




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

PLAN DE PARTICIPACIÓN  
ÉTNICA

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

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 2
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## INDICE


<b>INDICE</b>	<b>2</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>5</b>
<b>2. NORMATIVIDAD</b>	<b>5</b>
<b>3. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN</b>	<b>7</b>
3.1. OBJETIVO GENERAL	8
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	8
<b>4. MAPA DE ACTORES</b>	<b>8</b>
<b>5. METODOLOGÍA Y ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN</b>	<b>9</b>
<b>6. ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN CON LOS ACTORES DE LAS COMUNIDADES ÉTNICAS.</b>	<b>11</b>
6.1. MEMORIAS DE GUAINÍA	14
6.2. MEMORIAS DE AMAZONAS	32
6.3. MEMORIAS DE VAUPÉS	49

## Esquemas


Esquema 1 Marco Normativo comunidades de la región Amazónica. ....	6
Esquema 2 Marco Normativo complementario de las comunidades de la región Amazónica. ....	7
Esquema 3 Actores étnicos PATIS .....	9
Esquema 4 Diagrama ciclo de estrategia de participación étnico - PATIS.....	10

## Fotografías

Fotografía 1 Entrada a la comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía. ....	16
Fotografía 2 Curripaco. Comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía. ....	18
Fotografía 3. manso Chorro Bocón y Venado custodios de los Cerros de Mavicure. Guainía. ....	20
Fotografía 4 Caminos ancestrales comunidad Puinave. Asenso al Cerro Mavicure. Guainía. ....	21
Fotografía 5 Socialización Mesa Caminos Ancestrales - PATIS. Guainía.....	22
Fotografía 6 Petroglifo. Resguardo Coayare El Coco. Guainía. ....	23
Fotografía 7 Casa indígena. Comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía. ....	24
Fotografía 8 Afloramientos rocosos río Guaviare – Frontera con Venezuela. Amanaven, Guainía. ....	26
Fotografía 9 Ejercicio 1 cartografía social caminos ancestrales PATIS. ....	27
Fotografía 10 cartografía social caminos ancestrales PATIS.....	27
Fotografía 11 Maloka Comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía. ....	28
Fotografía 12 Camino ancestral. Resguardo El Remanso Chorro Bocón. Guainía.....	30

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 3
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Fotografía 13	Paneles solares. Resguardo Almidón La Ceiba, Guainía.	31
Fotografía 14	Proyecto de miel comunidades curripaco y puinave. Resguardo Almidón La Ceiba, Guainía.	31
Fotografía 15	Mesa Caminos Ancestrales PATIS. Leticia, Amazonas.	34
Fotografía 16	El árbol que camina. Lagos de Yahuaraca. Leticia, Amazonas	35
Fotografía 17	Vista a los ríos Loretoyacu y Amazonas. Puerto Nariño, Amazonas	36
Fotografía 18	Las pirañas. Mercado indígena Leticia,	37
Fotografía 19	Diversidad de productos indígenas. Mercado Leticia, Amazonas	37
Fotografía 20	Casa cultural. Comunidad San Martín de Amacayacú. Resguardo Puerto Nariño. Amazonas.	39
Fotografía 21	Exposición cartografía social caminos ancestrales PATIS - Río Amazonas.	40
Fotografía 22	Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS - Río Amazonas.	40
Fotografía 23	Exposición cartografía social caminos ancestrales PATIS – Trapecio Amazónico.	41
Fotografía 24	Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – Trapecio Amazónico.	41
Fotografía 25	Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – Resguardos vía de los Kilómetros.	42
Fotografía 26	Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – Resguardos vía de los Kilómetros.	42
Fotografía 27	Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – departamento del Amazonas.	43
Fotografía 28	Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – departamento del Amazonas.	43
Fotografía 29	Preparación del casabe. Comunidad San Martín de Amacayacu, Amazonas.	44
Fotografía 30	Maloka comunidad San Martín de Amacayacu, Amazonas.	45
Fotografía 31	Ampliación de la vía de los kilómetros (Ruta Nacional 85). Leticia, Amazonas.	46
Fotografía 32	Mercados indígenas en Leticia, Amazonas.	47
Fotografía 33	Participantes mesas caminos ancestrales Mitú, Vaupés.	51
Fotografía 34	Maloka Resguardo Puerto Golondrinas, Vaupés.	53
Fotografía 35	Artesanías indígenas. Vaupés.	54
Fotografía 36	Embarcación sobre el río Mitú. Vaupés.	54
Fotografía 37	Puente en mal estado de camino ancestral. Resguardo Puerto Golondrinas. Vaupés.	56
Fotografía 38	Camino ancestral Resguardo Puerto Golondrinas. Vaupés	57
Fotografía 39	Estacionamiento de bongos sobre el río Mitú. Vaupés.	58
Fotografía 40	cartografía social caminos ancestrales PATIS Mitú, Vaupés.	59
Fotografía 41	Ejercicio 2 de cartografía social caminos ancestrales PATIS - Mitú, Vaupés.	59
Fotografía 42	Cartografía social PATIS caminos ancestrales. Mitú, Vaupés.	59

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 4
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


Fotografía 43 Valla entrada Comunidad Puerto Golondrinas, Vaupés. ....	60
Fotografía 44 Proceso de preparación del casabe. Comunidad Santa Marta, Vaupés. ....	61
Fotografía 45 Embarcaciones sobre el río Mitú, Vaupés. ....	61

## Ilustraciones

Ilustración 1 Cartografía social caminos ancestrales PATIS .....	27
--	----

## Tablas

Tabla 1. Asistentes al primer ciclo de talleres PATIS .....	11
Tabla 2. Asistentes al primer ciclo de talleres PATIS .....	12
Tabla 3 Caminos ancestrales identificados en cartografía social PATIS para el departamento de Amazonas.....	43

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 5
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## 1. Introducción

Patrimonio Natural Fondo para la Biodiversidad y Áreas Protegidas suscribió con EPYPSA el Contrato de consultoría VA-CCON-037-2021, cuyo objeto de “Formular el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, considerando la integración y complementariedad de los medios y modos de transporte para garantizar la conectividad intrarregional en convergencia con la Nación, aplicando un enfoque diferencial sociocultural y de sostenibilidad integral del territorio.”


