal de la Cuenca Alta del Río Mococa (RFPCARM)**. A lo largo de la variante se van a construir:

- 49 puentes, que sumados miden 2.75 kilómetros, que permitirán el paso de fauna.
- 332 alcantarillas, para el control de aguas lluvias y escorrentía.



Fuente: Invías, 2009

Mapa 8. Carretera proyectada San Francisco-Mococa



16

Mas allá de una vía:
Construcción de la variante
San Francisco-Mocoa

¿QUÉ HAY DETRÁS DE LA VÍA?...

¿Qué impactos directos tendrá la obra de construcción de la nueva variante?



Para la construcción de la Variante será necesario disponer de cerca de 3,4 millones de metros cúbicos de material estéril, proveniente de excavaciones, derrumbes y terraplenes.



San Francisco



Frente San Francisco
V. San Miguel



Campamento
Minchoy



En la etapa de construcción, el personal que se requiere por frente se estima en 399 personas, para un total en el proyecto de 798 empleos durante el pico máximo de construcción.



Campamento
Campucana



Frente Mocoa
V. Guadales



Mocoa

En el derecho de vía se afectan 281 predios total o parcialmente; 26 de ellos deberán ser reubicados.

Para atender la demanda de materiales en los frentes de Mocoa y San Francisco, se requiere el siguiente volumen de agregados en metros cúbicos: sub-base 180.810, base 139.088, afirmado 60.000, pavimento 62.330, concretos 200.000 y filtros 54.720.





¿Qué impactos sobre los recursos naturales tendrá la construcción de la variante?

El área de la RFPCARM y su potencial ampliación sufre de procesos de erosión y eventos de remoción en masa, dada la alta susceptibilidad morfodinámica de la zona.



San Francisco



El área total requerida como derecho de vía para la Variante San Francisco-Mocoa es de **143,28 ha**, y el área total a sustraer de la RFPCARM es de **94,48 ha**.



Impactos sobre la flora y la fauna.

Asociado a la deforestación y al efecto barrera de la vía se encuentra el potencial incremento de la **fragmentación** de los ecosistemas.



Incremento en el acceso y uso y ocupación inadecuados del suelo.



Mocoa



La construcción de la Variante demanda los siguientes recursos naturales: (i) 111,7 m³/día de agua para uso doméstico e industrial; (ii) Fuentes hídricas para el vertimiento de 68,66 m³/día de aguas residuales tratadas; (iii) suelos para la disposición de 0,06 m³/día de residuos sólidos domésticos; (iv) La tala de 143 hectáreas de terreno, que implican el aprovechamiento forestal de 14.818 m³ de madera; (v) cerca de 697.000 m³ de material de agregado; y (vi) sitios para la disposición de cerca de 3,4 millones de m³ de material de excavaciones, derrumbes y terraplenes.



18

Mas allá de una vía:
Construcción de la variante
San Francisco-Mocoa

¿QUÉ HAY DETRÁS DE LA VÍA?...

La vía facilitará...

Impactos ambientales inducidos (indirectos, sinérgicos, acumulativos, etc.): generados en la región por la adecuación del tramo Pasto-San Francisco y la construcción del tramo de corredor faltante, la Variante San Francisco-Mocoa.



Pasto



San
Francisco



La vía facilitará la salida de **recursos naturales** presentes en el piedemonte y en la Amazonía.

El piedemonte es una región con una gran riqueza en recursos naturales, **explotación de petróleo y monocultivos**. La variante facilitará su comercio desde la mirada de integración de IIRSA.



Mocoa

Proyectos de explotación de hidrocarburos.



Puerto Asís



▲ Pasto



Puerto Asís ▲



¿Qué otros efectos tendrá la vía en la región?

La construcción de la variante no sólo tendrá unos impactos directos e indirectos; en el largo plazo tendrá unos efectos que acelerarán dinámicas económicas y sociales en toda la región.



Pasto



San
Francisco

Con la mejora vial, el **Valle del Sibundoy** estaría dotado de una mejor infraestructura, que le permitiría ser mucho más competitivo y acceder al mercado lácteo, de papas y frijol regional de Pasto.

