



FORMULAR EL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE (PATIS) CONSIDERANDO LA INTEGRACIÓN Y COMPLEMENTARIEDAD DE LOS MODOS Y MEDIOS DE TRANSPORTE PARA GARANTIZAR LA CONECTIVIDAD INTRARREGIONAL EN CONVERGENCIA CON LA NACIÓN, APLICANDO UN ENFOQUE DIFERENCIAL SOCIOCULTURAL Y DE SOSTENIBILIDAD INTEGRAL DEL TERRITORIO

MEMORIAS DEL PRIMER CICLO DE  
TALLERES PATIS DEL COMPONENTE  
TRANSPORTE

Contrato de consultoría N° VA-CCON-037-2021  
EPYPSA COLOMBIA

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 2
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

## FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE (PATIS)

### MEMORIA TALLERES CICLO 1

#### AGENDA PROPUESTA PRIMER CICLO

##### **Grupo objetivo:** Actores Territoriales – **Se desarrollarán dos sesiones:**

- Una sesión con actores institucionales (Se sugieren sean los delegados miembros de los Consejos Departamentales de Política Ambiental (CODPAS) o sus comités que abordan los temas de movilidad y transporte.
- Segunda sesión con actores de sociedad civil: delegados de organizaciones sociales, campesinas, étnicas, de mujeres, de víctimas, de jóvenes, ONG, organizaciones de Cooperación Internacional con presencia en el territorio, academia, gremios económicos y de transporte y actores individuales estratégicos previamente identificados.

##### **Objetivos:**

###### General

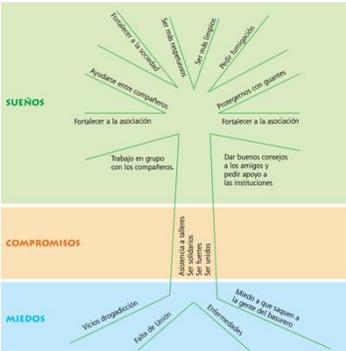
Generar espacios de participación y encuentro entre la ciudadanía en sus diferentes sectores en torno a la **Formulación del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS**, que permitan reconocer los impactos, avances y alcances de este, así como, desarrollar un diagnóstico participativo desde el reconocimiento de las necesidades, potencialidades y propuestas comunitarias frente a este.

###### Específicos

- Socialización del plan de **Formulación del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS**, actores involucrados, tiempos de implementación, marco normativo y resultados entre la comunidad en general, sectores académicos y organizaciones sociales de los departamentos priorizados.
- Reconocer con la comunidad problemáticas y potencialidades relacionadas con la implementación del Plan de Transporte Intermodal para la región.
- Desarrollar un diagnóstico participativo desde el reconocimiento de las necesidades, potencialidades y propuestas comunitarias frente al PATIS
- Iniciar procesos de intercambio, reconocimiento y reflexión colectiva entre participantes e invitados nacionales, que permitan propender por la generación de redes de trabajo colaborativo en los territorios.
- Concertar rutas de seguimiento y fortalecimiento al PATIS desde la participación ciudadana.

**Lugar:** Capitales departamentales

### Agenda de trabajo y metodología:

Horario	Actividad	Objetivo	Metodología
<b>AGENDA PRESENCIAL</b>			
<b>MOMENTO 1</b>			
8:30-9:00 am	Apertura y bienvenida	Saludo y presentación del equipo de trabajo	<p>Presentación del equipo de trabajo, metodología y reconocimiento de los participantes<sup>1</sup> a través de una rotación rápida de la palabra.</p> <p>Se propone instalar un gráfico similar al ejemplo, para ser diligenciado por los participantes con sus sueños, compromisos y miedos frente al PATIS, que posteriormente se revisará desde los resultados de las mesas y demás espacios de trabajo colectivo.</p> 
	Presentación de los asistentes y objetivos de la jornada	Explicación de los objetivos y metodología del encuentro	

<sup>1</sup> Se sugiere que en caso que sean más de 30 personas que hagan parte de la jornada de trabajo, que en el momento de las preguntas o intervenciones, cada uno pueda presentarse (nombre, organización-sector, municipio).

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 4
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

			Gráfico 1. Árbol de sueños
9:00 - 9:30 am	Reconocimiento de objetivos institucionales y proyección del PATIS, marcos normativos y antecedentes institucionales.	Presentación del PATIS (marco legal, jurídico, financiero y en materia de comunicación)	Socialización de los ejes de acción principal, normativa que soporta la intervención, aclaración de tiempos de implementación y formas de financiación de los productos o acciones a desarrollar con este Plan. Se sugiere se diseñen imágenes de fácil lectura que, sin importar la formación del participante, sean de sencillo entendimiento.
9:30 - 9:45 am	Espacio para preguntas de participantes		
9.45-10:15 am	Presentación Diagnóstico (Dinámicas territoriales)	Presentación del Diagnóstico preliminar producto de revisión de fuentes secundarias	Se presenta una PPT con la información más relevante del diagnóstico.
10:15-10:30 am	Espacio para preguntas de participantes		
10:30-11:00 am	Café- refrigerio		
<b>MOMENTO 2</b>			
11:00-12:30 PM	Formulación de diagnóstico participativo	Debate de preguntas cuestionadoras con los participantes <sup>2</sup> : Mesa 1: Desde su perspectiva, indique en el mapa ( <i>departamental</i> ) si está reflejada toda la	Se propone la metodología de Café de Mundo, en la que se nombren cuatro relatores y secretarios que estarán en igual número de mesas con una pregunta establecida, los demás participantes distribuirán en cuatro grupos heterogéneos (desde los diversas sectores, organizaciones o municipios,

		<p>infraestructura (vías, aeropuertos, puertos fluviales, ríos navegables, puntos de intercambio modal, zonas logísticas, zonas francas, etc.) e incluya lo que considere que esté haciendo falta. ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros?</p> <p>Mesa 2: Indique ¿Cuáles son los corredores de movilidad que actualmente utilizan para el transporte de carga y de pasajeros (mapa regional) ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS (orígenes y destinos de transporte) que suele realizar, tanto al interior del departamento como hacia otras regiones del país, con o hacia los pasos de frontera y si lo utilizan para transportar carga o para pasajeros? ¿Cuánto tiempo toma, cuánto cuesta? Usar color azul si es un recorrido fluvial, color rojo si es un recorrido carretero (Legales), color verde si es un recorrido caminero (Ilegales) y</p>	<p>etc.) que rotaran y colocaran en un tiempo de 20 min sus cuestionamientos, opiniones y demás elementos a considerar. Estas carteleras serán parte del insumo de recolección de la información, así como los apuntes de secretarios. En caso de que el espacio no permita la circulación, se puede hacer el mismo ejercicio por medio de tarjetas (tipo mamográficas) para cada uno de los participantes.</p>
--	--	---	---

		<p>color <b>amarillo</b> si es un recorrido aéreo.</p> <p>Mesa 3: En el marco del PATIS que se está formulando ¿Qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones? (Mapa regional).</p> <p>Mesa 4: ¿Cómo visualizan un sistema de transporte para la región que sea acorde con las condiciones particulares, sociales, culturales y ambientales de la Amazonía?</p>	
12:30-2.00 pm	<b>ALMUERZO</b>		
2:00-3:00 pm	Formulación de diagnóstico participativo	<p>Presentación de resultado de Café de Mundo y propuesta de debate general de la pregunta:</p> <p>5. ¿Cómo construir una apuesta de PATIS intersectorialmente que aporte a todos los involucrados?</p>	<p>Breve presentación de los voceros de cada mesa, posteriormente se colocarán carteleras basadas en la información recopilada con las principales categorías, en los que los participantes colocarán sus propias formas de involucrarse en el proceso.</p> <p>Se socializará de manera verbal los resultados de este proceso, así como del árbol de sueños inicialmente desarrollado.</p>

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 7
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

3:00-3:30 pm	Espacio de participación abierto	Preguntas y respuestas, alineación de expectativas.	Se definirá un vocero de equipo de trabajo para hacer la moderación del proceso con las preguntas y opiniones que puedan quedar después del ejercicio desarrollado. Y se presentarán unas conclusiones de manera general.
3:30-4:00 pm	Conclusiones – Acuerdos para el siguiente encuentro y Cierre. Se ofrece el refrigerio a cierre		
4:00-6:00 pm	ENTREVISTAS-ENCUESTAS		
4:00-6:00 pm	Formulación de diagnóstico participativo	Realización de entrevistas individuales a actores claves en el territorio.  Aplicación de encuestas en caso de ser requerido.	Se visitarán actores claves, previo haber agendado las citas para hacer entrevistas individuales a estos actores territoriales. Se debe tener un formulario previamente desarrollado y hacer grabaciones en audio que posteriormente se deberán transcribir.  En caso de Aplicación de encuestas, se visitarán los lugares y actores a quienes se les aplicará la encuesta previamente diseñada.

### Nota 1. Participación ciudadanía en general

Previa a este encuentro se diseñará un formulario-encuesta general con preguntas eje, respuestas y se formularán algunas preguntas relacionadas, para puedan ser puestas a la ciudadanía a través de canales virtuales. Esta se constituye en una forma de recoger información por parte de quienes no puedan asistir a los talleres o atender entrevistas. que se socializará en diversos espacios que permita una participación amplia de muchos sectores que posiblemente no sean parte de Taller.

## Trabajo de campo con los actores institucionales y sociedad civil en el Primer ciclo de talleres desde el componente de Transporte.

### Departamento del Amazonas

Leticia - Amazonas (5 y 6 de abril del 2022):

#### ACTORES INSTITUCIONALES



#### Sueños

- Plan intermodal de transporte de carga y pasajeros (férreos, fluviales, terrestres, aéreos)
  - Sistema de Transporte sostenible y económico siendo en la región Amazónica sin contaminación.
  - Desarrollo sostenible para la región Amazónica en el margen de un beneficio para todos.
  - Vuelos directos de carga desde Leticia Colombia hacia Iquitos Perú con frecuencia para facilitar el comercio de productos alimenticios
  - Embarcadero de pasajeros en la ciudad de Leticia con malecón turístico.
  - Puerto de carga pesada.
  - Muelles fluviales en comunidades que se encuentran en la rívera del río.
  - Conservación del río Amazonas sin contaminantes y de la flora y fauna.
  - Puerto internacional cumpla con el código PBIP
  - Terminar la vía de conexión LETICIA-TARAPACA
- Empresas de transporte público en el municipio de LETICIA que cumplan con los estándares de seguridad.
  - Modalidad de transporte sostenible amigable con el medio ambiente, facilitando la conexión entre corregimientos no municipalizados habitados por comunidades indígenas.
  - Sostenibilidad integral del proyecto en territorio.
  - Desplazamiento a lo largo y ancho del territorio del departamento del Amazonas
  - Mejorar las vías urbanas del municipio de LETICIA de fácil acceso para las personas que se movilizan en sillas de ruedas o con otras discapacidades.
  - Un sistema de alcantarillado para quitar el problema de inundación en la zona urbana y así el transporte público sea brindado a todos los habitantes.
  - Que los servicios de pasajes aéreos (Leticia – Bogotá- Leticia) sean subsidiados sin impuestos aeroportuarios para las personas residentes de la Amazonía colombiana ya que es nuestra única vía de salida.
  - Las zonas no municipalizadas (Tarapacá, la pedrera, chorrera, puerto Santander, el encanto, Pacoa, Santa Isabel) tengan vuelos económicos de forma constante para un desplazamiento de carga y de pasajeros.
  - Conservación de la selva y de las fuentes hídricas

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 9
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Apropiar de la conservación de la selva a los pueblos y comunidades indígenas evitando el uso de elementos plásticos, aportando el crecimiento de la conservación del medio ambiente.
- Reducir los costos de los productos alimenticios y del hogar en todo el departamento del Amazonas.
- Bienestar integral para todas las comunidades amazonenses (urbano y zonas no municipalizadas) en educación, comunicación, seguridad, productividad y competitividad.
- Caminos ancestrales y vehículos que se adapten a estos terrenos para sacar y comercializar los productos que sirvan para el desarrollo del Ecoturismo y generar fácil acceso a las familias que allí habitan.
- Aviones ambulancia que faciliten el acceso para las comunidades indígenas y zonas no municipalizadas.
- Disminuir la necesidad del transporte de las zonas no municipalizadas suministrándoles todas las necesidades básicas (educación de calidad, salud de calidad y alimentos) en su comunidad indígena para que no tengan que salir.
- Modelo híbrido de transporte (digital y físico)
- Pistas de aterrizaje en de los principales ejes de transporte. Caquetá- Leticia- Puerto asís.

### Compromisos

- Análisis de componentes habitables para el desarrollo de alternativas de solución (estudios técnicos y sociales).
- Desarrollo de la conectividad incide y outsider que permita la interoperabilidad de servicios (TICS)
- Estructura de los acuerdos de paz con los grupos armados, hay poblaciones de la Amazonia afectados por este conflicto.
- Trabajo social y comunitario en la construcción y formulación del Patis.
- Sistema de información turística actualizada.
- Formular proyectos de acuerdo con la realidad del territorio.
- Promover escenarios de dialogo que permitan diseñar propuestas de transporte amigables con el medio ambiente.
- Proteger la vida de los animales salvajes.
- Control de especies en vía de extensión
- Autoridad vial para regular el transito ilegal en el municipio.
- Disponibilidad de la secretaria de planeación.
- Respetar el proceso del contexto regional y su vocación.
- Exigir el cumplimiento de las regulaciones vigentes en el transporte fluvial
- Promover la formalización de las empresas de transporte fluvial y público del municipio.
- Realizar investigaciones sobre la hidrodinámica del rio y su evolución a lo largo del año.
- Preservar la naturaleza y conservar y dinamizar los saberes ancestrales.
- A través de las instituciones educativas proponer proyectos en convocatorias en materia de transporte para aportar el cumplimiento del plan PATIS.
- Desarrollar un plan de reciclaje en el departamento que influya en el cuidado de la selva y zonas hídricas.
- Líder indígena acompañar el seguimiento a los procesos que se implementen en el PATIS.
- Como entidad del gobierno nacional y ONG exigirle al gobierno departamental y municipal una transparencia del uso de los recursos económicos.

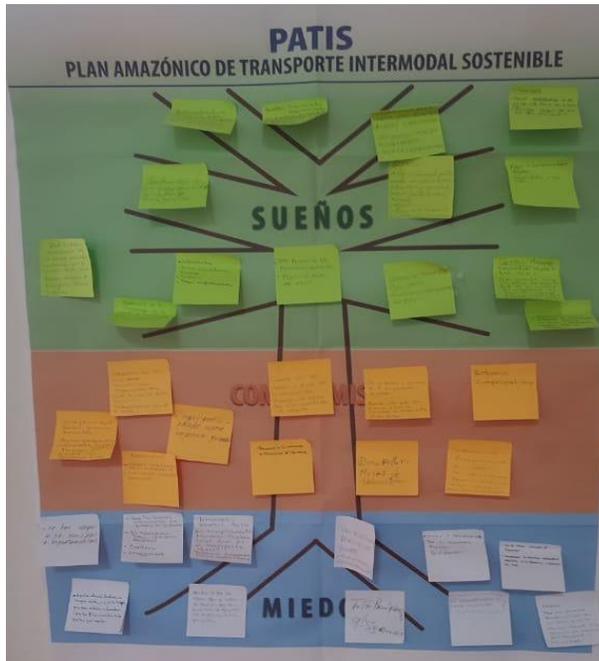
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 10
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Apoyar la formulación de iniciativas enfocadas en micro entornos sostenibles y amigables con el medio ambiente.
- Sensibilizar a la comunidad residente de Leticia a conservar los medios de transporte que se llegaran a desarrollar en el municipio.
- Fortalecer a la población indígena en sus saberes para el cuidado de la naturaleza.

### **Miedos**

- Porcentaje de inversión para este departamento AMAZONAS.
- Eficiencia, cuidado y eficacia en la gestión de recursos.
- Que el proyecto PATIS quede inconcluso y se afecte la comunidad y el medio ambiente.
- El no cumplimiento con el proyecto.
- Deforestación, contaminación de la selva y la pérdida de la biodiversidad.
- El no aplicar el enfoque diferencial con a la población indígena.
- Políticas extractivas de los minerales naturales de la región que afecten las fuentes hídricas.
- Acabar con la cultura indígena y la riqueza ambiental.
- Intereses políticos más que comunitarios
- Colonización de las comunidades indígenas
- Desastre interlineal para la región por generar construcciones.
- Afectación irreparable del medio ambiente.
- Tala indiscriminada de la selva
- Mala interpretación del uso del territorio.
- Crecimiento urbano afectando la naturaleza ambiental de la zona.
- Que los recursos del proyecto no sean bien utilizados.
- No haya una verdadera integración fronteriza
- Mayor deslizamiento a la orilla del río
- No haya utilización adecuada de los residuos
- Mayor contaminación por combustible.
- Déficit de personal de seguridad y de presencia instituciones gubernamentales

## SOCIEDADES CIVILES



### Sueños

- Transporte publico legal de busetas y modalidad de taxis.
- Accesibilidad de transporte a todo el territorio del departamento y de la región de la ribera del rio Amazonas con calidad y seguridad, teniendo presente un costo moderado.
- Conexión terrestre con otros municipios y corregimientos.
- Un muelle de carga y de pasajeros en la ciudad de LETICIA.
- Vuelos intermunicipales para conexión directa para tener acceso a las áreas no municipalizadas.
- Infraestructura adecuada para Un transporte fluvial y aéreo, amigable con el medio ambiente.
- Mejoramiento de la navegabilidad del rio

### Putumayo

- Seguridad, crecimiento y certificación de calidad.
- Ampliación en las vías de carretera y señalización adecuada del municipio.
- Control de las autoridades de transporte en el municipio.
- Mejora del alcantarillado para que no haya inundaciones de las calles del municipio y así mejorar la infraestructura de las calles.
- Mejora de las calles del municipio y de los puentes de los kilómetros.
- Usar energía solar para el transporte y un espacio de ciclorruta.
- Sostener empleos en la región porque hay muchas familias necesitadas.
- Infraestructura en pistas de aterrizaje, muelles para la llegada de carga y pasajeros en las zonas no municipalizadas.
- Permitir una empresa de transporte aéreo a bajo costo
- Construcciones sin contexto amazónico, se deben utilizar materiales que aguanten el clima y proporcionen bienestar.
- Unas vías marítimas seguras, sin fleteos ni robos.
- Seguridad en el turismo

### Compromisos

- Trabajar en común acuerdo con el gobierno local
- Como empresa privada estar disponible
- Mejorar el peque automotor y trabajar de la mano con el gobierno.
- Formular proyectos de acuerdo con la realidad del territorio.
- Proteger la vida de los animales salvajes.
- Generar espacios y mesas de soluciones.
- Socializar los instrumentos de planificación vial

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 12
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Velar por el buen uso de los recursos económicos
- Cumplir con las normas y leyes del ministerio de transporte en pro del crecimiento de la región.
- Seguir participando en los talleres de investigación del PATIS
- Control de especies en vía de extensión
- El gobierno debe cumplir para nosotros los empresarios del turismo cumplirles a los turistas.