En el marco del referido contrato, se presenta el Plan de participación Étnico, el cual es un informe autónomo por parte de la consultoría, en donde se muestra la propuesta de integración de la formulación del PATIS con las comunidades étnicas y posteriormente los resultados que se obtuvieron, en aras de contribuir al desarrollo sostenible y equitativo de la Amazonia.

Así es como se propone, un proceso de Participación Ciudadana que incluye varias estrategias y ciclos de trabajo, que permita recopilar los intereses, necesidades, cuestionamientos, potencialidades y demás elementos que aporten en la definición de la visión futura de la región desde el PATIS. El reconocimiento del componente étnico, permite tomar en consideración su concepción de mundo, de bienestar y de relación consigo mismo, con los otros y con el territorio, las formas de relación e interacción al interior de sus grupos y con las otras culturas; su normatividad propia y sus formas de gobierno. Estos aspectos son valiosos a la hora de formular el Plan de Transporte Intermodal para la Amazonía Colombiana desde la Sostenibilidad.

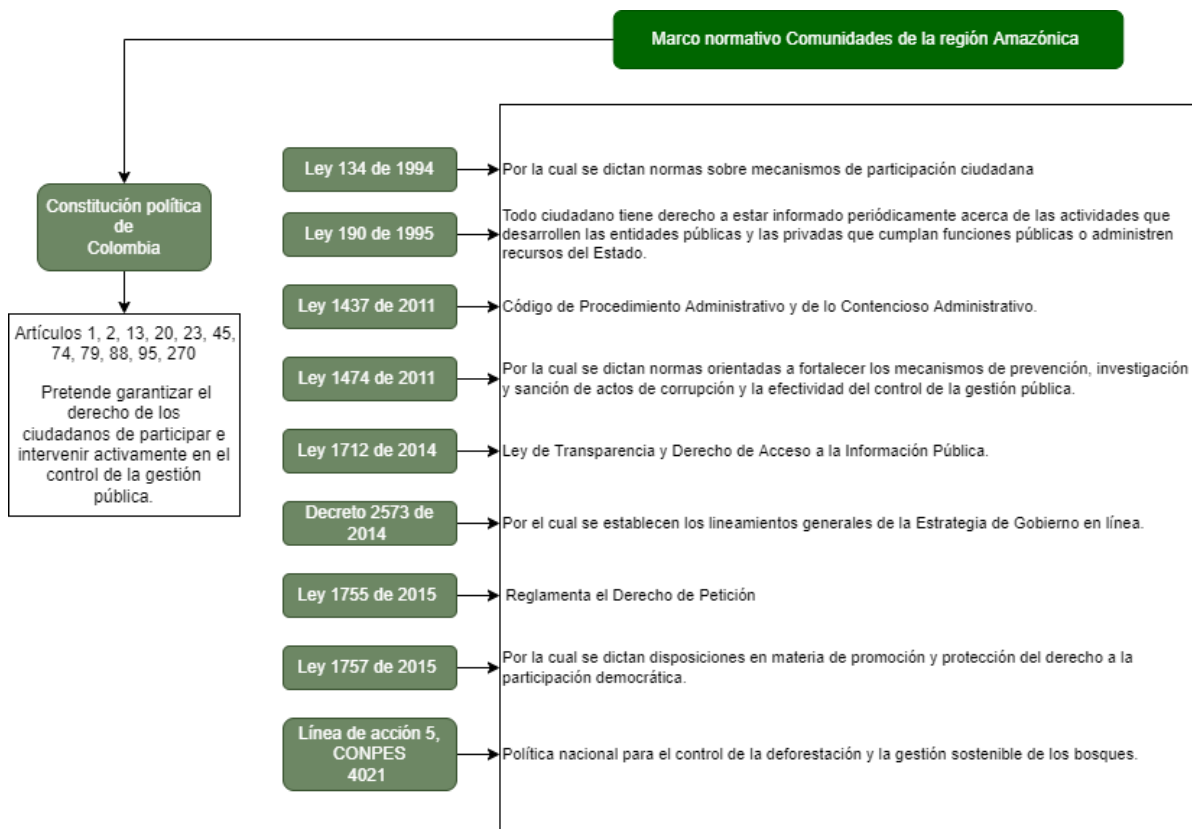
En este sentido, el presente documento se estructura de la siguiente manera: I. Marco general normativo asociado a las comunidades de la región Amazónica, II. Los objetivos y alcance del plan de participación, III. Descripción de los actores involucrados en el componente étnico IV. La metodología y la estrategia de participación y V. Los resultados obtenidos a partir de las memorias de las comunidades étnicas.

## 2. Normatividad


En la región de la Amazonia, se contempla el derecho constitucional y legal de participar activamente en todas las decisiones que afectan a las comunidades, tanto en su vida económica, política, administrativa como cultural. La garantía del goce efectivo del derecho a participar y al acceso a la información que tiene todo ciudadano se ampara en el siguiente marco normativo:

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 6
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