Con las obras llegarán **inmigrantes a la región**; una vez esté listo el corredor Pasto-Mocoa, se incrementará el tráfico de pasajeros y carga, con el consecuente aumento en la demanda de bienes y servicios en la zona.



Mocoa

El **turismo de origen nacional e internacional** puede incrementarse mediante la creación de un nuevo paquete turístico de la región, favorecido por la vía.



Puerto Asís

La vía y la mejora de la conectividad regional pueden provocar un incremento en la actividad maderera en el **Putumayo**, para cubrir la demanda de las empresas de procesamiento de la madera en el mercado regional, nacional e internacional.





20

Mas allá de una vía:
Construcción de la variante
San Francisco-Mocoa

¿QUÉ TAN PREPARADOS ESTAMOS?

¿Es suficiente un Estudio de Impacto Ambiental?

- Dada la **importancia ambiental y social** del área de influencia del corredor Pasto-Mocoa-Puerto Asís, el gobierno recibió recursos de cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para adelantar estudios ambientales y sociales complementarios al EIA.
- En el año 2007 se solicitaron dos estudios más: la **Evaluación Ambiental Regional (EAR)** y el **Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS)** de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa.
- Es la **primera vez** que en el país se adelantaron estudios de esta naturaleza sobre un proyecto vial.
- El desarrollo de estos estudios ha generado una valiosa oportunidad para **las instituciones, organizaciones locales y comunidades** en general de esta región, para involucrar consideraciones ambientales en etapas tempranas de la planificación de proyectos de infraestructura.



▲ Derrumbe

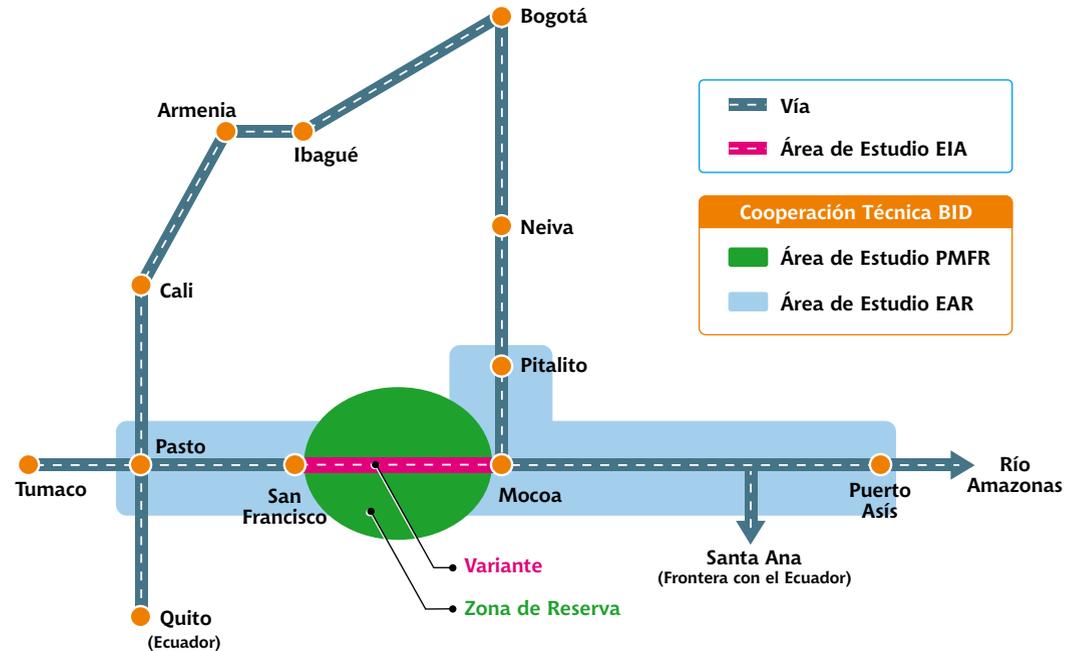


▲ Derrumbe



Finalmente ... ¿qué aportaron estos estudios?

- La **EAR**, finalizada en el 2008, identificó **impactos indirectos y acumulativos** como consecuencia de la construcción de la variante y de la operación de todo el corredor; e **impactos sinérgicos** con otras iniciativas de desarrollo de infraestructura en la región, tales como los nuevos bloques de explotación petrolera y minera, y el tendido de líneas de interconexión eléctrica.
- El **PBMAS** de la zona de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa, RFPCARM, finalizado en el 2008, definió acciones para la **conservación de la Reserva Forestal**, así como la redefinición de sus límites.