### Miedos

- Que el proyecto PATIS quede inconcluso y se afecte la comunidad y el medio ambiente.
- El no cumplimiento con el proyecto.
- Poco interés por parte de las entidades territoriales debido a la desconfianza con los entes gubernamentales.
- El poco acceso del guarda costas al rio porque no contestan ni están dispuestos a cuidar.
- No se tenga un contexto del territorio
- Actualmente matan los motoristas de los botes y se roban las embarcaciones.
- Competencia desleal de los peruanos con turismo y transporte de carga.
- Que la contraloría y la procuraduría no participen
- Miedo actual de la ilegalidad de transporte.
- Inseguridad por delincuencia común debido a la falta de educación.
- Acabar con la cultura indígena y la riqueza ambiental.
- Intereses políticos más que comunitarios.
- Aumento del combustible.
- Afectación irreparable del medio ambiente- Tala indiscriminada de árboles.
- Que los recursos del proyecto no sean bien utilizados.
- El proyecto PATIS solo quede en el papel y nadie lo ejecute
- No haya utilización adecuada de los residuos
- Miedos a los accidentes fluviales
- Ser pesimistas
- Déficit de personal de seguridad y de presencia instituciones gubernamentales
- Se denuncia que Migración no está en el puerto, la embarcación que está allá siempre está dañada y migración no revisa los documentos de los pasajeros y hay días de 400 pasajeros de 600 pasajeros. Los peruanos amenazan constantemente a los colombianos y no se hace nada.
- El transporte ilegal en Leticia ha aumentado sin seguridad de tránsito y cómo va a tener seguridad de transporte en las zonas no municipalizadas si ni siquiera en el municipio se ve la autoridad de tránsito.
- No hay planificación adecuada de la construcción de las vías. Sino que se gasta el mínimo dinero en hacer las cosas bien.
- Gastar el dinero en talleres y no ejecutar con los lineamientos estratégicos sostenibles.

Mesa 3 (05-04-2022)	Mesa 4 (05-04-2022)
Hay necesidades bien sentidas en todas las comunidades del departamento porque les gustaría participar en diferentes actividades que benefician a	En este mapa se marcó con color Rojo la ruta actual entre Puerto Asís y Leticia evidenciando que se conectan los ejes del

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 13
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>los jóvenes con acceso a las universidades a programas de la policía, ejercito etc. La población al momento de necesitar atención medica no pueden acceder en este momento porque no hay transporte continuo de vuelos comerciales.</p> <p>Entonces al satisfacer la necesidad de la conexión con el transporte se debe fortalecer la infraestructura que ya hay. (aeródromos, muelles para el uso de los pasajeros, pistas de aterrizaje en las zonas no municipalizadas para que haya oportunidad de líneas comerciales.)</p> <p>se puede evidenciar las rutas aéreas locales que podrían ser sostenibles y que en este momento son necesarias para la comunicación con estos corregimientos no municipalizados. Una frecuencia semanal de carga y pasajeros de bajo costo permitiría a sus habitantes el acceso a beneficios de la capital y el costo de alimentos y otros insumos para ellos sería más económico.</p> <p>Establecer un contacto con MITÚ vía aérea para fortalecer conexiones de comunicación entre los indígenas de la misma región legalizar la navegación rio NAPO con conexión a Iquitos en Perú.</p>	<p>Putumayo y eje Amazonas por este trayecto se transporta el gas, la gasolina, cerveza, elementos para construcción y otros productos de carga no perecederos.</p> <p>Con marcador verde se marca la zona que puede comunicar el eje amazonas con el eje putumayo LETICIA- TARAPACÁ facilitando el comercio y el transporte de pasajeros. Actualmente esa conexión tiene caminos ancestrales y solo está pavimentado hasta le km 25 con una vía muy estrecha.</p> <p>Actualmente la carga fluvial dura 5 días más para llegar a Leticia y los pasajeros duran 2 días más conectando eje Putumayo con eje Amazonas.</p>
<p><b>Mesa 3 (06-04-2022)</b></p>	
<p>Hay necesidades bien sentidas en todas las comunidades del departamento porque no hay vías de acceso a las zonas no municipalizadas</p> <p>Emprendimiento de productos de la región como pulpas de frutas</p> <p>Entonces al satisfacer la necesidad de la conexión con el transporte se debe fortalecer la infraestructura que ya hay. (aeródromos, muelles para el uso de los pasajeros, pistas de aterrizaje en las zonas no</p>	

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 14
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>municipalizadas para que haya oportunidad de líneas comerciales.)</p> <p>Revisión de la seguridad fronteriza fluvial y aérea.</p> <p>Hacer conexión con todos los departamentos del Amazonas Colombiano. (Vaupés, Amazonas, Putumayo)</p>	
--	--

SÍNTESIS AMAZONAS
<p><b>MAPA DE SUEÑOS:</b></p> <p><b>Sueños:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte público legal de busetas y modalidad de taxis.</li> <li>• Accesibilidad de transporte a todo el territorio del departamento y de la región de la ribera del río Amazonas con calidad y seguridad.</li> <li>• Conexión terrestre con otros municipios y corregimientos.</li> <li>• Un muelle de carga y de pasajeros en la ciudad de LETICIA.</li> <li>• Vuelos intermunicipales para conexión directa y así tener acceso a las áreas no municipalizadas.</li> <li>• Infraestructura adecuada para un transporte fluvial y aéreo, amigable con el medio ambiente.</li> <li>• Mejoramiento de la navegabilidad del río Putumayo</li> <li>• Ampliación en las vías de carretera y señalización adecuada del municipio.</li> <li>• Control de las autoridades de transporte en el municipio.</li> <li>• Infraestructura en pistas de aterrizaje, muelles para la llegada de carga y pasajeros en las zonas no municipalizadas.</li> <li>• Mejora del alcantarillado para que no haya inundaciones de las calles del municipio y así mejorar la infraestructura de las calles.</li> <li>• Plan intermodal de transporte de carga y pasajeros (férreos, fluviales, terrestres, aéreos)</li> <li>• Vuelos directos de carga desde Leticia Colombia hacia Iquitos Perú con frecuencia</li> <li>• Muelles fluviales en comunidades que se encuentran en la ribera del río.</li> <li>• Modalidad de transporte sostenible amigable con el medio ambiente, facilitando la conexión entre corregimientos no municipalizados habitados por comunidades indígenas.</li> <li>• Mejorar las vías urbanas del municipio de LETICIA de fácil acceso para las personas que se movilizan en sillas de ruedas o con otras discapacidades.</li> </ul>

### MESAS:

1. ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros?

- Las vías terciarias ronda -Nazaret-Arara, según proyecto de Invias.
- Centros poblados la pedrera y la chorrera.
- Solo tienen conexión por internet y conexión aéreas esporádica. necesitan aviones de carga.
- Las pistas para DC 3 carga con conexión TARIARA – LA PEDRERA Y LETICIA
- Las rutas de estudio podrían ser:
  - Taraira - Vaupés
  - Villavicencio -La pedrera
  - Villavicencio - La chorrera
  - Villavicencio -Leticia.
- Aeropuertos adicionales Miriti paraná – Puerto Arica
- Rutas directas pocas frecuencias, costo, empresa privada, social (NO HAY)
- Capacidad limitada de pasajeros (no caben)
- Mayor servicio en rutas de BRASIL.
- Menos aviones varados, son muy antiguos.
- COMBUSTIBLE Más fácil traer de Perú -FRONTERAS.
- Más navegable río Amazonas Napo (Perú) costos galón hasta por zonas aportadas.
- Las comunidades que tienen mínimas infraestructuras de vías son Ronda, Nazaret y Arara están en un proyecto de INVIAS, pero no se han ejecutado de forma completa.
- Los centros poblados La Pedrera y la Chorrera tienen senderos ancestrales, unas pistas de aterrizaje demasiado cortas y deterioradas y una conexión aérea de pasajeros de forma esporádica porque es muy costosa, no hay vuelos de carga para esos lugares. Tampoco hay muelles fluviales para las embarcaciones.
- Las infraestructuras que necesita el departamento de Leticia son las que se están señaladas en el mapa, pero en realidad no están en uso, en este momento están en un estado muy deficiente para el servicio de transporte, no hay conexión vial ni virtual porque no tienen ni señal de internet. La vía aérea de conexión entre Amazonas con el interior del país es Leticia-Bogotá-Leticia-Medellín
- Se deben estructurar los aeropuertos del Miriti y Puerto Arica para permitir la entrada de pasajeros, mercados y elementos de carga.
- Es necesaria la conexión aérea para las comunidades la Pedrera, la Chorrera y Taraira proponiendo rutas de vuelos entre Villavicencio, Vaupés o un municipio de Brasil a esos corregimientos, con una frecuencia semanal
- No hay conexión para esas pequeñas pistas de aterrizaje porque están dañadas. La capacidad de pasajeros en las avionetas que viajan allí es mínima porque envían avionetas pequeñas de 9 a 13 pasajeros y en su mayoría son vuelos de carga.

- Los ríos son navegables, pero no hay servicio de transporte público. En este análisis se propone estudiar la navegabilidad del río Putumayo para que el transporte sea más directo entre municipios en algunos meses del año. Se marcan con rojo las posibles rutas aéreas que podrían permitir el acceso a esas zonas.

2. ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS (orígenes y destinos de transporte) que suele realizar, tanto al interior del departamento como hacia otras regiones del país, con o hacia los pasos de frontera y si lo utilizan para transportar carga o para pasajeros? ¿Cuánto tiempo toma, cuánto cuesta?

- |                              |                     |                   |
|------------------------------|---------------------|-------------------|
| • Leticia-Tarapacá           | \$380.000           | 230.000 SATENA    |
| • Leticia- Pedrera           | \$430.000 (490.000) | 250.000 SATENA    |
| • Pecos por carga aérea x kg | \$6.300             | Bogotá-Leticia.   |
| • Pecos por carga aérea x kg | \$8.700             | Leticia- Cali     |
| • Pecos por carga aérea x kg |                     | Leticia- Medellín |

Los principales destinos aéreos de carga aérea entre LETICIA y el interior del País son:

- Leticia- Bogotá – Leticia
- Leticia- Cali- Leticia
- Leticia – Medellín – Leticia

Transportando alimentos perecederos y algunas cargas livianas.

- El costo por 1 kg de carga aérea a Bogotá actualmente cuesta \$6.300 pesos.
- Transportando alimentos perecederos y algunas cargas livianas. El costo por 1 kg de carga aérea a Cali o Medellín actualmente cuesta \$8.700 pesos.
- El transporte aéreo de pasajeros, teniendo presente que es la única salida o entrada a la capital Leticia o a los corregimientos no municipalizados es muy costoso. Los pasajes cuestan a Bogotá \$360.000 ida y vuelta.
- A los corregimientos los pasajes aéreos ida y regreso para pasajeros cuestan entre \$700.000 y \$800.000. y el Kilo
- En este momento el cauce de los ríos es muy variables, perjudicando el transporte entre los tres ejes (Amazonas- Putumayo y Caquetá) se deben estudiar los causes de los ríos para identificar las vías de transporte, buscando conexión entre ríos. Se resalta que los caminos ancestrales son sostenidos por la minga indígena.
- Actualmente caminos ancestrales para conectar Encanto- Chorrera, Puerto Santander.
- Puerto Arica – El camino sobre río Cahuiraní: 8 horas
- Pueblo Miraña 8 horas hasta Puerto Arica – motores pequeños de navegabilidad 4 o 5 días.
- Ampliar pistas para el turismo
- En verano funciona aeropuerto, invierno funciona transporte fluvial

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 17
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Mejoramiento y ampliación de infraestructura de los corregimientos Tarapacá, el encanto, la chorrera y la Pedrera. Conexión aérea Mirití- Pto Arica
- Generar articulación entre entes territoriales – Caquetá – Amazonas- para activar el hidrónimo Aracuara.
- Revisión de normatividad Fronteriza fluvial, aéreo y demás sectores de Colombia ya que no hay un equipamiento de transporte para pasajeros. Solo chárter privado, comerciantes.
- Combustible llega por PTO ASIS de Terpel.
- Complejidad de la navegabilidad el río Putumayo.

**3. ¿Qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones?**

- Mejoras de infraestructura aeroportuaria de las ANM que permitiría el ingreso a aviones comerciales.
- Construir infraestructura fluvial aérea -Leticia para pasajeros es fundamental.
- Aeródromos se requiere mantenimiento de máquinas constante y mantenimiento de infraestructura.
- La necesidad de la conexión con el transporte se debe fortalecer la infraestructura que ya hay. (aeródromos, muelles para el uso de los pasajeros, pistas de aterrizaje en las zonas no municipalizadas para que haya oportunidad de líneas comerciales.
- Las embarcaciones que van por el Putumayo no son aptas para pasajeros, son de carga.
- Por el putumayo pasan las embarcaciones aptas para pasajeros son de carga.
- Mejorar infraestructura de aeropuerto porque son muy cortos solo pueden aterrizar aviones pequeños.

**4. ¿Cómo visualizan un sistema de transporte para la región que sea acorde con las condiciones particulares, sociales, culturales y ambientales de la Amazonía?**

- Conexión – Leticia- Iquitos.
- Vía férrea Leticia -Tarapacá (mover comercio- madera- pescado)
- Mejorar las pistas para que puedan llegar los aviones.
- Conexión Leticia- Tarapacá (aéreo) (terreo) Ahora para moverse entre Leticia y Tarapacá toca ir por Brasil con un recorrido de 15 días.
- Satena maneja vuelos con ruta Leticia- Tarapacá una vez cada 15 días con valor de \$600.000 pesos por trayecto.

## Departamento del Caquetá

### Florencia - Caquetá (23 y 24 de marzo del 2022):

#### ACTORES INSTITUCIONALES



#### Sueños

- Conectividad intermunicipal y Departamental
- Disminuir costos de transporte para el beneficio de los productos de la canasta familiar
- Actividades productivas lícitas
- Preservación de bosques
- Respeto por la vida silvestre
- Infraestructura de transporte que no genere impactos ambientales negativos
- Mayor intermodalidad optimizando infraestructura

vías para el desarrollo del campesino colombiano

- Que exista una conectividad efectiva con otras regiones del país y con otros países
- Un transporte ambientalmente sostenible
- Cero contaminaciones ambientales

Preservar la integridad del ecosistema

- Transporte articulado de forma terrestre, fluvial, aéreo con enfoque protector, productor y ecoturístico
- Solucionar definitivamente derrumbes
- Conectividad con sentido
- Conectividad con conservación
- Transporte con la vida en el centro
- Disminuir la contaminación ambiental
- Sistema transporte para el beneficio de la comunidad con responsabilidad de conservación de biodiversidad (agua)
- Mejores vías Intermunicipales y a los otros Departamentos, vías con corredores biológicos

vías a la entrada de los departamentos más seguras, señalización, derrumbes.

- Adecuación y mantenimiento de vías terciarias
- Seguridad vial
- Más apoyo por parte del estado

#### Compromisos

- Cuidar y hacer buen uso de las vías, desde nuestro accionar
- Información de núcleos productivos viales.
- Responsabilidad en la concepción, estructuración y mantenimiento de la Intermodalidad con respecto a los regímenes de ordenamiento.
- Acompañamiento ambiental

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 19
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Ordenamiento ambiental
- Vías seguras
- Gobierno incluyente con plata necesaria para mejorar el transporte intermodal.
- Acompañamiento en educación ambiental
- Instalación de un equipo para medir la calidad del aire
- Velar por la protección de nuestros recursos naturales para que en la ejecución del plan no se vean afectados de forma negativa.
- Respetar las señales de tránsito
- Apoyar desde lo técnico el desarrollo sectorial sostenible, incluyendo a todos los actores territoriales.
- Información relacionada con las dinámicas ambientales del territorio para tener un buen diagnóstico.
- Aportes comunitarios
- Liderar coordinar y articular

### **Miedos**

- Que todo quede en palabras
- Que no sea integral y se convierta en un beneficio propio y no de la comunidad.
- Catástrofes por no actuar y ejecutar las mejorar con respeto y responsabilidad con el medio ambiente.
- Que el orden público no permita su implementación y ejecución.
- Que se formule y no se ejecute
- Que tenga efectos adversos para la conservación
- Que no llegue a los territorios (comunidades)
- Tala de árboles y contaminación de fuentes hídricas
- Aumento en la extracción ilegal de madera
- La materialización del PATIS
- Deforestación de la Amazonia
- Que se promueva la deforestación en áreas de importancia ambiental
- Que se siga desarrollando la infraestructura de manera no planificada
- Que los transportes se monopolicen, solo el dueño es uno no la comunidad.