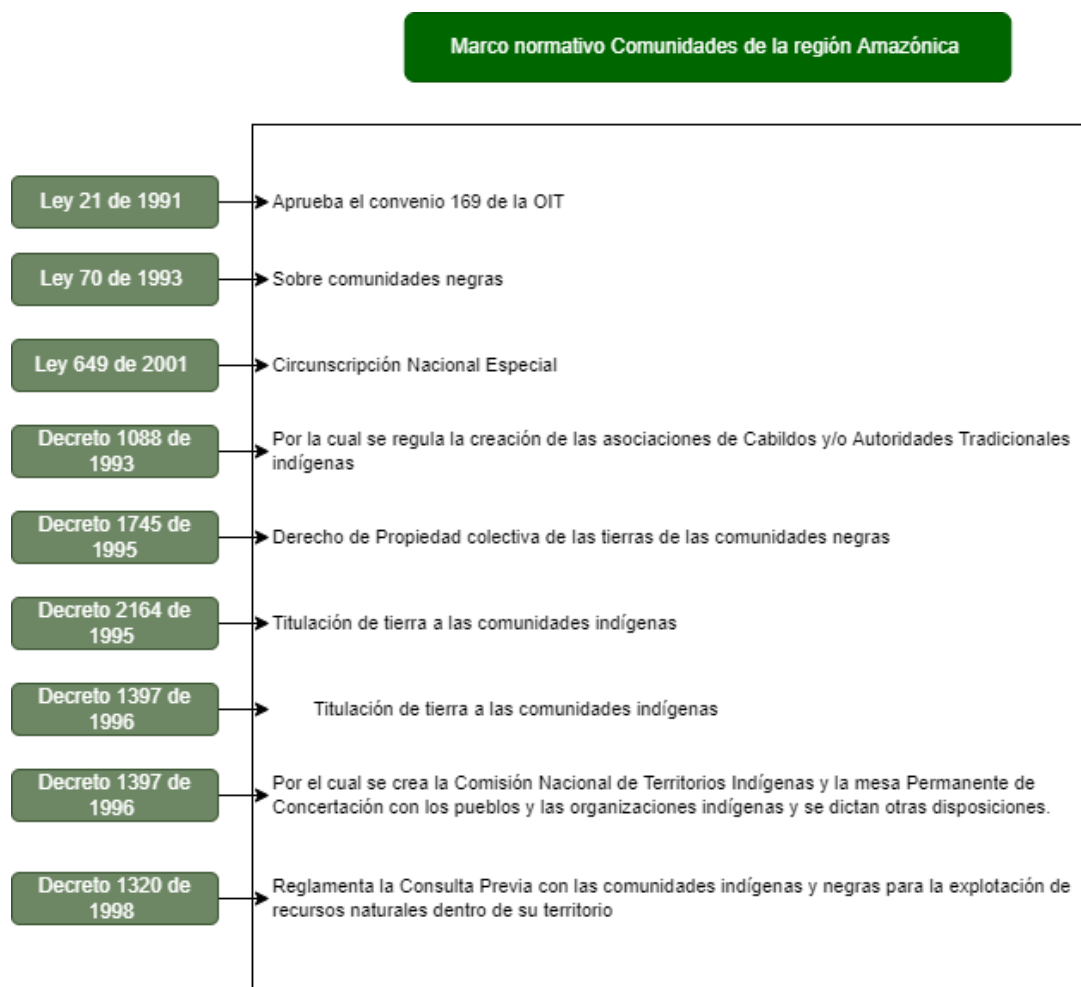
*Esquema 1 Marco Normativo comunidades de la región Amazónica.*



*Fuente: EPYPSA, 2022*

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 7
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


*Esquema 2 Marco Normativo complementario de las comunidades de la región Amazónica.*



*Fuente: EPYPSA, 2022*

### 3. Objetivos y Alcance del plan de participación

Se pretende generar espacios de participación voluntaria, adecuada, pertinente e incidente de diversos actores étnicos que habitan en la Amazonía. Este proceso de alcance y escala regional permitirá que indígenas, afrocolombianos, campesinos, puedan hacer sus aportes y recomendaciones, empleando el enfoque diferencial para contribuir a la construcción de consensos que propendan en la formulación, gestión y materialización del PATIS desde una participación activa, responsable, inclusiva, constructiva y efectiva.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 8
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Para ello dentro de la concepción del plan de participación se plantean los siguientes objetivos:

### 3.1. Objetivo General

Promover la participación ciudadana desde el enfoque diferencial incidente en la formulación del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, bajo los principios de equidad, diversidad y corresponsabilidad, a partir de la implementación de diversas estrategias, que permitan a la diversidad de actores étnicos regionales informarse, expresarse y organizarse alrededor del Plan, para que contribuyan a la construcción de escenarios de trabajo colaborativo, al desarrollo local, a la democracia participativa y a los procesos de control social oportuno y sostenible.


### 3.2. Objetivos Específicos

- Promover la articulación e integración de los diferentes actores étnicos presentes en el territorio, para recoger sus expectativas y propiciar nuevas esferas de trabajo colaborativo para la región.
- Reconocer las necesidades relacionadas con el transporte de cargas, mercancías y personas en los modelos actuales y ancestrales propios de las comunidades étnicas de la Amazonía colombiana.
- Visibilizar el PATIS y generar un mayor sentido de apropiación por parte de las comunidades étnicas que apoyen en la proyección y sustentabilidad de este Plan.