Mapa 9. Estudios Ambientales y Sociales Corredor Pasto-Mocoa-Puerto Asís

El que los integra a todos es el Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible, PMASIS ... Terminado de formular en 2009.



22

Mas allá de una vía:
Construcción de la variante
San Francisco-Mocóa

¿QUÉ TAN PREPARADOS ESTAMOS?

¿Para qué nos servirá el PMASIS?

El objetivo del **Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible (PMASIS)** es desarrollar e implementar un **modelo de infraestructura vial sostenible** en la Región de influencia de la Variante San Francisco-Mocóa, con una alta diversidad biológica y cultural.

Este **PMASIS** agrupa y complementa las principales medidas de manejo y compensación definidas en los estudios **EIA**, **EAR** y **PBMAS** que de acuerdo con el análisis integrado de impactos son necesarias para no cambiar ni degradar significativamente la **RFPCARM**.

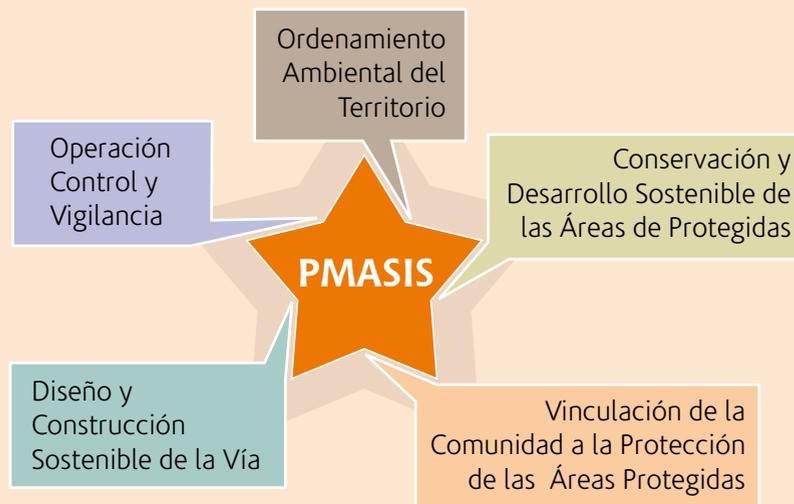
¿Quiénes serán los principales ejecutores del PMASIS?



INSTITUTO
NACIONAL DE VIAS



El PMASIS contempla CINCO ESTRATEGIAS
... para ejecutar en 8 años

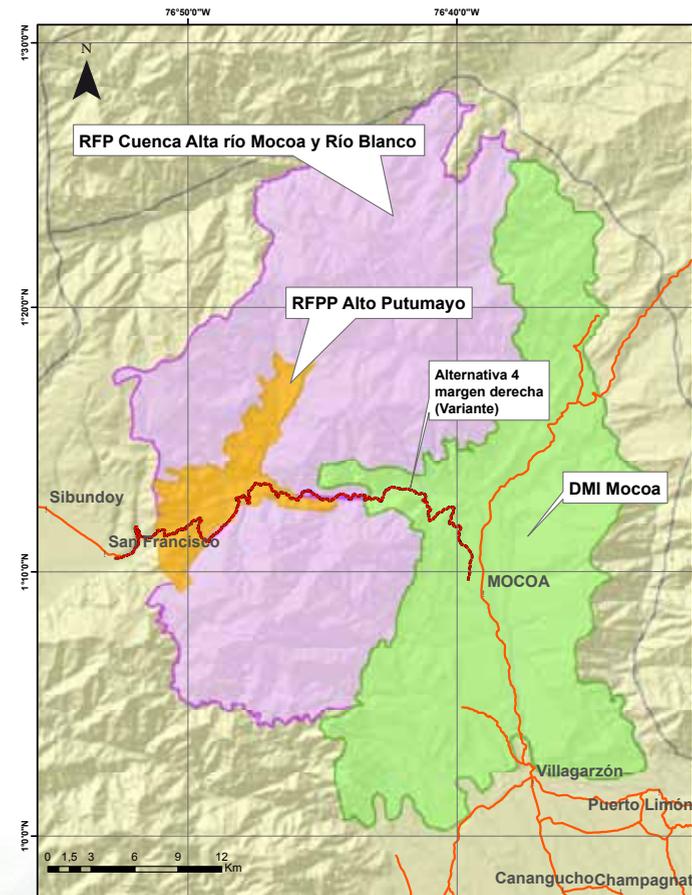




Con el PMASIS se espera conformar un Corredor Ecológico de Conservación a través de:

- La **ampliación de la actual RFPCARM**, hacia la cuenca del Río Blanco, para que conecte al norte con el Complejo Volcánico de Doña Juana, lo que implica pasar de las 34.600 ha de la reserva actual a 65.289 ha.
- La constitución de un **área protegida en el municipio de San Francisco** con 5.770 ha, en donde están asentadas las comunidades de las veredas Minchoy, Patoyaco, La Esperanza, Titango y San Pablo, para que sirva de transición a la RFPCARM-Ampliada con estas comunidades y con las asentadas en el valle de Sibundoy.
- La constitución del **Distrito de Manejo Integrado, DMI** de Mocóa al oriente, el cual tendrá un área total de 50.656 ha, para que conecte la RFPCARM con el Parque Nacional Churumbelos y la Reserva Forestal de la Amazonía.

Todo lo anterior, permitiría garantizar un extenso corredor para la conservación del **oso de anteojos** y la **danta de páramo**.



Fuente: Adaptado Incoplan 2008

Mapa 10. Propuesta Ampliación Reserva y Constitución DMI de Mocóa



EL PMASIS fortalecerá el ordenamiento territorial de los municipios de Mocoa y San Francisco

- El PMASIS busca que el **PBOT** y el **EOT** incluyan la RFPCARM-Ampliada, la RFPF de San Francisco y el DMI de Mocoa.
- El PMASIS apoyará la construcción de un **parque temático del agua y la biodiversidad en la vereda Los Guadales de Mocoa**, como puerta de entrada a la zona de reserva y a la vez tapón de la expansión urbana de Mocoa.
- La RFPCARM-Ampliada pretende constituirse en un **laboratorio de investigación de los recursos naturales**, en donde se puedan adelantar proyectos de investigación a largo plazo, indispensables para entender y poder manejar la estructura y funcionalidad de los ecosistemas que podrían verse afectados en el mediano y largo plazo.



▲ Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) de San Francisco.



▲ Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) de Mocoa.



El PMASIS fomentará proyectos productivos ambiental y económicamente sostenibles

El proyecto involucra a las comunidades del DMI de Mocoa y de la RFPP de San Francisco, como estrategia de conservación del la RFPCAM-Ampliada.



Fomento de **actividades económicas** ambientalmente sostenibles:

- Ganadería Ecológica y Sistemas Silvopastoriles.
- Fortalecimiento al programa de desarrollo del mopa-mopa.
- Desarrollo del cultivo de heliconias y bromelias.
- Fomento al cultivo de aromáticas en el Distrito de Manejo Integrado.
- Proyectos para la sustitución de quema de leña, principal insumo de la producción de cal y de ladrillo.
- Fortalecimiento de la piscicultura.

Se espera aportar **un capital-semilla** a las comunidades y familias que desarrollen iniciativas productivas sostenibles, incluyendo actividades agroforestales de pequeña escala, actividades ecoturísticas, de educación ambiental, proyectos de mercados verdes, entre otros.



¿Quiénes estarán más cerca de la construcción de la nueva variante?


San Francisco
6.808 habitantes

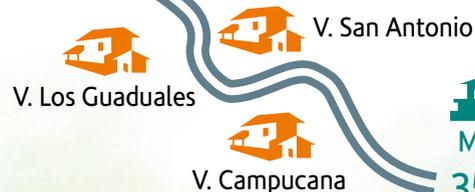


Dentro del área de la reserva habitan 1.505 personas, agrupadas en 327 familias, que realizan prácticas agropecuarias.



Camino de Sachamates
Pueblos indígenas Inga y Kamëntza

Si bien en el Área de Influencia Directa (AID), de la Variante no se identificaron territorios legalmente constituidos pertenecientes a minorías étnicas, sí ha sido ancestralmente un territorio de paso y despensa de medicina tradicional desde épocas pre-colombinas.