### **SOCIEDADES CIVILES**

#### **Sueños**

- Que haya vías adecuadas
- Que haya zonas específicas de cargue, zonas fluviales y terrestres
- Que se identifiquen cada zona con señales de tránsito mejorando la movilidad
- Que se garantice sustentabilidad
- Involucrar a la comunidad local y regional.
- Que conecte los diferentes lugares y sectores económicos de la región que permita llegar con desarrollo y nuevos servicios y faciliten la movilidad.
- Regenerar economía para la región
- Medio de articulación integral de desarrollo para la convivencia la paz y el respeto por los derechos de todos y todas en la Amazonia

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 20
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Conectividad Inter amazónica
- Progreso social
- Mejorar la red de transporte para disminuir costos del mismo
- Respetar las comunidades, el medio ambiente y todo su entorno
- Mejorar la conectividad con sectores alejados de la cabecera municipal
- Transporte e infraestructura sostenible sin que al satisfacer las necesidades de algunos se atenten los derechos de otros.
- Que exista en transporte amigable con el medio ambiente
- Conservación de un ecosistema limpio.
- Que todos aportemos a la construcción y el mejoramiento de nuestro transporte
- Vinculación de red fluvial y terrestre y aérea
- Costos favorables para la comunidad

### Compromisos

- No exista organización vial para contribuir con el desarrollo comunitario
- Que los impactos no sean compensados adecuadamente
- Que se incremente el extractivismo
- Que mejorando vías incrementen los precios y aumente el costo de vida.
- Que se agudice el conflicto por la tierra
- Acabar con la flora y fauna
- Que no se tengan en cuenta las áreas protegidas
- Incremente la inseguridad social
- Incremento de la explotación petrolera sin respaldo del gobierno ante los puntos ambientales de reserva
- Daños a nuestras fuentes hídricas
- No uso adecuado del territorio
- Que el desarrollo de la infraestructura de transporte se siga presentando de forma no planificada.
- Que la formulación del PATIS no sea exitosa sea un fracaso
- Que lo que se plasme en la formulación sea para la región y llegue a las comunidades
- Aceptación de los bienes comunes: agua, aire, ambiente amazónico)
- Apuestas de desarrollo que no prevean impactos negativos
- Articulación con planes de desarrollo local
- Que le abramos la puerta a un “desarrollo” demoledor de nuestro entorno amazónico, donde él sea más importante que la vía.
- Que se siga priorizando los sectores que acumulan capital
- Que la formulación del plan sea una actividad más del cumplimiento de una exigencia y que todo se quede escrito.
- Que abriendo vías de acceso nuevas destruyamos comunidades, medio ambiente y zonas de reserva forestal dentro de los territorios.
- Desconocimiento de comunidades y las zonas de impacto
- Incremento de petroleras dañando el medio ambiente y vías de acceso

<b>Mesa 3 (23-03-2022)</b>	<b>Mesa 4 (23-03-2022)</b>
<p>Por parte de las Entidades Territoriales evidencian que es importante el fortalecimiento de los puertos fluviales, terrestres y aéreos ya que esta la fecha no se ha realizado ninguna adición de recursos para este proceso. En algún momento se realizó un mejoramiento en el Aeropuerto Artunduaga Paredes, pero quedó inconcluso esperando terminar con sus adecuaciones.</p> <p>Adecuación de la vía fluvial Florencia- solano- La Tagua (todo el tema de muelles)</p> <p>Adecuación de vías terrestre La Tagua- Puerto Leguízamo.</p> <p>Hacer un puente sobre el rio Caquetá, límite entre Cauca y Putumayo a la altura del corregimiento del “JAUNO”</p> <p>Ampliar en todos los sistemas de transporte, fluvial, aéreo y terrestre el servicio de los pasajeros y el servicio de carga.</p> <p>Es necesario que se evalúen las condiciones de las carreteras secundarias y terciarias pero que no se habiliten más con las que están son suficientes.</p> <p>Mejorar la señalización de las carreteras intermunicipales primarias y algunas secundarias importantes para la movilidad de los productos, pasajeros (turistas) y carga los servicios aéreos deben ampliar rutas para mejorar conectividad.</p>	<p>Coherencia socio ambiental</p> <p>Vinculante- normativa ligado a PN-N-D-M</p> <p>Desarrollo fluvial fortalecido- Rio Caquetá- Rio Caguán- Curillo- Solita- Solano- Milán- Cartagena</p> <p>Embarcaciones acordes a los ríos y estacionalidades (terrenos secos)</p> <p>Sistema de puertos acorde a las dinámicas de carga (alimento, animales) infraestructura adecuada</p> <p>Mejoramiento de vías terciarias, existentes con criterios de restauración ecológica</p> <p>Información, educación y capacitación.</p> <p>Medios alternativos ej. Ferri Marco Polo Turismo Puerto Arango.</p> <p>Obras hidráulicas- infraestructura para conexión</p> <p>Aceptación social- apropiación social</p> <p>Alternativas acordes a humedales- zonas inundables</p> <p>Actualización parque automotor</p> <p>Pasos de fauna y otras practicas</p> <p>No más vías mejorar las existentes para disminuir costos en transporte y combustible.</p>

	Cables en zonas de cordillera para disminuir el impacto ambiental.
<b>Mesa 3 (24-03-2022)</b>	<b>Mesa 4 (24-03-2022)</b>
<p>Puerto Rico- Algeciras: hacer infraestructura para conectar con Puerto Rico y Florencia dado que es jurisdicción de Caquetá.</p> <p>Belén de los Andaquies - Acevedo: Está en reserva natural, debería haber cable aéreo. Una vía causaría mucho impacto.</p> <p><i>Revisión Infraestructura de puertos</i></p> <p>Adecuaciones a las temporadas de caudales (Puerto Arango, Puerto de Curillo, Puerto de San Vicente del Caguán, Puerto de Milán, Puerto de Solano entre otros)</p> <p>Vías (San Vicente del Caguán- Balsillas, Belén-Acevedo, Puerto Rico- Algeciras Puerto Rico- San Vicente, Puerto Manrique- La Esmeralda-Maguare- El Doncello, Rio Negro- La chipa, San Isidro- Vía Cartagena, Unión Peneya</p> <p>Se debe considerar la creación de centros de acopio y comercialización de productos los centros poblados y cabeceras municipales.</p> <p>Adecuar los puentes de acuerdo con las características de las nuevas vías fortalecidas.</p>	<p>En el sistema Agropecuario que es el más importante en el departamento del Caquetá mejorar vías terrestres para disminuir transporte de carga del queso salado industrial y los animales bovinos que son sacrificados y que actualmente tenemos un solo matadero regido por la ley para el proceso.</p> <p>No se cuenta con un centro de acopio para la recopilación de un mismo producto (cualquiera que sea), ejemplo; el fin de semana hay muchos queseros que han comprado los bloques y de igual forma hay muchos puntos para el cargue de los mismos no mejorando su tenencia sabiendo que es un producto alimenticio.</p> <p>Cuando son vías fluviales aumenta el valor por que la subida de esos semivientes cuesta mucho ya que tienen que ser vendidos para sacrificio para carne o para la compra de un ejemplar.</p> <p>En esta vía el embarcadero no es acorde con lo que se carga y la comunidad para mejorar el embarque ha realizado proletariamente unas planchas para que los animales no se maltraten y puedan ingresar a la embarcación de la mejora manera como bajarse de las misma priorizando su bienestar animal.</p>

## SÍNTESIS CAQUETÁ

### MAPA DE SUEÑOS:

#### Sueños:

- Infraestructura de transporte que no genere impactos ambientales negativos
- Mayor intermodalidad optimizando infraestructura
- Vías para el desarrollo del campesino colombiano
- Transporte articulado de forma terrestre, fluvial, aéreo con enfoque protector, productor y ecoturístico
- Sistema transporte para el beneficio de la comunidad con responsabilidad de conservación de biodiversidad
- Mejores vías Intermunicipales y a los otros Departamentos.
- vías con corredores biológicos
- vías a la entrada de los departamentos más seguras, señalización, derrumbes.
- zonas específicas de cargue, zonas fluviales y terrestres

#### Compromisos:

- Información de núcleos productivos viales.
- Respetar las señales de tránsito
- Apoyar desde lo técnico el desarrollo sectorial sostenible, incluyendo a todos los actores territoriales.

### MESAS:

1. ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros?

#### Corredores Externos:

- San Vicente del Caguán – Florencia- Neiva
- San Vicente del Caguán- Balsillas - Neiva
- Florencia -Suaza -Neiva- Bogotá
- Florencia – Piamonte-Villa Garzón- Mocoa
- Florencia- Pitalito- Mocoa

#### Corredores Internos:

- Florencia- Morelia- Belén de los Andaquies- San José del Fragua- Albania- Curillo
- Florencia- Morelia- Valparaíso
- Zona Norte:
- Florencia- La Montañita- Paujil- El Doncello- Puerto Rico- San Vicente del Caguán
- Florencia- Paujil- Cartagena del Chaira- Solano
- Florencia- Unión Peneya- Solano- Vía terrestre

#### Transporte Aéreo:

- Florencia- Bogotá
- Florencia- Cali
- Florencia- Medellín

#### Comentarios:

- Para el Norte del Departamento se realizaron unas adecuaciones viales muy importantes, pero solo alcanzo hasta el municipio de Puerto Rico.
- Desde Puerto Rico a San Vicente del Caguán hasta la fecha no se cuenta con vías en buen estado ya que están deterioradas y con fallas geológicas que dificultan el paso de los carros y es por esta vía que sacan en crudo de Petróleo de los pozos.
- En cada uno de los puertos fluviales existentes, no se cuenta con puertos adecuados para los pasajeros y para la carga.

2. ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS (orígenes y destinos de transporte) que suele realizar, tanto al interior del departamento como hacia otras regiones del país, con o hacia los pasos de frontera y si lo utilizan para transportar carga o para pasajeros? ¿Cuánto tiempo toma, cuánto cuesta?

#### Puertos estratégicos fluviales:

- San Antonio de Getucha
- Cartagena del Chaira
- Los puertos los manejan los municipios
- En este momento se está iniciando la construcción del Puerto de San Vicente del Caguán
- Las empresas privadas definen el precio del transporte
- El Aeropuerto de Solano se encuentra en la Base aérea de Tres Esquinas es estratégico para el transporte de alimentos y otros enceres en épocas de crisis.
- La Base aérea de Tres Esquinas también tiene un puerto donde se realiza la requisa de los pasajeros, cargue y descargue de personal.
- El transporte de carga tiene una capacidad de 10<sup>a</sup> 30 Toneladas máximo.
- El transporte para pasajeros carga hasta 30 personas que van a diferentes destinos dependiendo de la época del año.
- La vía Neiva Balsillas San Vicente del Caguán – Florencia importante para el desarrollo regional.
- De Regalías se asignaron recursos para el muelle de San Vicente del Caguán
- Remolinos del Caguán tiene vía terrestre solo en verano y es un puerto de gran importancia para la comercialización.
- Se tiene priorizada la vía la Unión Peneya y San Antonio de Getucha.
- En medio de nuestro Departamento hay dos aeropuertos y estos carecen de infraestructura y comodidad para el pasaje.
- Al Araracuara se presentan vuelos esporádicos vuelos chárter por la lejanía, pero también se puede ir fluvialmente pagando costo elevado por el aumento en la gasolina.

#### Infraestructura Fluvial:

- Puerto Arango – Milán: 1 hora pasajeros, 6 horas carga

- Puerto Arango- San Antonio de Getucha: 2 horas pasajeros, 8 horas carga
- Puerto Arango – Solano: 4 horas pasajeros, 16 horas carga
- Puerto Arango- La Tagua: 8 horas pasajeros, 3 días carga
- Puerto Arango- Araracuara: 10 a 12 días carga
- Curillo- Puerto Guzmán: 2 horas pasajeros
- Curillo- Solita: 40 min pasajeros, 2 horas carga
- Curillo –Solano: 4 horas pasajeros, 8 horas carga
- Curillo – La Tagua: 8 horas pasajeros, 3 días carga
- Cartagena del Chaira- Remolinos del Caguán: 9 horas pasajeros, 12 horas carga.

Carreteras principales:

- Florencia- Cartagena del Chaira: 3 horas en llegar
- Florencia el paujil 1 hora y media – Florencia 20 minutos.
- Valparaíso- San José del Fragua 3 horas para llegar.
- Curillo y Albania 1 hora.
- San José del Fragua- Piamonte Cauca 3 horas.
- Paujil – La Bolivia 2 horas.
- Belén de los Andaquies Puerto Torres 1 hora.

Carreteras secundarias:

- Cartagena del Chaira- Remolinos del Caguán: Se encuentra una carretera, pero no se ha terminado su conexión, carretera que se ha hecho por la comunidad sin ayuda del gobierno departamental.
- Curillo- Sala minas- Fragueta
- Belén de los Andaquies-. Albania-1 hora
- La Montañita- Solano- 6 horas

**3.** ¿Qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones?

- Adecuación de la vía fluvial Florencia- solano- La Tagua
- Adecuación de vías terrestre La Tagua- Puerto Leguizamo.
- Hacer un puente sobre el rio Caquetá, límite entre Cauca y Putumayo a la altura del corregimiento del “JAUNO”
- Ampliar en todos los sistemas de transporte, fluvial, aéreo y terrestre el servicio de los pasajeros y el servicio de carga.
- Es necesario que se evalúen las condiciones de las carreteras secundarias y terciarias
- Mejorar la señalización de las carreteras intermunicipales primarias y algunas secundarias importantes para la movilidad de los productos, pasajeros (turistas) y carga los servicios aéreos deben ampliar rutas para mejorar conectividad.

**4.** ¿Cómo visualizan un sistema de transporte para la región que sea acorde con las condiciones particulares, sociales, culturales y ambientales de la Amazonía?

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 26
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/05/05)

- Desarrollo fluvial fortalecido- Rio Caquetá- Rio Caguán- Curillo- Solita- Solano- Milán- Cartagena
- Embarcaciones acordes a los ríos y estacionalidades (terrenos secos)
- Sistema de puertos acorde a las dinámicas de carga (alimento, animales) infraestructura adecuada.

## Departamento del Guainía

Puerto Inírida – Guainía (25 y 26 de abril del 2022):

### ACTORES INSTITUCIONALES



#### Sueños

- Que el aeropuerto cesar Gaviria Trujillo de Inírida tenga iluminación y funcione por las noches
- Aviación social, sostenible y comunitaria
- Poder contar con una avioneta tipo ambulancia para los resguardos
- Materialización de PATIS
- Mas aerolíneas, transporte acuático con más bajos precios.
- Buenas embarcaciones para retorno a los pueblos indígenas
- Tecnologías limpias y planes de manejo de los residuos que se manejen
- Mejorar los costos del combustible
- Tener puntos de recarga de combustible a lo largo del rio
- Mejorar los puertos de ingreso
- Buena seguridad fluvial y aérea para no

afectar el medio ambiente de manera drástica

- El Guainía de muchas aguas no quiero que sea olvidada de parte de las entidades correspondientes (aeronáutica civil)
- No conectividad terrestre nueva con el centro del país
- Sector fluvial con energía solar o eléctrica
- Transporte permanente de bajo costo
- Transporte organizado y legal
- Interconexión vial intermodal
- Inclusión de nuevas aerolíneas que permitan bajar costos y mejorar los cupos
- Implementar nuevas alternativas de movilidad sin tener que recurrir al combustible fósil
- Mejorar los costos aéreos

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 27
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Disminución de costos en carga y pasajeros con el interior del país, así disminuye el costo de vida.
- Hidroaviones (ambulancia, pasajeros, carga)
- Carreteras elevadas (puentes)
- Tren elevado
- Potencias y abaratar el transporte fluvial (paneles solares)
- Entrar por el vichada (carretera destapada hasta Nariño vichada)
- Un aeropuerto funcional y moderno
- Muelle funcional
- Transporte aéreo para los resguardos prioridad exportar sus artesanías y/o productos al interior del país
- Transporte formal (motocarros)
- Que el transporte aéreo mejore (más rutas)
- Ferri de transporte carga y pasajeros
- Planificación de las decisiones

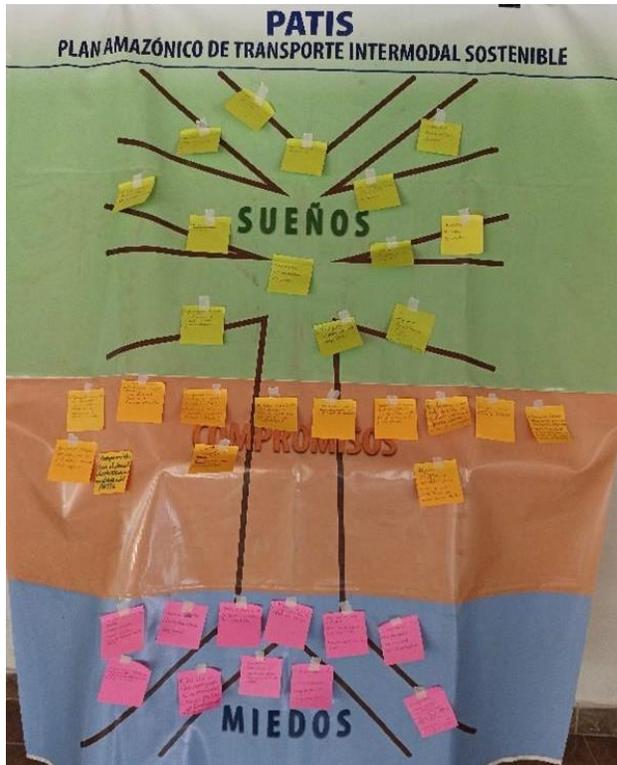
### **Compromisos**

- Apoyo al PATIS desde la gestión
- Ser un ciudadano activo para la construcción de los planos de la región
- Participar activamente en el desarrollo de PATIS
- Que el plan este en armonía con todos los sectores
- Que se garantice la movilidad, pero al mismo tiempo de proteja el componente ambiental
- Desempeñar los distintos roles que al ministerio les competen
- Formulación de proyectos
- Facilitar el dialogo (líder indígena)
- Difundir las iniciativas en los pueblos indígenas
- Incluir temáticas de desarrollo en los planes de vida comunitaria
- poner en práctica acciones que disminuyan la contaminación
- planificar acciones desde lo social entre comunidades para el buen desarrollo de PATIS

### **Miedos**

- Que el plan se quede en el escritorio
- Que los recursos de inversión se los roben
- Que exista un impacto ambiental irreversible
- Que no se hagan consultas plenas con la comunidad
- Que se proyecten vías que no estén alineados con las necesidades ambientales sociales y culturales
- Nueva economía que no sea sostenible si no problemática
- Que no se cumplan los compromisos adquiridos
- El miedo de la carretera a Inírida es la inseguridad que pueda contraer
- No lograr la respectiva coordinación de PATIS
- Que el plan resulte contraproducente
- La deforestación
- Entrada de entes que afecten la cultura
- que sea una utopía

## SOCIEDADES CIVILES



### Sueños

- cumplimiento
- Mejores precios en transporte
- Mayores opciones
- Seguridad
- Accesibilidad
- Rapidez
- Armónico
- Equitativo
- Innovador
- Oportuno
- Buena infraestructura
- Seguridad fluvial
- Transporte confiable
- Que hallan alternativas
- Intermodalidad
- No depender de combustible
- Cero contaminaciones
- Vía terrestre económica
- Transporte integral

### Compromisos

- Participación activa de las comunidades del departamento de Guainía y vichada
- Articular con la fuerza pública acciones para mejorar la seguridad fluvial
- Comprometido con el desarrollo en el marco de PATIS
- Acompañamiento a PATIS
- Información concisa para la ejecución de proyectos
- Información de núcleos productivos viales.
- La unión de los departamentos al momento de plasmar ideas
- Aportar el conocimiento de la región a fin de plasmar lo planificado en la parte fluvial
- Vigilar, controlar y socializar para tener un buen resultado en beneficio de todo
- Comprometernos en estudios, diagnósticos, planificación, auditoría y acompañamiento con el proyecto a ejecutar
- Interventoría social, un escenario de trabajo
- Desde las empresas fluviales nos comprometemos a brindar un servicio óptimo y contribuir a que mejore el impacto ambiental.