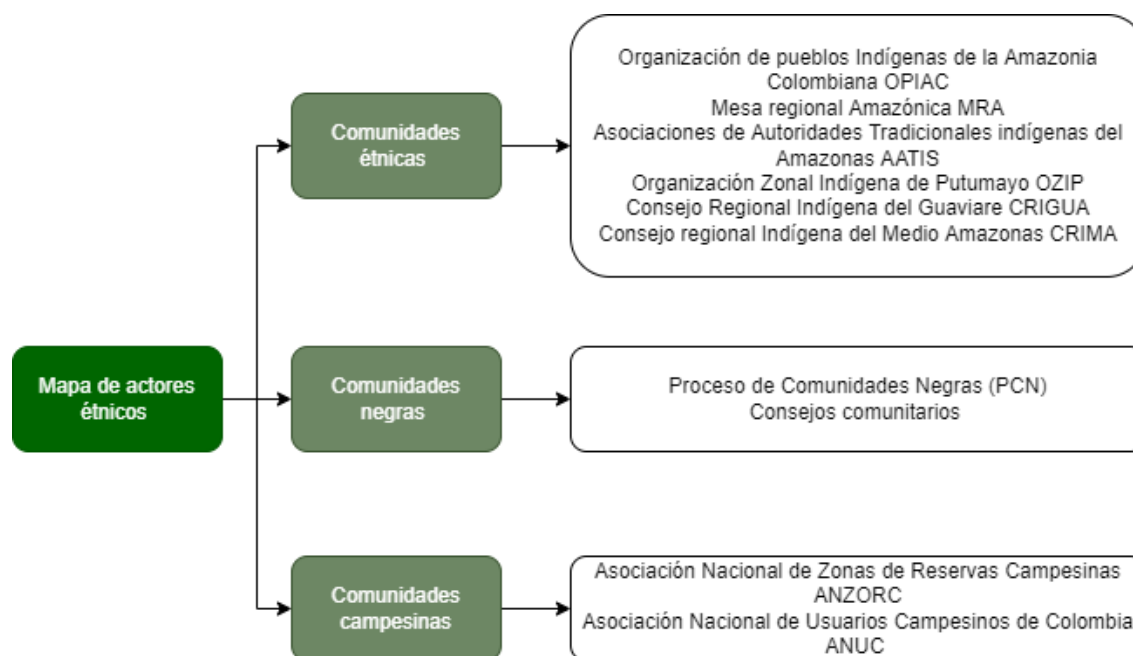
## 4. Mapa de Actores

En el desarrollo del Plan de Participación Étnico PATIS se contempla la participación de los actores de las comunidades étnicas: indígenas, comunidades negras y afrocolombianas, campesinas dentro de las lógicas de poblamiento de la Amazonía colombiana:



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 9
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Esquema 3 Actores étnicos PATIS



Fuente: EPYPSA, 2022


## 5. Metodología y Estrategia de participación

Esta propuesta es parte integral del Plan de Participación General del PATIS; pero en su intención de aplicar el enfoque diferencial se plantea organizar un ejercicio de inmersión con las comunidades con el fin de reconocer la memoria del territorio, las historias de sus comunidades y los valores culturales y ambientales que hay en la región de la Amazonia.

En este sentido, la apuesta metodológica se propone recoger las voces de los habitantes de este territorio, reconocer sus formas ancestrales y comunitarias de transportarse por el territorio que le permitan al PATIS reconocer esas realidades y aportar a la solución de las necesidades más sentidas de las comunidades en torno a los modos y usos del transporte.

Se plantean cuatro escenarios de diálogo específico con las comunidades étnicas dentro de la estrategia de participación planteada en el Plan de Participación PATIS y aplicando el enfoque diferencial:

- Encuentros con líderes nacionales de las comunidades étnicas:** Se realizarán encuentros con las autoridades indígenas del orden nacional (Mesa Regional Amazónica, Opiac) como habitantes ancestrales del territorio, junto con los representantes del gobierno nacional vinculados al proceso PATIS. Este será un

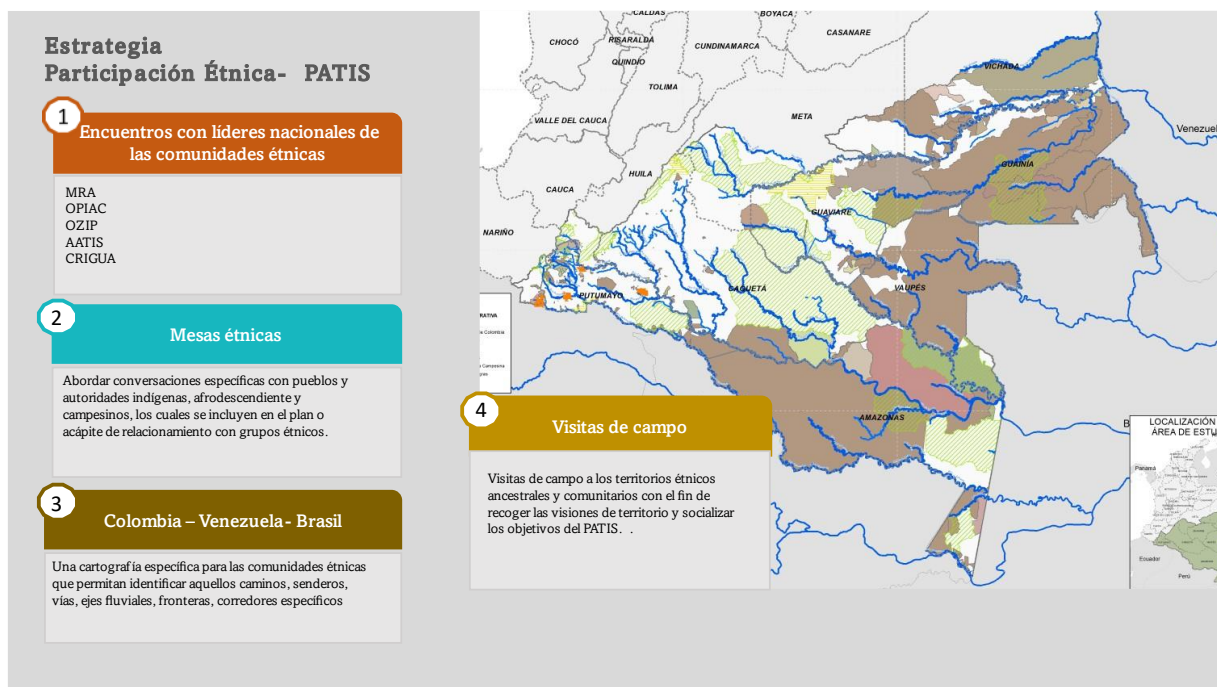
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 10
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

espacio para la presentación y explicación del proceso, las diferentes etapas de implementación y serán a la vez, espacios para la recepción de las inquietudes y posturas de la organización indígena con respecto al PATIS.