Mocoa
35.755 habitantes





La construcción de la variante es una realidad

El 27 de julio de 2010, el Inviás adjudicó el Desarrollo Vial Transversal del Sur, a través de dos licitaciones: la primera para la construcción de la Variante San Francisco-Mocoa, y la segunda para el mejoramiento y mantenimiento del Corredor Tumaco-Pasto-Mocoa; ambas licitaciones fueron adjudicadas al Consorcio Vial del Sur.



DIARIO DEL SUR



PASTO, 28 DE JULIO DE 2010

Miércoles

Año 28 Número 9.096 Afiliado a Andarías • www.diariodelsur.com.co • ISSN 0124-1728 24 Páginas 3 Secciones • E-mail: diariodelsur@diariodelsur.com.co

\$1.500

Inversión por \$ 850 mil millones Transversal del Sur adjudicada a nariñenses

Según el cronograma de ejecución previsto por Inviás, las obras se iniciarán en el mes de septiembre de este año y se generarán alrededor de 2.000 empleos.

El Inviás adjudicó al consorcio Vial del Sur, integrado por las firmas de los Hermanos Solarte Solarte, el mejoramiento del corredor Tumaco - Pasto - Mocoa, una obra que tendrá un costo de 850 mil millones de pesos.

Al concurso se presentaron 4 consorcios, pero el comité evaluador declaró que 3 de ellos eran admisibles. De estos el Consorcio Vial del Sur alcanzó un puntaje de mil, seguido del Consorcio Andino que obtuvo 975 puntos y el Consorcio del Sur 950.



28

Mas allá de una vía:
Construcción de la variante
San Francisco-Mocoa

¿QUÉ TAN PREPARADOS ESTAMOS?

La construcción de la variante es una realidad

El **8 de agosto de 2011** el Invías notificó de manera oficial al Consorcio Vial del Sur que: “cumplido el requisito previo a la ejecución del contrato ... se imparte la orden de iniciación”, con un plazo de setenta y dos (72) meses. Para la interventoría del contrato se designó al Consorcio Ambiental San Francisco-Mocoa.

El gran reto es: ¿Qué podemos hacer de hoy en adelante para que la construcción de la variante tenga el menor impacto sobre las comunidades y los recursos naturales existentes en la región?



Libertad y Orden

Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

Prosperidad
para todos

SGT-GGP 33472

Bogotá D. C., 08 de agosto de 2011

Señor(a)
LUIS FERNANDO SOLARTE VIVEROS
Representante Legal
CONSORCIO VIAL DEL SUR
Calle 72 No 12-56 Oficina 906
BOGOTÁ

Asunto: Orden de Iniciación. Contrato de Obra 407, Construcción de la Variante San Francisco - Mocoa



▲ San Francisco



A lo largo del documento se ha utilizado información, entre otros, de los siguientes estudios, consultorías y artículos:

- Consorcio DIN SEDIC, 2008. Actualización y Complementación Estudio de Impacto Ambiental variante de San Francisco-Mocoa.
- Incoplan S.A., 2008 Elaboración del Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa, en el departamento del Putumayo.
- Unión Temporal TAU Consultora Ambiental –Prointec– Ambiental Consultores, 2008. Evaluación Ambiental Regional (EAR) de la Vía Pasto-Mocoa.
- Instituto Nacional de Vías (Invías), 2009. Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible (PMASIS). Bogotá, octubre de 2009.
- Pacto Interinstitucional de Apoyo al PMASIS por parte de autoridades y entidades públicas, 2009.
- En acción, WWF Colombia, febrero de 2008. No. 7.
- Diario del Sur, 28 de julio de 2010.





Mocoa



Más allá de una vía: Construcción de la variante San Francisco-Mocoa



Esta publicación hace parte de la serie de cartillas: **Una vía de aprendizajes**. Su objetivo es facilitar el acceso a información precisa, clara y oportuna con respecto al proceso de la variante San Francisco-Mocoa, tanto a las comunidades indígenas como campesinas ubicadas en el área de influencia del proyecto. Este material ha sido desarrollado, producido y publicado por parte de WWF y Fundación Equilibrio. Todos los derechos reservados.