### Miedos

- Impacto cultural
- Impacto ambiental
- Elefantes blancos
- Que no se haga realidad el proyecto
- Que se pierdan los recursos

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 29
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Inseguridad
- Incremento de la deforestación
- Superpoblación
- Daños ecológicos
- Incumplimiento de obras
- Informalización de empresas transportistas
- Cambio climático
- Fenómenos de contaminación

### **Mesa 3-4 (25-04-2022)**

Hacer mejora en infraestructura en muelles y aeropuertos. Como tenemos tantos raudales sería bueno puntos de abastecimiento y transbordo.

Socializamos entre el grupo que el río Inírida y el río Guainía se conectan vía terrestres por la carretera de Huesito, se bajan de un bote para montarse en un tractor que los lleva hasta la comunidad de puerto Colombia pasando por puerto caribe que esta sobre el río Guainía que es parte sur del departamento del Guainía. En este tramo podemos hablar de alternativas verdes como lo es una carretera elevada ya que aproximadamente 100 km son pantanosos.

Hablando de fortalecimientos de infraestructura nos enfocamos vía aérea ya que contamos con muchos aeropuertos en comunidades que no son operativos para aviones (solo son utilizados por avionetas pequeñas con fines médicos)

Necesitamos fortalecer las rutas que nos conecten con los departamentos más cercanos que no tengamos que viajar a Villavicencio o Bogotá para acercarnos a departamentos como

Concluimos en el grupo 3 que se tienen que fortalecer puntos específicos tanto en muelles, como aéreos ya que si se tiene por lo menos tres aeropuertos dentro del departamento incluyendo uno en la parte sur e incluyendo la mejora del aeropuerto de Barraco Minas se beneficiaría alrededor de 10.000 personas ya que son muchas las comunidades aledañas a estas zonas.

### **Mesa 3-4 (26-04-2022)**

A lo largo del taller y la socialización se evidenciaron los altos costos que es transitar por el departamento del Guainía.

Que se cuenta con varios embarcaderos y pistas, pero ninguno con la infraestructura adecuada para operar en óptimas condiciones.

Se tienen vistos puntos estratégicos para el transporte intermodal. Se necesitan vías terrestres para bajar costos y que comuniquen al departamento con el interior del país tenemos que hacer partícipes a nuestros departamentos vecinos e incluirlos en la proyección del PATIS.

## SÍNTESIS GUAINÍA

### MAPA DE SUEÑOS:

#### Sueños:

- Que el aeropuerto cesar Gaviria Trujillo de Inírida tenga iluminación para que pueda funcionar en las noches
- Mas aerolíneas y transporte acuático
- Buenas embarcaciones para retorno a los pueblos indígenas
- Seguridad fluvial y aérea
- Que no haya nueva conectividad terrestre con el centro del país
- Sector fluvial con energía solar o eléctrica
- Transporte permanente de bajo costo
- Transporte organizado y legal
- Interconexión vial intermodal
- Inclusión de nuevas aerolíneas
- Implementar nuevas alternativas de movilidad sin tener que recurrir al combustible fósil
- Mejorar los costos aéreos
- Disminución de costos en carga y pasajeros con el interior del país
- Hidroaviones (ambulancia, pasajeros, carga)
- Carreteras elevadas (puentes)
- Tren elevado
- Potencias y abaratar el transporte fluvial (paneles solares)
- Entrar por el vichada (carretera destapada hasta Nariño vichada)
- Un aeropuerto funcional y moderno
- Muelle funcional
- Transporte aéreo para los resguardos, que la prioridad sea exportar sus artesanías y/o productos al interior del país
- Transporte formal (motocarros)
- Que el transporte aéreo mejore (más rutas)
- Ferri de transporte para carga y pasajeros
- Debido a que el aeropuerto de Leticia determina la resistencia a la compresión en el concreto, que es el peso que soporta la pista, allí puede aterrizar un avión con más pasajeros y con más carga; también es debido a que tiene más afluencia o demanda de pasajeros, es decir, en Leticia puede arribar un vuelo con 150 pasajeros dos veces en el día, mientras que en Inírida arriba un vuelo con 50 pasajeros también dos veces al día pero esto influye que se son menos pasajeros para cubrir los costos de combustible y demás, agregando a lo dicho hay asientos con diferentes tasas como son las nativas, la silla del héroe (militares) tasas para tarjeta joven que tiene un descuento también. Enfatiza que son muchas las características que se dan antes los altos costos en los vuelos, pero el más relevante es la pista aérea.
- La ciudadanía de Inírida refleja sueños elevados como son los trenes, los ferris, incluyen avionetas de acuatizaje, bajar costo de fletes tanto aéreos como fluviales, poder desplazares por el departamento de una manera más cómoda.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 31
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Transporte integral (Seguridad, accesibilidad, rapidez, innovador, oportuno, confiable)
- Tener una mejor infraestructura

### MESAS:

1. ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros?

Se encuentran aeropuertos que en su gran parte todos son clandestinos o ilegales, no cuentan con la infraestructura apropiada para ser legal y debidamente llamado aeropuerto, pero son de vital importancia para el departamento ya que allí se encuentran comunidades que hacen su aporte económico para el departamento.

- Inírida (ciudad capital, Aeropuerto ya constituido, pero con grandes falencias entre esto el piso y la iluminación)
- Barranco minas (aeropuerto destapado, no cuenta con asfalto ni con la medida necesaria de seguridad) (considerando que barranco minas es actualmente municipio del Guainía es de suma importancia)
- Mapiripan (comunidad)
- Garza morichal
- Campo alegre
- Caño colorado
- Punta tigre
- San Felipe
- San Carlos de río negro (Venezuela)
- San Gabriel (Brasil)
- Maroa (Venezuela)
- San Fernando de Atabapo (Venezuela)

Muelles que conectan con el departamento:

- Principal de Inírida
- Coco nuevo
- Carrizal
- Sejal (vichada)
- Barranco minas
- Mapiripan
- Puerto valencia
- San Felipe
- Puerto Colombia remanso
- Huesito
- Cacahual
- Inírida
- Arrecifal
- San Carlos de río negro
- Puerto caribe

Raudales:

- Raudal de Mapiripana
- Raudal alto
- Raudal de zamuro
- Raudal de Cualet

Localización de aeródromos:

- Inírida (que es la única pista operativa y legal en el departamento que tiene ruta hacia la ciudad de Bogotá y Villavicencio)
- Arrecifal
- Barranco Minas
- Mapiripana
- Vendo
- Chorro bocón
- Cacahual

2. ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS (orígenes y destinos de transporte) que suele realizar, tanto al interior del departamento como hacia otras regiones del país, con o hacia los pasos de frontera y si lo utilizan para transportar carga o para pasajeros? ¿Cuánto tiempo toma, cuánto cuesta?

Recorrido Fluvial:

- El río Inírida quiebra todo el departamento hasta la frontera con Guaviare y Vaupés
- El río Guaviare es la frontera norte (este río es el más utilizado por los transportistas ya que todos nuestros insumos no perecederos llegan por allí como lo son granos, gas en pipetas los insumos de construcción y demás. (se tiene problemas de orden público por este río) conecta con Vichada y Guaviare
- El río Atabapo es la frontera con Venezuela, con el río Orinoco y Vichada
- Río Guainía en la parte sur del departamento es el que conecta con el extremo del departamento que después del brazo Casiquiare se conecta con río negro en contexto el río Guainía es el mismo río negro
- Río negro desemboca al Brasil
- La navegabilidad por el departamento del Guainía es sofisticada ya que en sus dos afluentes tanto en invierno como en verano se tiene visto que es difícil transitar vía fluvial ya que cuentan con más de 35 raudales entre sus dos afluentes río Inírida y río Guainía.
- El río Guaviare en su afluente más bajo el tiempo de llegada a Inírida desde el puerto de San José del Guaviare es de 1 mes en lancha por tal motivo se utiliza una vía alterna por carretera y el río Orinoco.

Transporte Fluvial:

- Barrancominas: Pasajero = 400.000, 8 horas
- Amanaven: Pasajero = 70.000, 1 hora y 40 minutos

- Cuayare: Pasajero = 40.000, 45 minutos
- Carlos Lata: Pasajero = 220.000, 8 horas
- Remanso: Pasajero = 120.000, 3 horas
- San José del Guaviare (Lancha): Carga = 500.000, 1 mes (verano) y 7 días (invierno)

#### Recorrido Aéreo:

- Barranco minas – Inírida – Villavicencio y viceversa
- Inírida - San Felipe – Inírida 8 (DC3)
- Inírida – campo alegre- Inírida (avioneta)
- Inírida- san juan alto guaina (avioneta)
- Se da a conocer que aeronaves DC3 hacen estos recorridos hacia la ruta de san Felipe el costo es aproximado de 400.000 y un recorrido en tiempo estimado de 1 hora
- Las aeronaves que llegan a las comunidades más apartadas son avionetas médicas y los costos aproximados son de 7.000.000 hasta los 12.000.000

#### Transporte Aéreo:

- Campo alegre: Pasajero (privado) = 7.000.000
- San Felipe: Pasajero = 400.000, 1 hora
- Barranco Minas: Pasajero = 600.000, 45 minutos
- Garza morichal: 7.000.000 a 12.000.000 (avionetas medicas)
- Villavicencio: Pasajero = 400.000, 1 hora y 15 minutos
- Bogotá: Pasajero = 450.000, 45 minutos

#### Caminos ancestrales:

- Caño Vitina- Inírida
- Inírida- Coayare
- Carretera de huesito (trocha de un día de camino) llega a puerto Colombia.
- Inírida –edén- morrocó- la ceiba
- Caño bocón- Niñal
- Inírida – Atabapo
- Inírida-almidón
- Caño gente – huesito
- Reserva Puinawai – Chorro Bocón – Caño Cauque
- Sabanitas - Cuayare – Maviso - Amanaven (vichada) punto de carga
- Un punto con nuestros vecinos de Venezuela tiene una ruta que se conecta con San Carlos de Maroa y en frente está la comunidad de san Felipe

#### Transporte terrestre:

- Huesito – Puerto Caribe: Pasajero = 1.500.000, 12 a 15 horas

**3. ¿Qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones?**

Socializamos entre el grupo que el río Inírida y el río Guainía se conectan vía terrestres por la carretera de Huesito, se bajan de un bote para subirse a un tractor que los lleva hasta la comunidad de puerto Colombia, pasando por puerto caribe que esta sobre el río Guainía que es parte sur del departamento del Guainía. En este tramo podemos hablar de alternativas verdes como lo es una carretera elevada ya que aproximadamente 100 km son pantanosos.

Fortalecimiento de infraestructura, se enfocan en la vía aérea, ya que cuentan con aeropuertos en comunidades que no son operativos para aviones (solo son utilizados por avionetas pequeñas con fines médicos)

- Inírida – san Felipe
- Inírida-colorado
- Inírida-campo alegre

Fortalecer las rutas que conectan con los departamentos más cercanos, no tener que viajar a Villavicencio o Bogotá para acercarnos a departamentos como:

- Leticia
- Vaupés
- Caquetá
- Vichada
- Guaviare

Fortalecer puntos específicos tanto en muelles, como aéreos ya que si se tiene por lo menos tres aeropuertos dentro del departamento incluyendo uno en la parte sur e incluyendo la mejora del aeropuerto de Barraco Minas se beneficiaría alrededor de 10.000 personas ya que son muchas las comunidades aledañas a estas zonas.

Que se cuente con varios embarcaderos y pistas, pero ninguno con la infraestructura adecuada para operar en óptimas condiciones.

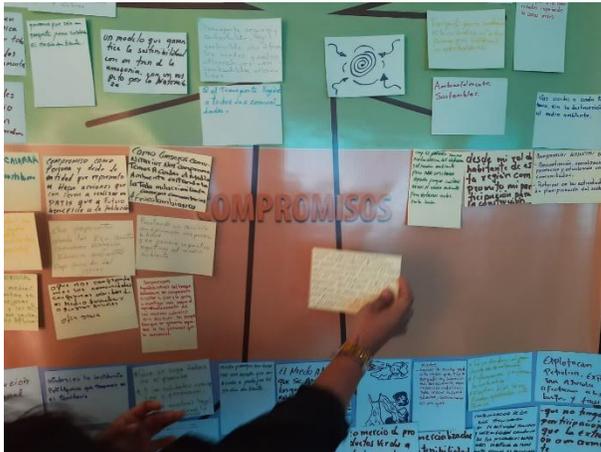
Se tienen vistos puntos estratégicos para el transporte intermodal

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 35
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/05/05)

## Departamento del Guaviare

San José del Guaviare (22 y 23 de marzo del 2022):

### ACTORES INSTITUCIONALES



### Sueños

- Promoción del desarrollo sostenible.
- Alternativas de transporte apropiadas para que el territorio y la nación se desarrollen de manera sostenible.
- San José del Guaviare como centro logístico de la amazonia y sur de los llanos.
- Acceso a todas las comunidades sin afectar la conexión de flora y fauna.
- Conexión segura, medio de unión, mecanismo de promoción y reconocimiento del territorio.
- Un plan que permita la garantía del

sostenimiento de los ecosistemas del departamento.

- Mayor visibilidad y desarrollo para el Guaviare.
- Amigable con el medio ambiente. Conservación de ecosistemas de la zona.
- Actualización de datos sobre caracterización de población beneficiada que muestre el alcance del plan (Fase 1).
- Conectividad eficiente que garantice una sostenibilidad ambiental.
- Conservación Vs. Desarrollo Sostenible.
- Inversión en: Aeródromos, puertos fluviales, mejoramientos viales en los planes viales aprobados.
- Protección de biodiversidad. Uso de recursos naturales de manera sostenible.
- Que integre las regiones con mayor inversión en ríos (Calamar – Miraflores - Vaupés).
- Que sea ágil y asequible.
- Conectividad local, regional de manera sostenible. (Aporta)
- Sostenibilidad económica ambiental y productiva. Poblaciones campesinas fortalecidas en su desarrollo territorial. (Aporta).
- Herramienta de planeación que incluya los diferentes modos de transporte sin que exista más deforestación y se cuide la fauna y flora (sostenible).
- Veredas, Municipios y Departamentos comunicados y en desarrollo cuidando el medio ambiente.
- Construcción vial pensando en la fauna. Favorecimiento de la flora. Conexión con los demás departamentos.

### Compromisos

- Acompañar, guiar y unir esfuerzos de comunidad. Divulgar derechos y deberes. Disponer capacidad posible. Organizar comunidad.
- Seguimiento a los cambios en ecosistemas relacionados a las redes de transporte.

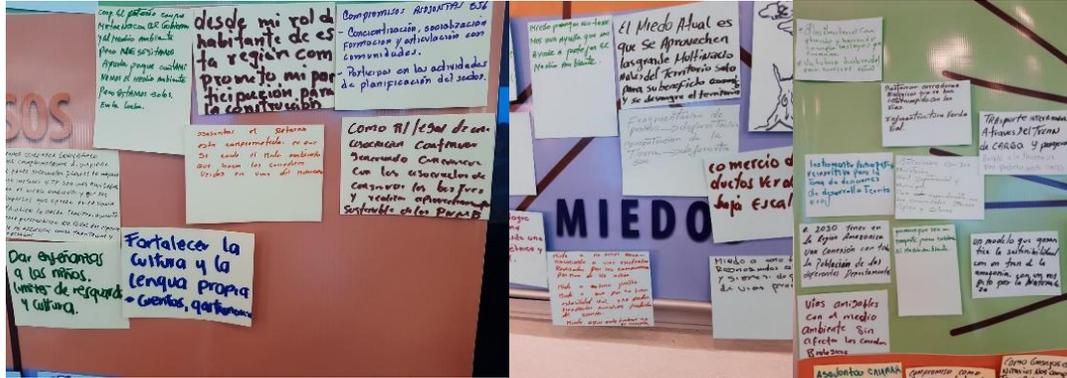
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 36
		FECHA: (2022/05/05)	
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Socializar normas vigentes entre las comunidades. Aportar información oficial para diagnóstico inicial.
- Apoyar procesos institucionales donde se vincule la administración.
- Darle cumplimiento y seguimiento / circunstancias.
- Apoyar desde lo social de acuerdo con lo requiera las instituciones.
- Incluir dentro de la metodología de las formulaciones de los Planes viales todos los temas relacionados con el ambiente sostenible.
- Incidir en la incorporación de variables ambientales en el desarrollo de proyectos de infraestructura para transporte.
- Poner en práctica acciones que disminuyan la contaminación en el territorio.
- Velar por la garantía de DDHH y DIH de la población de la región para que se brinde procesos adecuados para el transporte intermodal.
- Planificar acciones en el municipio para la ejecución del PATIS.
- Incentivar otros modos de transporte. Control y seguimiento a la gestión ambiental de intervención de accesos terrestres. Asesorías / capacitación en implementar Lineamientos para la Infraestructura Vial Verde.
- Facilitar la interacción de actores sociales y de instituciones desde los espacios disponibles y la experiencia de los lineamientos de infraestructura verde vial.
- Controlar y regular el transporte y al tránsito.
- Apoyar en información, entrega a tiempo de lo solicitado por la consultoría.
- Articular a nivel Ministerial en una política para implementar el PATIS.

### **Miedos**

- Aumento de la deforestación. Mayor intervención y afectación de los ecosistemas. No garantías de control y seguimiento de los proyectos que se ejecuten.
- Altos costos. Orden público. Ambiental.
- No poder concientizar a la población.
- Desarticulación Institucional. No continuidad en el proceso. Recursos.
- Que exceda tiempos de ejecución.
- Que no exista oferta y demanda de carga y/o pasajeros.
- Trabas y atrasos en ejecuciones del proyecto. Rechazo de comunidades y grupos locales. Falta de control en la intervención a ecosistemas relacionados a redes de transporte.
- Fuente de financiación a corto plazo que no cubra proyectos que resulten del PATIS.
- No lograr consensos con la comunidad, que promueva la ilegalidad, que este incompleto, que sea excluyente, agresivo con el medio ambiente, corto e inseguro.
- Adaptabilidad de las personas a los cambios. Recursos para implementación.
- Que no se logre la mayor preservación del medio ambiente.
- Alteración en ecosistemas presentes en la región. Vulneración de DDHH de campesinos y pueblos étnicos.
- Pérdida de la bio diversidad. Incumplimiento de compromisos para lograr los objetivos del plan.
- Que no sea acorde al territorio y no se pueda desarrollar.
- Que no se pueda controlar la deforestación y se pierda más fauna y flora.
- Que no se encuentre solución de infraestructura de transporte para el desarrollo sostenible de la región.