- b. **Mesas étnicas:** Se trata de espacios para abordar conversaciones específicas con pueblos y autoridades indígenas, afrodescendientes y campesinas, los cuales se incluyen en el plan o acápites de relacionamiento con grupos étnicos del PATIS. En estos espacios se buscará reconocer las oportunidades y debilidades de estas comunidades frente al diseño e implementación de un sistema de transporte intermodal.
- c. **Cartografía social:** Se realizará una cartografía social con actores de las comunidades étnicas, que permitan identificar aquellos caminos ancestrales, senderos, vías, ejes fluviales, fronteras, corredores específicos.
- d. **Visitas de campo territorios ancestrales:** Con el fin de tener un mayor conocimiento de las dinámicas del territorio, así como de la construcción del diagnóstico de transporte intermodal, se realizarán visitas de campo en algunos de los territorios étnicos ancestrales y comunitarios con el fin de recoger sus visiones de territorio y socializar los objetivos del PATIS.

Como insumo complementario a este Plan de Participación Étnico PATIS, se propone la revisión previa de los planes de vida de las comunidades, la cual se realiza en el producto 3 de diagnósticos, para tener un mayor acercamiento de las condiciones de la vida comunitaria y del territorio con relación a sus dinámicas de transporte.

*Esquema 4 Diagrama ciclo de estrategia de participación étnico - PATIS*



Fuente: EPYPSA, 2022

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 11
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

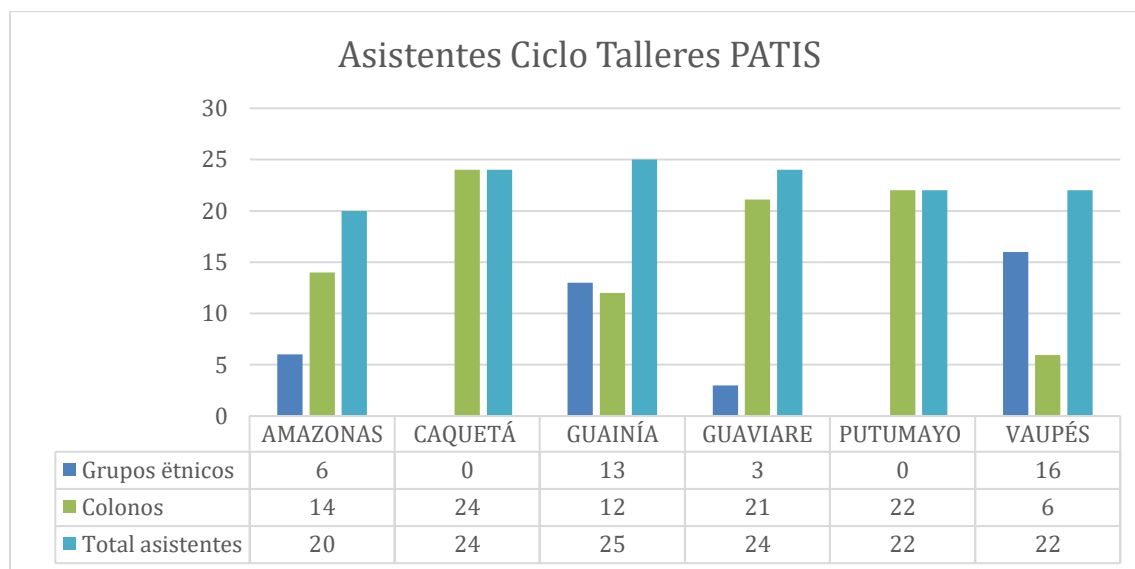
## 6. Espacios de participación con los actores de las comunidades étnicas.

Como antecedentes, el pasado 1 de abril se sostuvo una reunión con los representantes de la OPIAC donde se socializó el proyecto y presentó la metodología de los talleres participativos, se recibieron las respectivas sugerencias las cuales fueron adoptadas para el proceso.

Posteriormente, el día 14 de junio de 2022 se desarrolló una reunión con la Mesa de Regional Amazónica, la cual contó con la participación del Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, Visión Amazonía y el equipo técnico del PATIS – Epypsa, donde se presenta la metodología y avance del proceso del Plan y dónde se acuerda adelantar los procesos participativos con todos los actores del territorio.

En el proceso de participación PATIS, en lo que corresponde a los ciclos de talleres, se ha contado con la participación étnica, donde en el primer ciclo se contó con 137 asistentes de los cuales el 28% se identificó como perteneciente a algún grupo étnico (indígena, afrodescendiente).

Tabla 1. Asistentes al primer ciclo de talleres PATIS



Fuente. EPYPSA, 2022


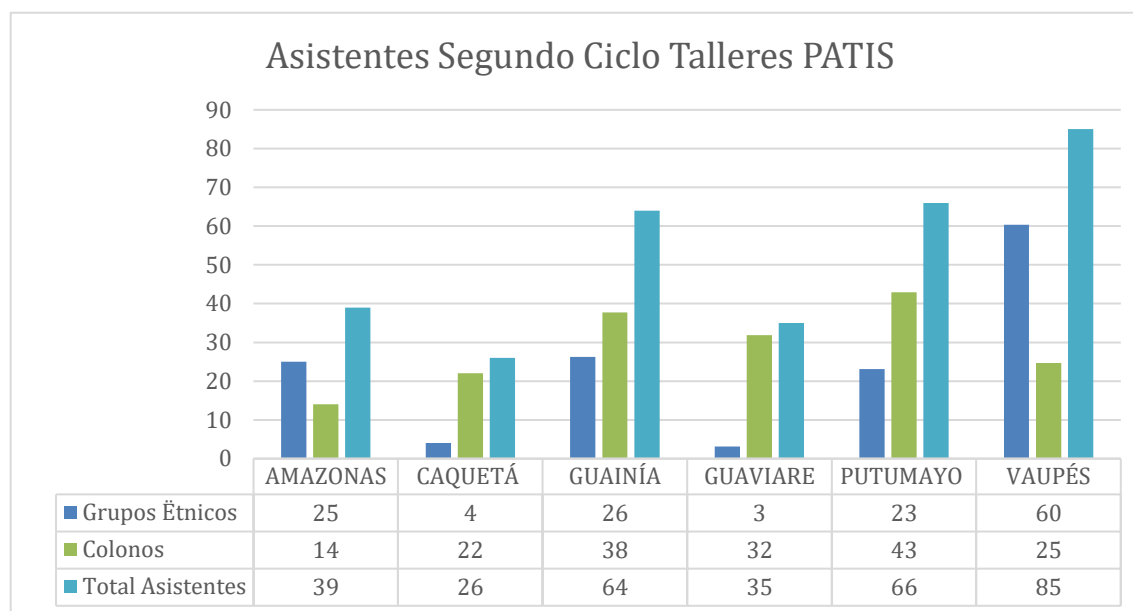
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 12
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Tabla 2. Asistentes al primer ciclo de talleres PATIS




Fuente. EPYPSA, 2022

Durante los meses de junio y julio de 2022 se desarrolló el segundo ciclo de talleres en los seis departamentos amazónicos donde se contó con una participación general de 315 asistentes, de los cuales el 45% se identificaron como pertenecientes a un grupo étnico.

En este segundo ciclo se desarrollaron las mesas étnicas, las cuales contaron con la participación de las comunidades indígenas, representados por los capitanes de los resguardos, presidentes y delegados de las Asociaciones de las Autoridades Tradicionales Indígenas – AATIS.


La participación en estas mesas contó con una participación total de 142 personas quienes asistieron a los diferentes talleres programados en los departamentos: Amazonas (25 representantes), Vaupés (60 representantes) y Guainía (26 representantes), en menor proporción en los departamentos de Putumayo (23 representantes), Guaviare (3 representantes) y Caquetá (4 representantes). El presente capítulo recoge las memorias de las intervenciones y ejercicios desarrollados en los departamentos donde se desarrolló el ejercicio en su totalidad.

La metodología de las mesas étnicas contó con tres partes de profundización en el diálogo con las comunidades: en primer lugar, se realizó una mesa étnica, sesión que tuvo lugar luego de los talleres regionales, donde se construyó un círculo de palabra para expresar las problemáticas y necesidades de los pueblos en torno a los caminos ancestrales y sus

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 13
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

necesidades de transporte; en segundo lugar, la construcción de una cartografía social pintando los caminos ancestrales; y, en tercer lugar, las visitas a los resguardos indígenas por parte del equipo técnico PATIS, Epypsa.

En este capítulo se van a presentar las memorias de las comunidades étnicas de los departamentos del Amazonas, Guainía y Vaupés, en estas, se recogen los testimonios e intervenciones a partir de una participación voluntaria de sus habitantes, los cuales desean expresar las problemáticas en torno al transporte y a los caminos ancestrales de sus comunidades, reflejando así los resultados de los objetivos propuestos en el tercer capítulo.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 14
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


## 6.1. Memorias de Guainía

# GUAINÍA


Inírida, 23 de junio de 2022

## MEMORIAS MESAS CAMINOS ANCESTRALES

Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible



Mujer indígena de la comunidad Caño Raya, pueblo curripaco.  
Resguardo Cacahual, ríos Atabapo e Inírida, Guainía.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 15
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## GUAINÍA

\*\*\*

## MEMORIAS MESAS CAMINOS ANCESTRALES


Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible - PATIS

Inírida, 23 de junio de 2022

MESAS CAMINOS ANCESTRALES

\*\*\*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 16
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

En la ciudad de Inírida, el día 23 de junio de 2022, se reunieron el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente, la firma Biotopo, el equipo técnico de Epypsa y las comunidades indígenas, representados por los capitanes de los resguardos: *Almidón La Ceiba, Bachaco Buenavista, Bajo Rio Guainía Y Rio Negro, Caranacoa Yuri Laguna Morocoto, Carrizal, El Venado, Parte Alta Rio Guainía, Paujil, Remanso Chorro Bocón, Tonina-Sejal-San José*, con el objetivo de recoger la visión ancestral indígena sobre sus caminos ancestrales, escuchar la visión de territorio y su conexión con el transporte intermodal sostenible, para recoger sus necesidades más sentidas y llevar, desde el enfoque diferencial, sus propuestas para la formulación del PATIS.


La metodología de las mesas étnicas contó con tres partes de profundización en el diálogo con las comunidades: en primer lugar, se realizó una mesa étnica, sesión que tuvo lugar luego de los talleres regionales, donde se construyó un círculo de palabra para expresar las problemáticas y necesidades de los pueblos en torno a los caminos ancestrales y sus necesidades de transporte; en segundo lugar, la construcción de una cartografía social pintando los caminos ancestrales; y, en tercer lugar, las visitas a los resguardos indígenas por parte del equipo técnico PATIS, Epypsa.

*Fotografía 1 Entrada a la comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía.*



*Fuente. EPYPSA, 2022*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 17
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## MESAS ÉTNICAS

A continuación, se recogen los testimonios e intervenciones de las personas asistentes sobre las problemáticas en torno al transporte y a los caminos ancestrales de las comunidades indígenas del departamento del Guainía.

### ***Ramón Alberto Sandoval – Asocrigua***

Las comunidades ancestrales en la geografía del departamento se encuentran dispersas. Hay una limitante y es que el combustible para esas comunidades, como sabemos aquí en estos departamentos fronterizos la gasolina es demasiado costoso. Las comunidades no cuentan con una economía sólida que les garantice ese derecho para asegurar ese transporte hacía sus comunidades.