## SOCIEDADES CIVILES



### Sueños

- Articulación con los ministerios nivel, departamental y municipal.
- Transporte permanente para comunidades étnicas (Jiw y Tukanos), afrocolombianos y colonos.
- Transporte que no contamine la naturaleza ni a las personas del territorio.
- Un transporte que garantice el paso de fauna. Permisos de las vías terciarias, trans vial desde Barranquillita hasta Miraflores – Guaviare.
- Transporte eficiente, seguro, confortable, ágil y sostenible (medios y modos alternativos) de menor impacto ambiental.
- Que los ministerios cumplan lo que emanan.
- A 2030 tener conexión con toda la población de los diferentes departamentos.
- Tren de carga y pasajeros (Bogotá a la Amazonía).
- Vías amigables con el medio ambiente, que no afecten los corredores biológicos y que use infraestructura verde vial.
- Un futuro ambiental para los Niños, Niñas y Adolescentes.
- Transporte fluvial ecológico por los afluentes Guayabero, Ariari y Guaviare (motores 4 tiempos).

### Compromisos

- Cooperativa el Porteño: comprometer al gobierno y al medio ambiente porque somos contaminadores.
- Corpesca – Guayabero: mejorar el parte automotor fluvial (los motores 4Tp son más amigables con el medio ambiente) y velar porque las demás empresas de la zona también lo logren.
- Comunidad étnica: Enseñar a Niños, Niñas y Adolescentes límites de resguardo y cultura.
- Empresa de transporte vial: Prestar un servicio con eficiencia, responsabilidad y sin impactos ambientales.
- Industria del Bosque Amazónico: cuidar la fauna y fauna e investigar sobre el aprovechamiento de recursos naturales sin destruir bosque y generar ingresos.
- Consejo Comunitario de la comunidad NARP: cuidar sin talar.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 38
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Corporación Corredor del Jaguar: Educación ambiental sobre corredores biológicos.
- Ofir Silva: Cuidar el medio ambiente y sembrar árboles.
- Acciones que ayuden a realizar el PATIS.
- Asociación de Mujeres Afro: Cuidar y reforestar.
- ASOTRANSFLUCAL: Buscar medios que permitan recuperar y mejorar riveras y afluentes del río Unilla y Vaupés.
- ASOJUNTAS Calamar: Articulación institucional.
- ASOJUNTAS El Retorno: Velar por que hagan corredores verdes.
- ASOJUNTAS San José del Guaviare: Concientización, socialización, formalización y articulación con comunidades.
- Participación en las actividades de planificación del sector.
- Asociación: Generar conciencia en asociados para sembrar bosque y hacer aprovechamiento sostenible.

### Miedos

- A no tener reconocimiento de las vías existentes usadas por campesinos. A tener peajes. A la inestabilidad vial y no poder transportar productos agrícolas. Al incumplimiento del PATIS.
- A no lograr una propuesta consolidada desde una visión pluriétnica y multicultural.
- A un reordenamiento equivocado.
- A que se irrespeten los recursos naturales.
- Explotación petrolera y expansión agrícola que afecta bosques y fauna.
- Mayor ingreso de gente a la región con intenciones de dragar, robar, delinquir, deforestar.
- Poca producción de alimentos (agricultura y peses) y aumento de enfermedades por contaminación.
- A perder el terreno y a no alcanzar a verlo real.

Mesa 3 (22-03-2022)	Mesa 4 (22-03-2022)
El PATIS puede ayudar a los procesos de formalización y legalización de vías. Modernización de vías rurales en el campo ambiental (habilitación de paso para fauna y flora). Conectividad de la vía Calamar – Miraflores por la necesidad de comunicación, transporte de mercancías y prestación de servicios, donde como propuesta se ha dicho que suspender la vía que tiene medida c–utelar lo que provocaría que Calamar tuviera la tendencia a desaparecer. Fortalecimiento de los aeródromos e implementación de planes fluviales, es decir, si el PATIS le apuesta por fortalecer lo fluvial y lo aéreo, tendría que	Adopción de nuevas tecnologías con uso de combustibles y energías alternativas para medios de conectividad pensados desde las consecuencias de los cambios climáticos del territorio. Transportes intermodales directos para personas y para carga agrícola donde el campesino e indígena se beneficie y beneficie al territorio con la comercialización de sus productos.  Necesidad de que ese transporte sea una puerta para impulsar el turismo, ampliación y modificación de aeropuertos. Estrategias pensadas que permitan ampliar la

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 39
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>enfocarse en el fortalecimiento (dónde, cuáles son los puntos, qué y cómo) y que cuente con el uso de energías alternativas. Fortalecer la infraestructura y adicionalmente, promover la movilidad de transporte de carga por vía fluvial por beneficio en los costos y adicionalmente desarrollar unas acciones complementarias (listado). Promover transportes alternativos dedicados sólo al turismo, ejemplo: cable aéreo que conecte macarena con caño cristales y la posibilidad de unos dirigibles que permita al turista hacer recorrido sobre el Chibiriquete y la promoción de uso de aerodeslizadores, entre otros, que pasan a ser temas de revisión en el POT.</p>	<p>navegabilidad por el río Orinoco hasta el océano. Modo de transporte que cuente con infraestructura amigable con el medio ambiente. Estandarización de rutas y precios en medios de transporte como garantía de acceso a transporte fluvial, terrestre y aéreo.</p>
<p><b>Mesa 3 (23-03-2022)</b></p>	<p><b>Mesa 4 (23-03-2022)</b></p>
<p>Habilitación y mejoramiento de rutas viales: Miraflores – Calamar. Trocha ganadera y Agua bonita – Barranco colorado. Fortalecimiento de aeropuertos y pistas. Subsidios en transporte. Estudios de zonas existentes para no afectarlas. Necesidad de hacer conciencia ambiental. Fortalecer las formas de transporte fluvial en el recorrido que comprende Miraflores – Puerto Nare – Lagos del dorado. Grupos étnicos requieren prioridad con relación a las formas de las que se movilizan (placa huellas, remos, medicina tradicional).</p>	<p>Potencializar las rutas, vías y modos que ya se tiene para no generar más costos, más tiempo y posiblemente mayor contaminación. Las posibilidades de algunas zonas inmersas del plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible potencializaría el sector comercio y por ende el cambio en las dinámicas sociales. Necesidad de que el transporte sea una puerta para impulsar el turismo, ampliación y modificación de aeropuertos. Estrategias pensadas que permitan ampliar la navegabilidad por caños y ríos que dejaron de funcionar hace muchos años. Un modo de transporte que cuente con infraestructura amigable con el medio ambiente. Estandarización de rutas y precios en medios de transporte como garantía de acceso a transporte fluvial, terrestre y aéreo.</p>

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 40
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

## SÍNTESIS GUAVIARE

### MAPA DE SUEÑOS:

#### Sueños:

- Alternativas de transporte apropiadas para que el territorio y la nación se desarrollen de manera sostenible.
- Acceso a todas las comunidades sin afectar la conexión de flora y fauna.
- Herramienta de planeación que incluya los diferentes modos de transporte sin que exista más deforestación y se cuide la fauna y flora (sostenible).
- Conectividad con los demás departamentos.
- Transporte permanente para comunidades étnicas (Jiw y Tukanos), afrocolombianos y colono.
- Un transporte que garantice el paso de fauna. Permisos de las vías terciarias, transvial desde Barranquillita hasta Miraflores Guaviare.
- Transporte eficiente, seguro, confortable, ágil y sostenible (medios y modos alternativos) de menor impacto ambiental.
- A 2030 tener conexión con toda la población de los diferentes departamentos.
- Tren de carga y pasajeros (Bogotá a la Amazonía).

#### Compromisos:

- Velar por la garantía de DDHH y DIH de la población de la región para que se brinde procesos adecuados para el transporte intermodal.
- Incentivar otros modos de transporte. Control y seguimiento a la gestión ambiental de intervención de accesos terrestres. Asesorías / capacitación en implementar Lineamientos para la Infraestructura Vial Verde.
- Empresa de transporte vial: Prestar un servicio con eficiencia, responsabilidad y sin impactos ambientales.
- Controlar y regular el transporte y al tránsito.

#### Miedos:

- A no tener reconocimiento de las vías existentes usadas por campesinos. A tener peajes. A la inestabilidad vial y no poder transportar productos agrícolas. Al incumplimiento del PATIS.

### MESAS:

1. ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros?

- Vías: San José del Guaviare (64 vías), La Carpa – Cachicamo, Mapiripan, Retorno, Calamar
- Aeropuertos: Puerto Rico (2 pistas), Miraflores (Se proyecta la reubicación).
- Puertos fluviales: Raudal, Caño Unilla - Caño Miraflores (Inhabilitación), Mapiripan – Puerto Alvira, Puerto Flores - Caño Mosco – Tomachipan, Caño grande, Puerto Guarapo – La Esperanza (11 km).
- Ríos navegables: Guaviare, Guayabero.
- Puntos de intercambio modal: Raudal – Vía nacional San José del Guaviare.
- Zonas logísticas: Parques que limitan el uso del río.
- Zonas francas: Centro poblado la Unilla.

2. ¿Cuáles son los corredores de movilidad que actualmente utilizan para el transporte de carga y de pasajeros? ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS que suele realiza?

Recorrido Fluvial:

- Río Ariari (Carga y personas): Puerto Lleras – Puerto Rico – Puerto Arturo – Cambulos - Charras.
- La Macarena – Cachicamo – Puerto Nuevo – La Carpa - Río Guayabero - Raudales - Río Guaviare (San José del Guaviare – Charras) – Mapiripan (Meta) – Vichada – Guainía.
- Río Inírida – Puerto Flores.
- Río Unilla (Calamar) – Río Vaupés (Vaupés – Carurú – Mitú).

Recorrido Carretero:

- San José del Guaviare - Puerto Arturo - La Carpa - Puerto Nuevo – Cachicamo.
- San José del Guaviare – Cambulos.
- San José del Guaviare – Charras.
- San José del Guaviare – El Retorno – Guaumes.
- San José del Guaviare – El Retorno – Capricho – Colinas.
- San José del Guaviare – El Retorno – Unilla.
- San José del Guaviare – El Retorno – Las Damas.
- San José del Guaviare – El Retorno – Progreso – Calamar.
- Miraflores – Puerto Guarapo – La Esperanza – Buenos Aires.

Recorrido Caminero:

- Macarena – Vista hermosa (Ruta diaria).
- Puerto flores.

Recorrido Aéreo:

- Mapiripán.
- Miraflores.

Recorrido con otras regiones:

- San José del Guaviare – El Retorno – Capricho – Colinas – La Macarena - Marginal de selva (1963) Troncal municipal de 5 países Bolivarianos (2 billones de inversión)
- Anunciada desde la ley 55 de 1977 la creación de la comisaría especial del Guaviare Art. 5°. El Gobierno aprobó 25 millones hasta terminar pavimentada.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 42
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

San Martín, Puerto Concordia, San José del Guaviare, El Retorno, Calamar y Miraflores.

**3.** En el marco del PATIS que se está formulando ¿qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones?

- Legalización de vías.
- Construcción de muelles para mejorar el transporte de carga y pasajeros.
- Modernización de vías en el campo (Vía Nacional, Secundaria y Terciaria con pasos de fauna).
- Reubicación del aeropuerto y puerto de carga de San José del Guaviare en cumplimiento a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).
- Construcción de terminal terrestre para carga y pasajeros en San José del Guaviare en cumplimiento a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).
- Transporte especial para turismo: cable aéreo, ruta Macarena - Caño Cristales.
- Tren de cercanía con una sola parada (Calamar – Miraflores).
- Diseño y construcción de puertos en La Carpa, Puerto Nuevo y Cachicamo.
- Nuevo aeropuerto de Miraflores (estudios y diseños - ley segunda), licencia ambiental y sustracción.
- Revisión del estado legal y uso del río (Tomachipán – La Paz) para turismo, pasajeros y carga.
- Aerodeslizadores Hovercraft (drones) para carga y pasajeros.
- Ruta fluvial Chiribiquete – Itilla Veranero - Calamar - Puerto Cubeo - Barranquillita - Río Vaupés.
- Transporte de carga por río en invierno Miraflores hasta Barranquillita.

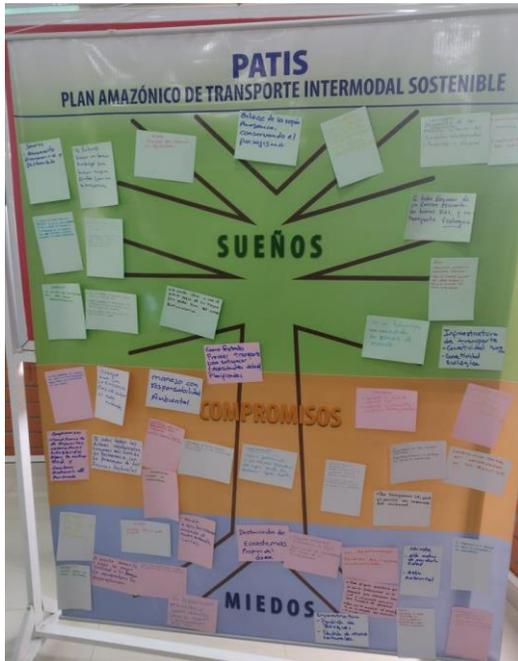
**4.** ¿Cómo visualizan un sistema de transporte para la región que sea acorde con las condiciones particulares, sociales, culturales y ambientales de la Amazonía?

- El “Tren de cercanías” con lineamientos de infraestructura verde vial, para conectar los puntos estratégicos entre Guaviare y Vaupés sin paradas intermedias, para carga y pasajeros.
- Legalización de vías y rutas existentes.
- Reducción de vías terrestres con pavimento.
- Fortalecimiento de empresas de transporte para ampliar rutas intermunicipales (fluviales y terrestres).

## Departamento del Putumayo

### Mocoa - Putumayo (29 y 30 de marzo del 2022):

#### SOCIEDADES CIVILES



#### Sueños

- Infraestructura de transporte
  - Conectividad humana y ecológica
  - Que todos gocemos de un servicio eficiente con buenas vías y un transporte ecológico.
  - Ver al Putumayo convertido en zonas de reserva
  - Desarrollo económico ambiental sostenible
  - Que los municipios ejecuten POT O PBOT teniendo en cuenta las áreas de protección
  - Controlar el exceso de colonos
  - Putumayo con vías de infraestructura en excelente estado
  - Transporte sostenible que brinde progreso para el Putumayo
  - Reforestación
  - Ser un modelo de transporte ejemplo para el resto del país
- Lograr mediante plan Amazónico vínculos comerciales con el vecino país de Ecuador
  - Que el proyecto de aeropuerto fronterizo se haga realidad en el valle del Guamuez
    - Crecimiento y desarrollo de las organizaciones

#### Compromisos

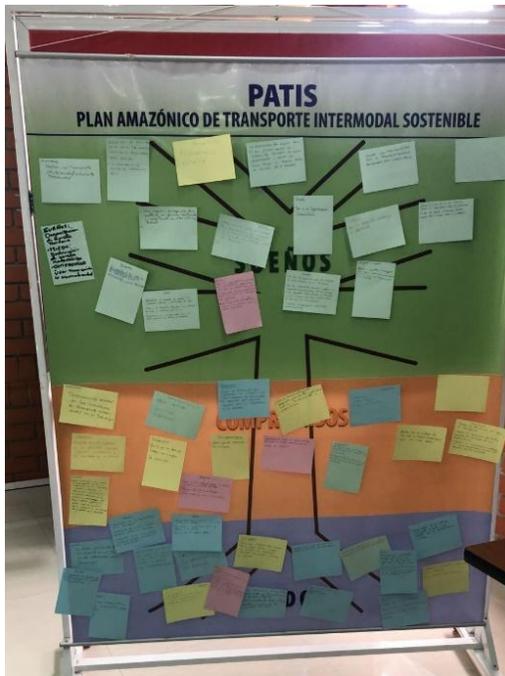
- Proveer transporte para satisfacer necesidades
- Ejecutar los planes de seguridad vial
- Capacitar personal técnicos y auxiliares
- Cumplimiento de los requisitos normativos y protección del ambiente
- Todos los actores involucrados tener más sentido de pertenencia con la prevención de los recursos naturales
- Las empresas actúen bajo responsabilidad social empresarial
- Seguir fortaleciendo a las mujeres guardianas del agua desde la asociación tejedoras de vida
- Cuidar la naturaleza
- Capacitar a los transportadores y dar a conocer el proyecto
- Transguamuez s.a.s preste un servicio con responsabilidad.
- Responsabilidad ambiental
- Trabajar bien con la Amazonia para no dañar el medio ambiente

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 44
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

### Miedos

- Daño al medio ambiente
- El proyecto no se ejecute
- Perdida de bosques
- Deforestación
- Paso fronterizo por el puente internacional no se desarrolle para intercambio comercial y únicamente funcione para transporte de petróleos
- Que no se finalice el proyecto de la variante san francisco
- Disminución de operatividad por causa de la competencia
- Destrucción de ecosistemas propios del área
- Contaminación de los ríos.

### ACTORES INSTITUCIONALES



### Sueños

- Lograr que las comunidades tengan acceso fácil a los medios de transporte, siendo conscientes de lo importante que es para la humanidad mantener en buen estado los ecosistemas.
  - Que se logren las obras proyectadas en lapso establecido
  - Grandes vías, más accesibilidad para las personas en territorios abandonados.
  - Vías amigables con el ambiente, mejor interconexión entre municipios
  - Economía estable
  - Tener una frontera dinámica y competitiva afrontando los retos de globalización de la mano con la conservación en todos los ambientes del territorio,
  - Que sea una ruta que satisfaga las necesidades básicas de los territorios
- Ver al departamento desarrollado.
  - Infraestructura de transporte que permita la conectividad respetando y prevaleciendo la vida.
- Sistemas de transporte alternativos con facilidad de acceso y condiciones para su uso
  - Conservación como principio rector para el diseño y ejecución de sistemas de transporte
  - La calidad de vida del departamento de Putumayo se dignifique y sea reconocido a nivel nacional.
  - Una región amazónica desarrollada en forma sostenible y respetando su interculturalidad.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 45
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Buenas vías de comunicación con el vecino país terrestre.
- Comunicación aérea fronteriza
- Doble calzada.
- Se implemente el transporte internacional público.
- Contar con transporte eficiente intermodal
- Organización de nuestro territorio.
- Se integre nuestro contexto amazónico y el respeto por nuestra riqueza natural en las vías
- Se conserve la identidad amazónica
- Un plan de transporte que no incentive la deforestación en la Amazonia.
- Que los productores puedan vender sus productos directamente en el campo o que puedan tener acceso a caminos y vías seguras y en buen estado para transportar mercancías.
- Sistemas de transporte accesible económicamente.
- Facilitar o mejorar el transporte en la región Amazónica con lo cual se tendría mayor conectividad.
- Un carril exclusivo vial con intersecciones para pasos de animales.
- Tener uno de los mejores medios de transporte para la Amazonia
- Tener la mayor cobertura posible
- Mejores vías en zonas urbanas y rurales.
- Que la propuesta mantenga lo sostenible.
- Que el plan no se quede en el papel
- Un plan de acuerdo con las necesidades y particularidades del territorio en el marco de una estrategia integral de desarrollo.
- Mejorar los sistemas de transporte de nuestro territorio y mostrar una buena imagen y dinamizar todos los sectores de la economía

### **Compromisos**

- Usar la normatividad
- Adecuados servicios públicos
- Realizar la veeduría correspondiente y generar optimismo en las obras
- Apoyar la formulación del plan de transporte
- Apoyar la producción sostenible, acuerdos de voluntades cero deforestaciones
- Apoyar la restauración ecológica de áreas degradadas a través del programa naturamazonas
- Que lo que se haga se haga, se cumpla y se ejecute
- Participar en los espacios, compartir información relacionadas a las competencias de la entidad
- Desde la participación como autoridad ambiental se tiene el compromiso que las actividades o proyectos a desarrollar se implementen cumpliendo la normatividad ambiental
- Participación estatal en las iniciativas de transporte intermodal en el Putumayo
- Llevar mensajes de cambio a los territorios
- Dar a conocer la propuesta PATIS a las demás personas
- Velar que la ejecución se cumpla
- Como ambientalista y pequeño productor apoyar con mis conocimientos y experiencia
- Cuidar los recursos
- Respetar la riqueza natural y potencializarla
- Participación activa
- Planes de capacitación ambiental

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 46
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Aportar con el cuidado de las vías o buscar mecanismos para no crear daño
- Contribuir en la generación de la conciencia para lograr entender la importancia de la protección de los recursos naturales.

### Miedos

- Destrucción de la naturaleza
- Corrupción
- Desconocimiento de territorio en el proceso de planeación
- Falsas expectativas
- Que se quede en escritos
- Se agoten los recursos y las vías o proyectos queden a medias
- Que implementen peajes
- Que el PATIS sea un documento más y no se lleve a la realidad
- Que potencie o emerjan nuevas formas de afectación a la naturaleza
- Que no sea de aceptación colectiva
- Falta de inversión del estado
- Orden público en la frontera
- Incremento del narcotráfico y grupos ilegales
- Incremento de deforestación
- Contaminación de los cuerpos de agua
- No se logre vincular a todos los actores e instituciones implicadas de manera directa e indirecta
- Desarraigo cultural
- Pérdida de identidad de los pueblos indígenas
- Perdida de la riqueza ambiental
- Impacto ambiental por la infraestructura utilizada
- Perdida de la biodiversidad
- Perdida de corredores biológicos
- Incremento de actividades humanas
- Que no se cumplan los compromisos pactados
- Incremento de cultivos ilícitos, ganadería extensiva
- Intervención y afectación en las comunidades indígenas, afros y campesinos sin concertación
- Extinción de especies nativas de la región tanto de fauna como de flora
- Consultas previas mal diseñadas

Mesa 3 (29-03-2022)	Mesa 4 (29-03-2022)
La conectividad se resalta el compromiso y el deseo e interés de los actores la conectividad interna hacia fuera y centro del país.	Se analiza las afectaciones, se resalta que existe una importancia de las cuencas, y el bioma amazónico el cual esta intervenido, lo cual afecta las vías, el estado social,

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 47
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>Tema de fronteras, hay dos fronteras ipiales y la frontera en san miguel, paso fronterizo importante que retoma todas las poblaciones, porque existe una vía nacional que las atraviesa.</p> <p>Infraestructura y corredores de transporte, para proporcionar el bienestar a la población, se retomó el mal estado de las vías, y con ellos infraestructura como el puente del rio Caquetá que separa dos departamentos de cauca, putumayo y Caquetá.</p> <p>Vía fluvial se hace necesario los puertos, su infraestructura es básica se hace necesario una infraestructura acorde a las necesidades.</p>	<p>como el acueducto, mejoramiento de la estructura ecológica principal,</p> <p>Rio putumayo presenta tema estacionario, con triple frontera, con parque natural, se hace necesario conocer las redes terciarias, las troches las cuales afectan el ecosistema y la planificación del territorio</p> <p>Se hace necesario el mejoramiento de lo existente, para fortalecer el turismo, como fuente con arquitectura ancestral, para adecuaciones propias y sostenibles amigables con el ecosistema, la restauración de vías existentes</p> <p>Camino ancestral en la vía variante Mocoa San Francisco, camino viejo, se habló del tema aéreo, aeropuerto si no el mejoramiento de los existentes, frecuencia oferta, servicio internacional.</p> <p>Las dos líneas economías locales el petróleo y la coca, como el petróleo es una económica genera empleo, vías, pero no es para todo el mundo versus la coca es una economía existente que aplica para todos, pero produce deforestación, cambio cultura, se hace necesario analizar a profundidad la temática en el PATIS.</p> <p>Paso fronterizo, hacer el proceso de consulta previa con el resguardo de la frontera, incentivar la arquitectura ancestral. Riesgos</p> <p>Deslizamiento e inundaciones, el paisaje cambia, dinámica como precipitación calidad de suelo.</p> <p>Protección de la zona de importancia estratégica, que fuentes hídricas que abastecen los acueductos municipales de Mocoa</p>
<p><b>Mesa 3 (30-03-2022)</b></p>	<p><b>Mesa 4 (30-03-2022)</b></p>

Variante Santiago –el Encano ya están los corredores	En los parques hay deforestación de madera selectiva, minería de oro, cultivos ilícitos, ganadería
Por la condición geológica de los suelos es imperativo realizar estudios a profundidad de los suelos	Resguardos fronterizos con Ecuador Yarinal, San Juan Cristóbal, San Marcelino están en el municipio de San Miguel
Corredor verde puente internacional-Yarumo	En Putumayo las áreas protegidas no tienen vocación turística
Puente sobre rio para conectar Puerto Asís-Puerto Vega Teteye	Las carreteras deben permitir pasos de fauna El parque la paya está invadida de coca
Pavimentación y mejoramiento de vía Puerto Asís-muelle la Esmeralda-vereda la Rosa	Las comunidades indígenas están produciendo coca Mejoramiento precios vías aéreas
Ampliación, iluminación y cerramiento aeropuerto Leguizamo	Expansión ganadería en Piamonte, Guzmán y Leguizamo
Mejoramiento y ampliación corregimiento la Tagua y Leguizamo	En Piamonte hay un terrateniente con más de 3.000 vacas
Construcción de la vía Santa Rosa-Puerto Ospina	Minería de oro (Puerto Guzmán, Santa Lucia, limón, Piñuña negro)
Construcción de la vía Guzmán - José María - Mayoyoque, Mecaya-Solano-Montañita	Dinámica fronteriza por san miguel, se calcula 2000 registros entradas y salidas desde el 3 de marzo
Puente vereda Angosturas	Rio Putumayo contaminación por vertimientos y residuos solidos
Ferry Puerto Ospina y el Carmen-Ecuador	No hay sistemas de tratamiento de aguas
Instalación de antenas de comunicación sobre rio Putumayo y Caquetá	

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 49
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>villa Garzón-Cofania-Orito no tiene licencia ambiental, pero se está haciendo</p> <p>Puente en el rio Caquetá- Jauno</p> <p>Ampliación de aeropuerto villa Garzón</p> <p>Cable Mocoa-Mirador gran proyecto bioturismo</p> <p>Mejorar infraestructura de muelles Puerto Asís, Puerto Ospina-Puerto Carmen Ecuador.</p> <p>Puerto Colon – San Miguel</p> <p>Puerto Guzmán – Caquetá</p> <p>Vía 4G Neiva-Pitalito-Mocoa-Santana</p> <p>vía verde Mocoa-Puerto Asís-Hormiga</p> <p>Corredor turístico Valle del Sibundoy-Mocoa</p>	
---	--

<b>SÍNTESIS PUTUMAYO</b>
<p><b>MAPA DE SUEÑOS:</b></p> <p><b>Sueños:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura de transporte</li> <li>• Putumayo con vías de infraestructura en excelente estado</li> <li>• Transporte sostenible que brinde progreso para el Putumayo</li> <li>• Crecimiento y desarrollo de las organizaciones a través del servicio intermodal terrestre fluvial</li> <li>• Infraestructura de transporte que permita la conectividad respetando y prevaleciendo la vida.</li> <li>• Sistemas de transporte alternativos con facilidad de acceso y condiciones para su uso</li> </ul>

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 50
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Se implemente el transporte internacional público.
- Contar con transporte eficiente intermodal
- Tener acceso a caminos, vías seguras y en buen estado para transportar mercancías.
- Facilitar o mejorar el transporte en la región Amazónica con lo cual se tendría mayor conectividad.
- Un carril exclusivo vial con intersecciones para pasos de animales.
- Mejores vías en zonas urbanas y rurales.

**Compromisos:**

- Proveer transporte para satisfacer necesidades
- Apoyar la formulación del plan de transporte

**MESAS:**

**1.** ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros?

- Puerto Caicedo, no cuenta con muelle
- Escalinata: Puerto Ospina, Piñuña negra
- Santa Rosa- Media bota – Cañón Mandiyaco: Requiere una vía en ese tramo ya que por trocha el recorrido es de un día completo y deben dar una vuelta grande para poder hacer ese recorrido Pitalito-Popayán-Neiva-bota caucana
- Vía terciaria Puerto Caicedo- Guzmán
- Se necesita aeropuerto en San Miguel
- Ampliar rutas aéreas Villa garzón-Cali-Ipiales
- Puerto Asís- Mocoa vías parchadas
- Puerto Asís-Leguizamo, ruta navegable de carga y pasajeros
- Falta infraestructura en todo el Putumayo
- Falta terminal en Puerto Asís y Hormiga
- Limitantes en el transporte fluvial por causa externa como riadas, crecidas, secadas
- Puerto Asís- Puerto Vega Teteye (hidrocarburo)
- Puerto Asís- Platanillo (hidrocarburo)
- Construcción variante San Francisco
- Muelles: Puerto Asís y la esmeralda
- Conexión entre Montañita y Solano
- Conexión Solita-Curillo

**2.** ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS (orígenes y destinos de transporte) que suele realizar, tanto al interior del departamento como hacia otras regiones del país, con o hacia los pasos de frontera y si lo utilizan para transportar carga o para pasajeros? ¿Cuánto tiempo toma, cuánto cuesta?

Rutas:

- Rutas de la empresa Coomotor: Puerto Asís- Medellín

- Hormiga-Medellín
- Popayán –Cali
- Mocoa-Neiva-Ibague
- Rutas de la empresa Transipiales
- Bogotá-Cali-Pasto
- Rutas de la empresa Cootransmayo
- Bogotá-Puerto Asís-San Miguel
- Orito-Mocoa-Cali-Pasto-Popayán
- Rutas de la empresa Cootranshuila
- Mocoa-Bogotá-Puerto Asís
- Neiva- Ibague
- Ruta de la empresa Transguamuez
- Puente internacional-Mocoa
- Puente Internacional-Hormiga
- Hormiga-Sibundoy

Precios:

- Mocoa-Puerto Guzmán(terrestre) \$ 18.000
- Puerto Rosario-Solano Caquetá (fluvial) \$ 105.000
- Puerto Asís- Leguizamo (Aéreo o fluvial) \$ 105.000
- Villa garzón-Puente Internacional(terrestre) \$ 45.000
- Villa garzón-Puerto Asís (terrestre) \$ 30.000
- Villa garzón - Bogotá (aéreo) \$ 480.000
- Puerto Asís-Pasto (aéreo)
- Puerto Asís -Leguizamo (lancha) \$ 130.000
- Puerto Asís- Leguizamo (aéreo) \$ 220.000
- Mocoa-Florencia (terrestre) \$ 60.000
- Mocoa-Puente Internacional \$ 50.000
- Mocoa-Pasto \$ 50.000
- Puerto Leguizamo -Puerto Asís (aéreo)
- Leguizamo-Puerto Asís- Bogotá (aéreo)
- Puerto Asís-Florencia (aéreo)
- Puerto Leguizamo- Florencia (aéreo)
- Puerto Asís-Cali (aéreo)
- villa Garzón - Cali (aéreo)

Tiempo:

- Mocoa-Pasto 7 a 14 horas
- Mocoa-Cali 12-16 horas
- Mocoa-Bogotá 12 horas

Caminos Camineros:

- Existe una red amplia, incluso hay trochas desde Mocoa hasta Pasto
- Puerto Asís-Ecuador
- Puerto Caicedo -Cedral-Amazonas
- San Miguel-Ecuador
- Orito-empalme-Nariño

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 52
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Piñuña negro-Caquetá
- Villalobos- Santa Rosa
- A escala municipal aparecen las rutas turísticas
- Condagua-Santa Rosa (sobre todo comunidades indígenas)
- Vía Santiago- Encano por el pie del cerro
- Solo hay un puerto habilitado, muelle la Esmeralda
- Todos los productos que van a Leticia se embarcan en Puerto Asís

**3.** En el marco del PATIS que se está formulando ¿qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones?

Aéreo:

- Mejoramiento de infraestructura aeropuerto Villa Garzón
- Nuevo aeropuerto internacional valle del Guamuez, Ecuador
- Mejorar infraestructuras Puerto asís
- Leguizamo más conexión amazónica con el país

Fluvial:

- Infraestructura: Mejoramiento de la infraestructura de los muelles para conexión, de los departamentos de Caquetá, Amazonas y Putumayo

Terrestre:

- Infraestructura, Terminales
- Puente río Caquetá para conectar, Piamonte, Guzmán, Villa Garzón,
- Para conectar los departamentos, Putumayo, Bota caucana y Caquetá.

Conexiones:

- Mejoramiento de las vías terciarias, Puerto Leguizamo - la tagua
- Corredor estratégico
- Pasto Mocoa: variante Mocoa San Francisco
- La vía hasta Guzmán está en plan de diseño
- Circunvalar Mocoa salida a Pasto: Puente Metálico, Villa Nueva, Rumiyaquí, salida a Pasto
- Propuesta tren desde la frontera Lago Agrio, San Miguel, hacia Mocoa, Nariño. TUMACO convenio bilateral, Colombia Ecuador.
- Desconocimiento del marco normativo legal, en el componente de transporte.
- Infraestructuras y corredores de transporte
- Corredor verde puente internacional-Yarumo
- Puente sobre río para conectar Puerto Asís-Puerto Vega Teteye
- Construcción de la vía Santa Rosa-Puerto Ospina
- Construcción de la vía Guzmán - José María - Mayoyoque, Mecaya-Solano-Montañita
- Mejorar infraestructura de muelles Puerto Asís, Puerto Ospina-Puerto Carmen Ecuador.
- Puerto Colon – San Miguel
- Puerto Guzmán – Caquetá

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 53
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

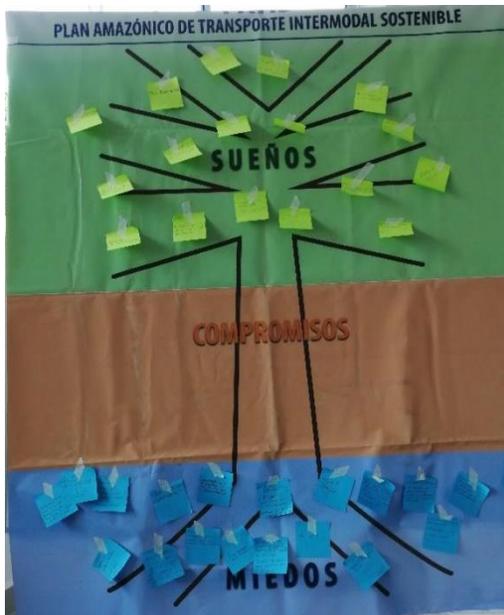
4. ¿Cómo visualizan un sistema de transporte para la región que sea acorde con las condiciones particulares, sociales, culturales y ambientales de la Amazonía?