Esto es una cuestión del Ministerio de Minas y Energía que nos garantice ese combustible para que las comunidades vengan a realizar sus actividades a Inírida. Un ejemplo son los abuelitos que cobran su bono de manutención de adulto mayor, vienen desde Zancudo a reclamar ochenta mil pesos (\$80.000) y van al supermercado y cobran una botella de jabón, una libra de azúcar, una de sal y pago su transporte en motocarro y ya se fue la plata y fuera de eso tiene que ayudarle al capitán porque o sí no lo vuelva a traer. **Necesitamos una política clara del estado para que nos garantice a las comunidades un transporte digno y más seguro, porque no tenemos un transporte económico.**


### ***Lino Meregildo – Resguardo Guainía Medio, Puerto Colombia***

El suministro de la gasolina, una es subsidiada. Pero por ejemplo de la ruta que viene del Casiquiare para llegar a Puerto Colombia, San Felipe la gasolina se volvió muy cara por la crisis con Venezuela, entonces conseguimos que la gasolina se volviera subsidiada pero no alcanza porque son rutas muy largas.

Ahora la gaveta o voladora no es recomendable para las personas porque trae problemas para la visión de las comunidades por el movimiento, y la radiación.

Antes empleábamos la ruta por Venezuela por el Orinoco para bajar al Casiquiare y llegar a San Felipe pero como se cerro la frontera, ahora empleamos la ruta de Huesito a Puerto Caribe pero esta ruta es costosa y muy difícil de transitar porque toca en el tractor. Este recorrido dura una semana en unas condiciones muy duras. Entonces imagínese como el dinero de las transferencias se van comiendo el dinero en el transporte.

Que hacemos nosotros los más lejanos, tuvimos que aplazar nuestros proyectos para poder tener algo de la comunidad porque todo se va en transporte. Usted tiene doce millones de pesos y la mitad se va en el transporte.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 18
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

### ***Resguardo Caño Bocón – Bachaco Buena Vista***

¿Por qué no dura la gasolina subsidiada? Porque bajan los galones de gasolina para la minería sin controles del ejército. El problema más grande es el combustible, tenemos 300 barriles subsidiados y no duran nada.

Mi resguardo toca solamente ríos, tiene una extensión de 73.320 hectáreas, allá cuando hay un enfermo, ese un problema. El Hospital presta los servicios de ir a traer al paciente pero que ocurre, se muere el paciente porque el transporte nunca llega. Le dicen a uno pongan el combustible ustedes, pero allá no hay combustible porque dónde va a encontrar combustible usted. Y así como sube el combustible sube también la carne y todo lo que llega aquí.

Andrés Idal, Bogotá

Estoy buscando mis raíces. Estoy fortaleciendo una organización indígena estamos enfocados a escuchar a las comunidades en términos de transporte y todas sus necesidades y cómo convertirlas en oportunidades.

Estas dificultades de la gasolina pueden verse traspuesta en términos de transición energética de las comunidades en los ríos.

La gobernación en Guainía viene haciendo la transición energética de las comunidades indígenas instalando paneles solares y prácticamente el 90% del departamento está funcionando con energía solar. Podemos seguir transitando esa senda de transición energética siguiendo el ejemplo de ciudades amazónicas como Manaos que básicamente tienen transportes intermodales completamente energéticos como lanchas eléctricas, el **Guainía podría hacer esa transición a sus lanchas eléctricas principalmente para las comunidades indígenas y apostarle a esta sostenibilidad ambiental.**




*Fotografía 2 Curripaco. Comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía.*

Es importante poner un orden de control para determinar efectivamente que usuario se beneficia de la gasolina subsidiada y hacer una veeduría a ese consumidor final y pues es difícil de determinar en las condiciones actuales porque venden un derecho al zarpe y venden es el derecho, pero no se sabe que lleva esa embarcación y resulta que la gasolina se va para la mina.

Así que sí hacemos la transición energética a un Guainía totalmente solar es algo que no está lejos de nuestra realidad. La región lo necesita.

La propuesta de un corredor turístico amazónico es la herramienta sostenible que nos permite convertir nuestra riqueza natural, expresada en selva, paisajes, pájaros, anfibios, humedales, ríos, cascadas, cerros. Es algo que nos permite transitar a economías sostenibles y no extractivas. El renglón económico de las

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 19
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

comunidades en el departamento no puede ser la minería.

El turismo puede organizarse junto con las comunidades indígenas para que ellas tengan una participación mucho más significativa en cuanto a las riquezas que nos ofrece el territorio.

### ***Camilo García – Resguardo el Remanso***


El ochenta por ciento de la población del departamento del Guainía somos indígenas y estamos ubicados en la zona rural.

En el extremo de la Guadalupe, Nuevo Morichal, Río Inírida y por el Guaviare que es la última comunidad que se llama Carpintero que son de la etnia Siquani.

En 1984 cuando fue Comisaria Graciela Ortiz de Mora, ella fue la que abrió la carretera con maquinaria y la dejó, así como está ahorita. Antes que se abriera esa vía destapada, las comunidades indígenas que viven por las orillas del río Guainía y el río Negro no llegaban a Inírida porque no había comunicación. Cuando se abre la vía pueden subir los compañeros indígenas curripacos y ahora ellos viajan y compran sus cosas, lo más necesario en Inírida, porque allá los blancos colocan el precio como ellos quieren. Esta situación pasa porque ellos tienen que meter el precio del transporte de la mercancía. Si arreglamos la vía de Huesito, sé que van a bajar los costos de la mercancía.

Allá una libra de sal vale ocho mil pesos (\$8.000), que es un costo importante para nosotros los indígenas porque nosotros no hacemos la sal. Esto es así porque en invierno esa vía tiene tramos donde las aguas cubren la vía de dos a tres metros de profundidad. Esta es la vía Huesito – El Pato – Puerto Caribe que era una vía de los caminos vecinales. La importancia de esa vía es que comunica al último rincón de Colombia que comunica a una parte de Venezuela y a Brasil.