- Infraestructura rural
- Los ríos ya no son navegables porque están abandonados, el encargado es un inspector fluvial
- De Puerto Rosario a Puerto Guzmán el río Caquetá es navegable hace 15 años, solo botes pequeños

## Departamento del Vaupés

Mitú - Vaupés (4 y 5 de abril del 2022):

### ACTORES INSTITUCIONALES



#### Sueños

- 100% renovables
- Un servicio de transporte rápido seguro y sin daño ambiental
- Económico, constante y rápido
- Multimodal, tren conexión fluvial y caminos
- Que se atienda el servicio y no el negocio
- Económico, asequible para todos
- Constante, respecto a las frecuencias diarias
- Rápido
- Tren amazónico
- Transporte intermodal, permitir un transporte sostenible y con un mínimo de impacto negativo, sobre el medio ambiente
- Un transporte seguro con facilidad de acceso a nuestra selva amazónica
- Sistema sostenible de transporte fluvial condicionado

- Armonía con la dinámica sostenible territorial
- Conectividad vs conservación del territorio
- Transporte económico y que genere el menor impacto ambiental
- Transporte sostenible

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 54
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Un transporte que reconozca y atienda de manera segura, confortable, servicio y permanente de la conectividad interna y externa
- Transporte que genere un impacto mínimo en los ecosistemas y al medio ambiente accesible
- Rápido, seguro y sin daño ambiental
- Multimodal: trenes, fluvial y caminos
- Ecológico y seguro
- Un sistema de transporte integrado, teniendo en cuenta las condiciones geográficas del departamento del Vaupés
- Fortalecer y optimizar el transporte fluvial, teniendo en cuenta las condiciones geográficas del departamento de Vaupés

### Compromisos

- Aportar información generada por SINCHI sobre la realidad biológica, social y ambiental.
- Desde la empresa de interventoría, asegurar que se cumplan los objetivos de la formulación PATIS Y asegurar que sean atendidas de manera sostenible las demandas territoriales del PATIS.
- Desde la Alcaldía Municipal crear un mecanismo de recaudo que permita el desarrollo, mantenimiento y construcción de vías de comunicación presentes en el territorio, teniendo en cuenta la concertación con las autoridades tradicionales indígenas.
- Desde la Inspección de Tránsito seguir insistiendo a la administración tener un buen control y vigilancia en el transporte fluvial, aéreo y terrestre.
- Desde Bomberos, hacer seguimiento para evitar posibles incidentes que puedan afectar el ecosistema.
- Desde la corporación CDA, el fortalecimiento de las acciones de control y monitoreo para la prevención y atención oportuna de posibles delitos ambientales que se puedan cometer.
- Desde el ICBF proporcionar información conforme a las condiciones sociodemográficas de acuerdo a la ejecución de actividades misionales que permite abarcar gran parte del territorio, cuentan con equipos móviles y se transportan de manera constante y hacen diversos recorridos en comunidades indígenas.
- Desde la Cámara de Comercio de Villavicencio, apoyar con información pertinente y que se requiera para el Plan como insumos y articular con las distintas instituciones en pro del PATIS.
- Desde la Contraloría General, desde el área de participación ciudadana socializar con los funcionarios el Taller y así logramos la retroalimentación respectiva y a su vez ser multiplicadores cuando hagan trabajo de campo.
- Desde la UNIMINUTO Socializar la importancia de los transportes intermodales con los estudiantes y la responsabilidad social. Somos nosotros la nueva generación y los responsables de dejarles a los más jóvenes.
- Desde la UNIMINUTO comprometernos dar a conocer este Plan a los demás estudiantes con el fin de generar conciencia ambiental.
- Desde la Defensoría del Pueblo podemos, mediar y ser un canal de comunicación entre la institucionalidad y las autoridades indígenas, tenido en cuenta que es dentro del territorio del resguardo y adicional es reserva forestal.
- Desde el ICA replicar la información a las comunidades indígenas a partir de los eventos realizados de vigilancia y control sanitario.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 55
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Desde el SENA, continuar formando nuestras comunidades con responsabilidad ambiental, pero también podemos aportar el documento elaborado por nosotros de prospectiva de la formación en el departamento como nos vemos, que tipo de talento humano requiere el departamento desde el desarrollo que puede tener, no tiene que ver directamente con transporte, pero sí de actividades productivas.
- Desde el Ministerio de Medio Ambiente como ente rector de la política ambiental de Colombia, tenemos que garantizar que dentro del PATIS queden incluidas las metas establecidas en las políticas ambientales, políticas de conservaciones de convenio de diversidad, cambio climático y poder incidir en la incorporación de las variables ambientales en las alternativas que se planteen como medios de transporte.
- El enlace territorial se compromete a socializar las etapas del Plan través de la emisora comunitaria.
- Desde EPYPSA, asegurarse que lo que se está construyendo en el PATIS refleje necesidades, expectativas y las proyecciones de las entidades participantes, es decir que en este proceso de construcción y formulación del Plan las instituciones se sientan reflejadas. Ese es el compromiso de EPYPSA como empresa.

### Miedos

- Daño forestal y el ingreso de personas que dañen la tranquilidad del departamento
- Alteración de la fauna y la flora territorial
- Riesgo económico y social (que no terminen las obras)
- Que se generen impactos ambientales negativos e irreversibles, como el agotamiento de los recursos naturales
- Afectación al medio ambiente y a los ecosistemas
- Impacto negativo y colonización sobre la selva
- Que se corrompa la economía de la región
- Daño cultural, se vio en la implementación de la luz solar, se beneficiaron, pero al mismo tiempo hubo un daño en la cultura.
- Minería extractiva y oligopolios de transporte en la Amazonía
- Pérdida de usos y costumbres de nuestros pueblos indígenas reconocidos ante la UNESCO
- Afectación del medio ambiente y ecosistemas
- Ingreso de muchas personas indiscriminadamente
- A la deforestación, que se amplíen las fronteras agrícolas, afectación al medio ambiente y ecosistemas, pérdida de identidad cultural, ingreso de personas indiscriminadamente.
- Que no sea seguro y el impacto al medio ambiente
- Como controlar las cargas en el ecosistema, el nivel de contaminación y el impacto ambiental
- Insostenibilidad ambiental y social en la implementación
- Daño al ecosistema y contaminación
- Que no se haga ninguna Plan PATIS y siga la tendencia de vías ilegales y de deforestación, apropiación ilegal de tierras.
- Daño medio ambiental y social
- Aumento de la deforestación y el aumento en la explotación ilícita de yacimientos mineros y problemas sociales. Por falta de conectividad, no se tienen problemas de deforestación tan graves como el Guaviare.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 56
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Pérdida de territorios indígenas, aumento de la inseguridad, pérdida de recursos naturales, aumento de la contaminación y proyecto inconcluso.
- Pérdida de gobernanza
- Pérdidas culturales
- Acaparamiento de tierras, reducción del territorio ancestral de las comunidades, aumento las tasas de deforestación, peligro en el que se ponen las zonas amortiguadoras de Parques Nacionales.
- Pérdida de confianza y pérdidas culturales.
- El gobierno nacional viene a tratar de subsanar algo que ya viene pasando, el gobierno nacional ya casi trae la vía de calamar a carurú. Apaciguar ánimos, pañitos de agua tibia, tarde o temprano la vía que hizo la guerrilla será activada, pero tenemos que pararnos, esto será el caos, más narcotráfico y gente extraña.
- Por la construcción de vías lleguen las multinacionales a explotar minería y petróleo.

## SOCIEDADES CIVILES



### Sueños

- Más presencia institucional, no hay inspección fluvial, y tener enfoque diferencial a la hora de hacer los trámites
- Línea de transporte de pasajeros para Carurú y Taraira económica
- Que estos macro proyectos sean una realidad, que no queden en el diagnóstico
- Un transporte sin interferencia, oportuno
- Tener más apoyo para mejorar las carreteras, para poder viajar sin ningún problema a las comunidades

lejanos.

- Confiable., seguro y económico, porque aquí hay varios factores, no hay inspección fluvial, lo más cerca es san José, es tedioso, demorado y costoso
- Que el precio del combustible baje y mejorar las comunicaciones
- Capacitaciones para los motoristas
- Que sea masivo y económico de carga y de pasajeros
- Carretera sin huecos y carros cómodos vía, que la carretera Mitú-Monforth esté pavimentada
- Es importante garantizar un medio de transporte fluvial, económico y oportuno.
- Garantizar apoyo al transporte terrestre entre las comunidades del departamento.
- Línea aérea que conecte a las comunidades, porque a veces es difícil salir a la capital
- La energía solar y el internet
- Turismo, transporte multimodal, desarrollo de la vía Mitú-Monforth-Santacruz, conexión con Brasil.
- Desarrollo comercial por el río
- Varios medios de transporte, que no solo aérea
- Pistas de aterrizaje pavimentadas ojalá de todas las comunidades.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 57
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Combustible que baje de precio, porque es muy costoso y se usa porque la mayoría es por vía fluvial
- Transporte oportuno, no se consiguen pasajes de forma inmediata, sino que toca esperar casi un mes y no son económicos, cuestan a Bogotá aproximadamente 500 mil.
- Para transporte terrestre debe capacitarse a los conductores
- Mejorar las carreteras sin dañar los bosques y sitios sagrados.
- Transporte en menos tiempo y de fácil acceso a Mitú como centro de comercialización
- Cumplimiento, regulación económica y respeto por la tradición
- Conservación del territorio vs conectividad sostenible.
- Transporte masivo y económico de carga y pasajero
- Un transporte sin interferencias y oportuno
- Transporte, seguro, confortable, ágil y económico que responda a las necesidades de movilidad del territorio del Vaupés.
- Con innovación de medios, tecnólogo y combustible sostenible.
- Tener más apoyo, para mejorar la carretera, para poder viajar sin ningún problema
- Un transporte económico tanto aéreo como fluvial y el combustible menos caro
- Las pistas aéreas sean adecuadas en las comunidades indígenas
- Que las comunidades tengan muelles fluviales adecuados
- Un transporte ferroviario de carga y pasajeros es el más barato y seguro, desplazando por la mita de la selva sin causar daños ecológicos.
- Eficiente y sostenible
- Que sea económico, seguro y con presencia institucional
- Transporte aéreo que se adapte a la condición de vida económica, además que sea para pueblos indígenas y pistas en excelentes condiciones
- Una lancha de acero inoxidable en el muelle del puerto calvo
- Adecuar el puerto del calvo para el descargue del combustible
- Una lancha grande bien implementada y que beneficie a todos los habitantes de las comunidades indígenas
- Una aerolínea que sea confiable, constante y económica
- Que el PATIS sea una realidad, que no quede en diagnóstico
- Puertos y muelles estandarizados, control de zarpes, capitanía de puertos, conectividad en tiempo real y en doble vía, hay una problemática y es que los puertos son muy inseguros.
- Que sea confiable, seguro y económico
- Teleféricos sostenibles
- Que la actual carretera Mitú-Monforth sea bien pavimentada
- La tarifa para los vuelos es muy cara, que sea un poco más económica para los pueblos indígenas
- Un transporte terrestre que interconecte con el interior del país y el exterior con el país vecino
- Que existe otra aerolínea para haya competencia y disminución en el valor de los tiquetes
- Que el servicio de transporte se eficiente y sostenible en el tiempo.
- Que se termine un proyecto multimodal que se inició en la frontera hace aproximadamente 10 años que se termine, construyeron una parte, para avanzar el transporte comercial. Es más viable una conexión ente Brasil y Colombia, con el estado de Amazonas, sale más barato la mercancía que viene de Brasil, por manaos al rio negro, al rio Vaupés al Tiquié.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 58
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Que se mejore la condición del transporte terrestre, nos pueden mejorar y cambiar la situación económica.
- Mejorar la parte carretable y sostenible, una interconexión con país como Brasil vía fluvial, por Pará Cachivera, Monforth a Mitú
- Volver a reactivar los caminos ancestrales
- Que Transporte Mitú a Yuruparí fuera más comercial
- Crear una carretera tras amazónica desde Yavaraté
- Es que tenga un transporte en menor tiempo y acceso a Mitú, que todas comunidades puedan traer los productos y se puedan importar al interior o del país.
- Terminar la carretera, la vía Mitú Monforth, para el desarrollo del turismo
- fortalecer el transporte fluvial, pero con garantías económico teniendo en cuenta a la población indígena, la importancia de territorio ancestral
- Que se garantice un apoyo total para el tema de transporte terrestre, comunicación interna a través de trochas y caminos que se comunican entre sí
- Es que el departamento Del Vaupés cuente con un transporte seguro, confortable, ágil que responda a las necesidades de los pobladores con innovación tecnológica y combustible sostenible
- Conectividad sostenible apoyando los modos fluvial y aéreo y todo el tema de caminos ancestrales que se conserven y hacer un tema conservación del territorio ancestral
- Propuesta de un teleférico por encima de los árboles, que no se tenga que deforestar, ni tumbar árboles, que no tengan que quemar piedras sagradas, para ir a comunidades cercanas, primero pensar en transporte interno, de aquí a 30 años
- Que este trabajo sea una realidad, este sistema de transporte que aporte a la felicidad y bienestar y los mantenga en armonía con el medio ambiente.

### Compromisos

- Cumplimiento de lo formulado en el PATIS, garantizando la conservación ambiental y la inclusión de las políticas ambientales
- Ser parte activo en la formulación del proyecto y divulgar la importancia del mismo hacia las comunidades
- Como líder indígena, seguir con la veeduría del proyecto
- Socializar a la comunidad la formulación del documento o del plan
- Transmitir la información en el territorio, fomentar los medios de transporte que actualmente están el territorio, fluvial y aéreo, hacer reuniones con el presidente de la zonal. participar en los espacios de la formulación del PATIS.
- Como ciudadana el compromiso es participar en todos los espacios que ayuden a mejorar el PATIS
- Como lideresa el compromiso es, ser divulgadora de la información sobre el PATIS, siempre se ha dicho que la mayoría de los proyectos son ejecutados desde el escritorio mas no desde las necesidades, es importante que las comunidades indígenas tengan el conocimiento sobre el tema y estén atentas y ser veedores.
- Estar recordando a los mandatarios seccionales sobre la existencia del PATIS para que se hagan acciones
- Divulgación radial del proyecto para que todo el mundo lo conozca, una especie de veeduría ciudadana.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 59
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Como lideresa indígena el compromiso es hacer acompañamiento en la construcción del PATIS y se haga como es debido que se socialice ante las comunidades indígenas
- Establecer la veeduría ciudadana al PATIS en todos los procesos que se pretenden establecer
- Como interventoría, asegurar para este territorio que se incorporen las demandas de conectividad segura, sostenible y permanente que hacen las comunidades del departamento
- Incorporación directa a la construcción del proyecto
- Participar en los diferentes eventos de formulación del PATIS
- Ejercer una gran dedicación y hacerlo realidad como seres responsables para que tengamos un buen futuro.
- Como líder indígena el compromiso con el PATIS, es que se haga un diagnóstico directo en las comunidades para concretar y priorizar los proyectos que se van a ejecutar
- Vigilando y haciendo acompañamiento al proceso del PATIS
- De parte de la emisora comunitaria, estar recordando por algún tiempo prudencial a los mandatarios seccionales la existencia del PATIS
- Que exista una red de veedurías antes, durante y después de la ejecución del proyecto
- Como líder indígena, el compromiso es estar pendiente de que den soluciones definitivas a los puentes en los caminos vecinales y también estar pendientes que ojalá no se la primera ni la última en el proceso de la construcción del plan, que los pueblos indígenas sean partícipes de manera permanente con propuestas y como siempre como sujeto de derecho y con participación directa en la construcción. Exigimos participación con el fin de aportar desde la experiencia y conocimiento en beneficio de la población indígena del Vaupés.
- Como líder indígena del Vaupés medio, el compromiso es ser parte activa en el proceso de la formulación del proyecto y divulgarlo a las demás comunidades indígenas.
- Como líder indígena el compromiso es hacer seguimiento al PATIS y que sea una realidad, porque es necesario para los pueblos indígenas
- Que exista comunicación continua tanto en las entidades que formulan la contratación del Plan y los pueblos indígenas
- El compromiso desde el Ministerio es que se cumpla con la formulación del PATIS garantizando la conservación ambiental y la inclusión de las políticas ambientales
- Como profesional el compromiso es asegurarse que todas necesidades y propuestas sean reflejadas en la construcción y formulación de manera que responda a las necesidades del territorio y no las necesidades del escritorio, transmitir de la manera más exacta y posible esas necesidades, como EPYPSA y como equipo de trabajo.

### **Miedos**

- Invasión de tierras y el incremento de los costos
- Llegan más conflictos, trata de personas, proliferación de enfermedades
- Entrada de personal blanco a deforestar
- Inseguridad social y desplazamiento de las personas
- Daño ambiental
- Sobrepoblación
- Pérdida de identidad cultural
- Afectación de las fuentes hídricas

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 60
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Que la etapa de ejecución e implementación del proyecto sea a mediano y largo plazo, que se imponga para la elaboración e implementación del proyecto, que no tenga al pueblo indígena
- Que se politice
- Que pierda el sentido de pertenencia, la identidad regional
- Daño ambiental y del territorio del resguardo
- Que entren otras empresas del interior, que se les dé facilidad
- Daño ambiental
- Que no se cumpla
- Perdida de la cultura
- La apertura de carretables puede ocasionar, daño ambiental y extracción de minerales no renovables
- Que los gobiernos de turno politicen la ejecución del proyecto
- Que el gobernante de turno no tenga en cuenta este plan en la elaboración del Plan de Desarrollo, un ejemplo es el puente del río Vaupés
- La colonización
- La falta de vinculación de la parte indígena en la implementación del proyecto
- Que se incumpla el plan por parte de los mandatarios de turno y del presidente de la república.

<b>Mesa 3 (04-04-2022)</b>	<b>Mesa 4 (05-04-2022)</b>
<p>Se plantearon dos situaciones, donde unos decían que la vía de Miraflores hacia Carurú, lo ideal sería un teleférico, la otra una vía carretable que en el pasado la hizo la guerrilla, poder reactivarla, pero llegaron a una conclusión que las dos van a causar impacto ambiental terrible, se decidió apoyar y fortalecer la vía fluvial, ya que no se toca el bosque, lo ideal es fortalecer y mejorar las embarcaciones, pero hay un inconveniente, que es, que verano, los ríos Unilla e Itilla, que son los que le dan el agua al río Vaupés se seca, si están llegando barcos de 100 toneladas de Miraflores a Carurú, por ese lado se puede fortalecer el transporte de carga y pasajeros, hacer una marcación como hace Guainía, Leticia y San Andrés, tener registro de la entrada de las personas, no es solo cobrar ya, sino hacer un seguimiento y</p>	<p>Modo Carretero: Lo primero que habría que señalar es que hubo consenso y es que este modo para el territorio no aplicaría por las connotaciones ambientales y socio culturales que tendría que desarrollar el tipo carretero en esta región del país. Otra modalidad de los caminos tradicionales se destaca que la mayoría las comunidades indígenas cuentan con esta alternativa, y que están en concordancia con los temas ambientales y con las costumbres tradicionales de las comunidades, el reto es la adecuación y mantenimiento, en algunas ocasiones lo asumen las comunidades, pero también debe ser función y compromisos de los entes municipales y departamentales.</p> <p>Modo Fluvial: es la conectividad natural del territorio y el medio más cercano por donde las comunidades indígenas se han movilizadas por cientos de años, medio de transporte tradicional, se analizaron los elementos que acompañan al modo en infraestructura, hicieron énfasis, en explorar otras alternativas como combustibles de origen</p>

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 61
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>control estricto. Para saber dónde va y cuánto se demora.</p> <p>La otra parte de la vía fluvial entre Carurú a Yuruparí, es navegable permanentemente, no hay cachiveras, no hay piedras, es un afluente permanente, la vía de Pucarón a Yuruparí, hay dos vías, una pavimentada y una sin pavimentar, por allí ya tenemos tránsito, lo que hace falta es el transporte ya que los comerciantes privados cobran entre 70 mil u 80 mil pesos el trasbordo, el problema es de Yuruparí a Mitú, hay 6 o 7 cachiveras, en temporada de lluvias es 100 navegable, pero en verano hay que trasbordador y sacar toda la carga. Una de las soluciones serían unos interconectores pero ¿cómo hacerlos?, mirar una alternativa sostenible.</p> <p>La otra parte es el fortalecimiento de los puntos donde están las pistas, pavimentarlas y hacerles mantenimiento, Mitú es el centro y base para todo entre municipios y comunidades, no hay interconexión entre comunidades, y la parte de las fronteras, poder implementar un comercio binacional, sin embargo, con Yavaraté Brasil es muy costoso por ello no es factible, es un territorio de pensionados y lo cuidan un comendo del Ejército, la llegada es por vía aérea son 45 minutos y por el río son 2 días, hay 45 o 50 cachiveras.</p>	<p>fósil, pensemos en energía solar, algunos ejemplos de otros países donde se usan embarcaciones propulsadas por energía solar y también en tema de estaciones para las diferentes embarcaciones ya sea de carga o pasajero.</p> <p>Retos: en cuanto a las cachiveras, tenemos un ejemplo puede ser interesante, Pucarón a Yuruparí, donde se ha construido una infraestructura alterna para solventar el paso difícil pero también ese tipo de intervenciones trae problemáticas, como por ejemplo, en este sitio hay colonización, mayor deforestación, agregado en que las comunidades ya no se dedican a las actividades tradicionales, a las chagras, sino que ahora trabajan como cotereros, para los trasbordos, hay que tener precaución en los modos u opciones para solventar retos, porque pueden derivar en esta problemáticas.</p> <p>Modo aéreo: Sigue siendo prevalente, un modo importante, trata de controlar el crecimiento poblacional, hubo una importante inversión de adecuación de aeropuerto y aeródromos.</p> <p>Transversales: tema del marco regulatorio, para todos los modos, presencia y capacidad institucional y políticas binacionales, fortalecer acuerdos internacionales para que sean funcionales a nuestros propósitos u objetivos.</p>
<p><b>Mesa 3 (05-04-2022)</b></p>	<p><b>Mesa 4 (05-04-2022)</b></p>
<p>Lo primero que hay que señalar es que el modo carretero tiene dos visiones contradictorias, ayer dijeron que carreteras no, pero hoy unos que dicen si y otros que no, hay</p>	<p>En relación con la última mesa, como hacemos para que en la realidad se concreten con alternativas ambientales sostenibles y socialmente</p>

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 62
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

dos visiones, se menciona el tema de mantenimiento de las que existe actualmente Mitú Bogotá Cachivera y después pensar en construir el otro tramo, Bogotá Cachivera a Monforth. Hay un tema de mejorar un camino tradicional entre Monforth y Tiquié para conexión con Brasil llegar a Pará Cachivera. Los que no están de acuerdo con las carreteras, plantearon cables aéreos que causan menos impacto sobre el territorio y en comunidades y sus tradiciones, los cables aéreos pueden cumplir la misma función de trasportar carga de Tiquié a Mitú, el tema de aprovechamiento de recursos minerales de construcción a partir de perder el vínculo con afloramientos rocosas como se ve en la carretera actual. También vemos como en la actual carretera procesos de adecuación de sitios de deforestación para pastoreo de ganado.

El modo camino caminero tradicional: casi todas las comunidades indígenas tienen este tipo de comunicación, son caminos angostos de menos de un metro, para no intervenir el bosque, se respetan los árboles más grandes. Hay retos, caminos que no se han mantenido, se debe hacer intervención por parte de las administraciones entes territoriales y resguardos.

Modo Fluvial: recordamos que parte de las comunidades indígenas son hombres y mujeres de agua, siempre han tenido esa relación y hay un vínculo tradicional, muchas comunidades q están en la frontera, se identificaron, el otro pedazo de conectividad con el modo carretero que es caño Tiquié, san Gabriel hasta manaos. Había divergencia si en Brasil había productos más económicos, algunos productos como un bulto de cemento

aceptables y de benéficos para la comunidad, hay varios elementos que ya se han mencionado en las otras mesas, en corto plazo, la pavimentación de las pistas, generación helipuertos de cables comunitarios. Innovación en términos de administración como pueden ser cables manejados de manera comunitaria.

Modo Fluvial: existe necesidad de mejorar o generar interconexiones, la intermodalidad se da en las cachiveras, pero el esfuerzo humano es grande, en términos del desembarco y caminar hasta 40 minutos, allí se habló de tecnología y oportunidades a partir de la tecnología por ejemplo rieles, vehículos overcraft que son anfibios, allí se mejora la eficiencia del tiempo a través de naves con turbinas externas, que tienen una capacidad de carga importante, fortalecer y mejorar la tecnología en las redes de frío, ya se cuenta con embarcaciones refrigeradas, como podemos mejorar las embarcaciones con tecnología, posiblemente también utilizando energía solar., ,adicionalmente, en los aspectos tecnológicos, manejar embarcaciones para el manejo de los lixiviados, de la carga orgánica y productos perecederos que generan residuos que terminan en los cuerpos de agua, se busca disminuir la contaminación.

Modo Terrestre: se revisaron los trazados de los caminos ancestrales, que resultan del conocimiento de años y años, de ir pasando por esos sitios. También puede haber caminos rectificados de manera q acorten las distancias, esto con tecnología satelital y otros análisis podrían aportar al mejoramiento. El mantenimiento de los caminos, incluyendo la construcción de

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 63
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>desde el interior del país vale 40 mil pesos y desde Brasil vale 16 mil, otros dicen que la comida y la gasolina es costosa, se debe hacer un estudio y corroborar la información si es viable.</p> <p>Modo aéreo: la infraestructura es precaria, comparada con Brasil, para el tema fronterizo Yavaraté y Bocas de Querarí, se podrían utilizar esas pistas a través de acuerdos binacionales, están pavimentadas, operan de manera más continua, hay que buscar cómo establecer esos acuerdos. Las longitudes de las pistas, son mayores que la comunidad y podrían permitir aviones de carga de mayor tamaño.</p> <p>El subsidio del combustible y para Mitú como cabecera departamental, el tema de habilitar el libre comercio o libre competencia entre entidades prestadoras del servicio aéreo para evitar la competencia desleal y el marco regulatorio ponerlo a funcionar.</p> <p>Trasversales: la regulación tarifaria del transporte fluvial, aéreo, la incrementación del kilo aéreo y fluvial, que aumenta los precios en los productos, la regulación de precios e insumos y otros productos que llegan, abrir posibilidades de mercado, que lleguen a la zona supermercados de cadena que pueden venir a competir con los que han acaparado el mercado y el equilibrio de precio. Relación con el círculo del transportador es el mismo comerciante, imposibilitados ponen los precios a todo.</p> <p>Fortalecimiento de capacidad institucional, hay un vacío de instituciones, no hay quien</p>	<p>puentes, para las zonas donde hay caños y humedales.</p> <p>Transversales: se dan un ejemplo concreto donde están las principales cachiveras, adelante y atrás de Mitú, puede ser una posibilidad de generar cables atravesando humedales, por ejemplo, en la ruta Mitú-Tapurucua.</p> <p>Algo muy importante en el análisis de la oportunidad de que sea una opción carretable, es entender la política por la cual se explica la apertura y deforestación a lo largo de los 50 kilómetros de la vía Mitú - Bogotá Cachivera, y es que fue una política de colonización donde se permitió la intervención de un kilómetro a lado y lado, esa política se revisó y habría desde la perspectiva de los que están a favor de la carretera, digamos menos impacto, dado que si el acuerdo es no generar esas áreas de intervención, sería un sistema de control desde lo comunitario, lo que se concluye es que definitivamente la gobernanza que se tiene desde los resguardos generaría que tienen esa reglamentación del uso de suelo a la largo y ancho de las carreteras, sin embargo, hay inquietud sobre lo que podía se el impacto de genera ese efecto espina de pescado, por lo tanto se considera necesario revisar otras alternativas tipo cables aéreos, alternativa segura y de oportunidad de apoyo al turismo.</p> <p>Trasversales: control poblacional, el cambio tecnológico puede tener implicaciones sociales, por ejemplo, la gente que vive de ser coterros, como pensar en que la alternativa de interconexión involucre a estos gremios, impactaría positivamente, y así se disminuye la posible dinámica actual de crecimiento de estos</p>
--	--

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 64
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

<p>supla las necesidades de la frontera, no hay Dian, no hay Cancillería, inspector fluvial y la fuerza militar reducida.</p> <p>Conocer más a profundidad la nueva ley de fronteras y capacitar a las comunidades, en las políticas binacionales, se necesita empezar a hacer incidencia desde el orden nacional y departamental, para fomentar el intercambio entre los países.</p> <p>Se carece de voluntad política para poderse llevar a cabo, se debe implementar señalización fluvial</p>	<p>asentamientos alrededor de los puntos de intercambio.</p> <p>En relación a la política de control poblacional en términos generales hay que controlar la entrada de la población al territorio, se deben generar políticas parecidas a san Andrés, también se mencionó la existencia de varios proyectos en esquema Reed allí hay posibilidad de financiamiento para proyectos comunitarios de infraestructura de transporte. Finalmente, una propuesta es la demanda de transporte de sacar productos a Mitú, pero sería más eficiente un sistema que recoja los productos, un sistema de cable que saque la producción.</p> <p>Como hacer acompañamiento y fortalecimiento a las comunidades de la gestión de sus proyectos comunitarios, ellos mismos gestionen recurso directo.</p>
--	--

<b>SÍNTESIS MITÚ</b>
<p><b>MAPA DE SUEÑOS:</b></p> <p><b>Sueños:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Línea de transporte de pasajeros para Carurú y Taraira económica</li> <li>• Tener más apoyo para mejorar las carreteras, para poder viajar sin ningún problema a las comunidades lejanas.</li> <li>• Línea aérea que conecte a las comunidades</li> <li>• Transporte multimodal, desarrollo de la vía Mitú-Monforth-Santacruz, conexión con Brasil.</li> <li>• Transporte en menos tiempo y de fácil acceso a Mitú como centro de comercialización</li> <li>• Que las comunidades tengan muelles fluviales adecuados</li> <li>• Una lancha de acero inoxidable en el muelle del puerto calvo</li> <li>• Adecuar el puerto del calvo para el descargue del combustible</li> <li>• Un transporte terrestre que interconecte con el interior del país y el exterior con el país vecino</li> </ul>

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 65
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Mejorar la parte carretable y sostenible, una interconexión con país como Brasil vía fluvial, por Pará Cachivera, Monforth a Mitú
- Tener un transporte en menor tiempo con acceso a Mitú
- Multimodal, tren conexión fluvial y caminos
- Un transporte seguro con facilidad de acceso a nuestra selva amazónica
- Un transporte que reconozca y atienda de manera segura, confortable, servicio y permanente de la conectividad interna y externa
- Un sistema de transporte integrado, teniendo en cuenta las condiciones geográficas del departamento del Vaupés
- Fortalecer y optimizar el transporte fluvial, teniendo en cuenta las condiciones geográficas del departamento de Vaupés
- Garantizar apoyo al transporte terrestre entre las comunidades del departamento.
- Transporte, seguro, confortable, ágil y económico que responda a las necesidades de movilidad del territorio del Vaupés.
- Un transporte terrestre que interconecte con el interior del país y el país vecino
- Fortalecer el transporte fluvial, pero con garantías económico teniendo en cuenta a la población indígena, la importancia de territorio ancestral.
- Que se garantice un apoyo total para el tema de transporte terrestre, comunicación interna a través de trochas y caminos que se comunican entre sí.
- departamento Del Vaupés cuente con un transporte seguro, confortable, ágil que responda a las necesidades de los pobladores con innovación tecnológica y combustible sostenible.

### MESAS:

1. ¿Cuáles son las principales limitantes, cuellos de botella, problemas y problemas para el transporte de carga y de pasajeros? Indique, ¿cuáles son los corredores de movilidad que actualmente utilizan para el transporte de carga y de pasajeros.

- Se hizo trazados de las rutas y caminos ancestrales para la movilización de un lugar a otro, tienen un camino por el cual hacen su recorrido a pie y con carga, el recorrido puede demorar 4 días de un centro poblado a otro haciendo trasbordo a una lancha por las arterias fluviales, se evidenció que la carretera que va a Monforth desde Mitú, solo tiene un tramo pavimentado, de resto toda la conectividad terrestre se maneja a pie a través de los caminos ancestrales.
- En la identificación de la infraestructura se evidencia que algunas pistas se encuentran mal ubicadas.
- Se encuentran bastantes limitantes como lo son las cachiveras ya que en función de la misma topografía hace complejo el movimiento de carga y pasajeros.
- Desde Taraira, hay un camino ancestral para sacar minerales, la conexión es vía aérea a Mitú-Taraira, de Taraira a la Pedrera que es un punto importante de conexión con el Amazonas; Hay navegabilidad por el río Caquetá pasando por el Apaporis y el río Taraira, que permiten la salida de los insumos.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 66
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

- Evidenció que la carretera que va a Monforth desde Mitú, solo tiene un pedazo pavimentado, de resto toda la conectividad terrestre se maneja a pie a través de los caminos ancestrales
- Todo se transporta por las arterias fluviales, si bien existe una carretera pavimentada de 5 kilómetros en la vía Mitú-Monforth, con Brasil tenemos la posibilidad de hacer una apertura que le dé continuidad a esa vía.
- Algunos limitantes son los grades trayectos que se deben realizar a pie, los caminos no están en buen estado, las comunidades son quienes mantienen las pistas y el transporte vía aérea sale muy costoso. Se están buscando puntos de conexión hacia centros poblados.
- Se logró identificar muchos caños que se conectan y son navegables, pero no todos los tipos de embarcaciones pueden transitar por ellos.
- La relación principal de Mitú se da desde san José, Bogotá y Villavicencio, que son los 3 principales orígenes de donde proviene la mercancía y la carga, que Mitú funciona como un punto central que distribuye hacia Carurú, Yavaraté y Taraira que son tres principales centros al interior del departamento, ese transporte de mercancías se hace principalmente por modo aéreo y fluvial, siendo el corredor principal de esa ruta, el río Vaupés desde Miraflores, Calamar, Carurú y Mitú. Hay unos puntos críticos en este recorrido, básicamente en Yuruparí, porque se debe hacer un trasbordo.
- La navegabilidad de Mitú, hacia la parte oriental por el río Vaupés, no es tan viable por la existencia de 64 cachiveras lo que hace que se dificulte la navegabilidad.
- Solo hay 3 puntos de aeropuertos que están en los municipios, Mitú es el centro de acopio aéreo y las comunidades cuentan con un aeropuerto pequeño que está solo al servicio de la comunidad
- Otro punto de la identificación de la infraestructura, es que algunas pistas no están ubicadas adecuadamente, como la de Yavaraté, esa está en la frontera con Brasil; de igual manera se identificaron las rutas de navegabilidad más importantes, si bien la mayoría de los afluentes pueden ser navegables hay muchas limitantes como las cachiveras en función de la misma topografía que hace complejo el tránsito de la carga y de pasajeros.
- La Conexión con el país vecino, es muy importante de resaltar como darle continuidad desde Brasil a Vaupés, teniendo en cuenta que ellos pueden ser centro logístico de carga e insumos importante y mucho más fácil que Miraflores, el punto Parí Cachivera es transitable desde el río Tiquié.

**2.** ¿Cuáles son los PRINCIPALES RECORRIDOS (orígenes y destinos de transporte) que suele realizar, tanto al interior del departamento como hacia otras regiones del país, con o hacia los pasos de frontera y si lo utilizan para transportar carga o para pasajeros?  
¿Cuánto tiempo toma, cuánto cuesta?

- Se identificaron corredores de conectividad en la rotación con el grupo de los transportadores, se marcan las rutas de transporte fluvial de pasajeros y carga

resaltando los puntos de dificultad para navegabilidad, se resalta el punto aéreo del cual salen los vuelos para las comunidades; todos los vuelos llegan a Mitú.

- Un corredor que no estaba identificado, que baja desde Miraflores a Lagos del Dorado para coger el río Apaporis y por el cual se mueve mucha carga y que posterior llega a Buenos Aires.
- Adicionalmente, los participantes de las comunidades indígenas marcaron los caminos ancestrales que se utilizan de acuerdo con la ubicación de las comunidades resaltando el recorrido y la intermodalidad, caños, para hacer el trasbordo.
- Se resalta la conexión con Brasil, en Pará Cachivera. Se habla de que en los años 2000 existió un proyecto intermodal sobre el río Vaupés y la idea era que en los puentes donde hay cachiveras, se hiciera la construcción de rieles para permitir el transporte de carga, el proyecto en estudio.

**3. ¿Qué infraestructura y corredores de transporte se deberían plantear para generar BENEFICIOS al desarrollo de la región y el bienestar de las poblaciones?**

- Se decidió apoyar y fortalecer la vía fluvial, ya que no se toca el bosque, lo ideal es fortalecer y mejorar las embarcaciones; están llegando barcos de 100 toneladas de Miraflores a Carurú que fortalecen el transporte de carga y pasajeros, hacer un seguimiento y control estricto
- La otra parte es el fortalecimiento de los puntos donde están las pistas, pavimentarlas y hacerles mantenimiento, Mitú es el centro y base para todo entre municipios y comunidades, no hay interconexión entre comunidades.

**Modo Carretero:**

- Mejorar/mantener Mitú – Bogotá Cachivera
- Construir Bogotá Cachivera – Monforth
- Mejorar/ mantener Monforth – Caño Tiquié (Pará Cachivera), Brasil
- Cables Aéreos

**Modo Caminero:**

- Caño Tiquié para conectar San Gabriel – Manaos
- Menor número de cachiveras
- Diferentes visiones sobre la posibilidad de abastecimiento, en relación con mayor o menos precios
- Taraira-Pedreira-Villa Betancourt: actual fuente de abastecimiento de productos para consumo

**Modo Aéreo:**

- Negociación con país vecino (Brasil)
- Utilizar espacio aéreo: Yavaraté y Bocas del Querarí (Brasil)
- Tienen mejor infraestructura, pistas pavimentadas entre 800 y 4 mil metros
- Permite la operación de aviones de carga de gran tamaño
- Subsidio de combustible para avión (Comunicación interdepartamental)
- Marco regulatorio

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Memorias del Primer Ciclo de Talleres	Página 68
		FECHA: (2022/05/05)	
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

Elementos transversales:

- Marco regulatorio para condiciones especiales del departamento
- Regulación de tarifas de transporte, kilo a 5 mil (aéreo) y mil (fluvial)

4. ¿Cómo visualizan un sistema de transporte para la región que sea acorde con las condiciones particulares, sociales, culturales y ambientales de la Amazonía?

- Existe necesidad de mejorar o generar interconexiones.
- La intermodalidad se da en las cachiveras, pero el esfuerzo humano es grande.
- En términos del desembarco y caminar hasta 40 minutos, se habló de tecnología y oportunidades a partir de la tecnología por ejemplo rieles, vehículos over craft que son anfibios, allí se mejora la eficiencia del tiempo a través de naves con turbinas externas, que tienen una capacidad de carga importante.

**Link del Blog:**

<https://patiscolombia.wixsite.com/patis/videos-relacionados>