El río Guainía es nuestro otro eje de comunicación, porque este atraviesa el departamento 1300 km, pero 300 km no son navegables por los raudales y mis paisanos que están allá no pueden venir sino una vez en el año por los raudales y por el combustible.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 20
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


*Fotografía 3. manso Chorro Bocón y Venado custodios de los Cerros de Mavicure. Guainía.*



**La propuesta es mejorar la carretera para las comunidades del bajo Guainía y por el río Guainía sería subsidiar el combustible.**

La mayoría del territorio no es tan productivo como en las vegas del Guaviare, solamente se puede cultivar lo que es la yuca brava y la piña amazónica, pero para traer los productos una persona que viva en Morichal Nuevo que traiga sus productos a Inírida tiene que viajar casi dos semanas porque debe hacer muchos trasbordos.

Pero las personas que viajan por el río Inírida por el raudal de Mapiripana sufren mucho porque el costo del combustible es muy alto. Así que las comunidades indígenas deben ser beneficiadas del combustible subsidiado.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 21
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)



*Fotografía 4 Caminos ancestrales  
comunidad Puinave. Asenso al Cerro  
Mavicure. Guainía.*

Luis Antonio Rodríguez - Resguardo El Paujil

La visión tradicional que venimos a poner aquí tiene muchas partes de ver. De acuerdo a la economía que manejamos es la pesca, la yuca brava, la piña, el ají. Aquí todas las comunidades transportan sus productos en un bongo o en lancha y el motor. Las comunidades viven de una, dos, tres horas las más cercanas. Nos movemos principalmente por las rutas de Guainía, Guaviare, Inírida y Atabapo que son las rutas que llegan a Inírida. Pero para las comunidades más distantes necesitamos fortalecer el transporte aéreo.

Entonces el tema del transporte surge para diferentes situaciones: para la economía, la salud, la educación y ahora el turismo. Queremos emplear ahora el transporte para el turismo que debemos garantizar al visitante para que venga a conocer.

**Aquí no nos aplican ni los subsidios de transporte aéreo ni el subsidio para gasolina. Aspiramos que las comunidades de los resguardos tengan esa garantía.**

El transporte terrestre también es necesario para que podamos transportar el llevar las mercancías al resguardo porque son distancias tierra largas. **Es importante crear un capítulo en los Planes de Vida sobre el transporte indígena porque estas reflexiones son importantes para mejorar la calidad de vida de las comunidades indígenas.**


**Efraín Bautista – Comunidad Resguardo Paujil**

**Una de las solicitudes que nosotros queremos hacer es que se abra el capítulo indígena en este PATIS y en los Planes de Vida. Que se tenga en cuenta la palabra de las comunidades indígenas de acuerdo cómo se está proyectando este Plan.**

Nuestro resguardo indígena el Paujil tiene cerca de 8.000 habitantes aquí vecinos al municipio de Inírida. Es el epicentro de las comunidades indígenas del departamento, llegan de otras regiones, tienen sus casitas ahí, pero son de otros resguardos. Hemos dado este espacio de brazo abierto a todos lo que vienen aquí por sus formas de vida. Esto quiere decir que somos un punto muy importante, de referencia.

Aquí al otro lado del río, nosotros sembramos yuca y otras especies, nosotros pensamos que es necesario construir una especie de puente que sea necesario para que cruce la gente porque la trayectoria es siempre larga y ahí cubriría tres lagunas que tenemos allá: Matasave, Cajaro y Matraca. En este punto están fabricando mañoco, casabe y ellos tienen que transportar siempre cargas pesadas durante cinco horas de camino y necesitamos mejorar esa parte. Esto es importante también para nuestros proyectos de turismo.



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 22
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


*Fotografía 5 Socialización Mesa Caminos Ancestrales - PATIS.  
Guainía.*



Yo llevo más de cuarenta años de investigar mi cultura y aún no sabemos nada. Es necesario conocer nuestra historia y reflexionar en por qué tenemos que adaptarnos en crear cosas novedosas, entonces cómo vivían nuestros antepasados sin dañar. Nuestros antepasados vivieron miles de años sin carreteras, sin estar pensando esto que ahora nos preocupa a nosotros. Esto se podría llamar “medioambientesidio”. Estamos proyectando para asesinar a nuestra tierra, desangrándola por la creación de las carreteras.

Pensemos como viven en Bogotá y nosotros vamos para allá. A veces muchos de nosotros, no solo de aquí del Guainía sino de la Amazonía hay líderes que pensamos, no debería ser así la proyección. Pero muchas veces debemos aceptar porque no hay otra salida. Sin embargo, en nuestra mente humana debe quedar plasmada, también, la visión que no debería ser así. Entonces nuestros antepasados cómo se defendían para desplazarse y lo que yo me encontré en mi investigación es que cómo se trasladaban cómo hacían para desplazarse grandes distancias en un día, empleaban medios de la naturaleza, utilizaban plantas para caminar y llegaban no se sabe cómo. Pero hoy no tenemos esa imaginación en nuestra mente, pero hoy tenemos como que aplazar eso, no pensar eso, como decirles a nuestros ancestros: no nos interesa esa forma de vivir.

Las dos culturas, a veces se enfrentan, la cultura occidental y la cultura indígena y a veces yo digo que son dos polos opuestos, que no se pueden ver, pero lo que más predomina aquí es la cultura occidental que nos está imponiendo, todas las cosas para “ser mejor”.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 23
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

*Fotografía 6 Petroglifo. Resguardo Coayare El Coco. Guainía.*



Yo quisiera que se creara un grupo de investigadores inquietos que se preocupara por mirar esas formas de vida de nuestros antepasados. Yo he soñado que fue diferente y vivieron muchos años sin dañar el medio ambiente. Los dejo con esa reflexión que es muy importante para este plan.


***John Kennedy López Martínez. Resguardo Río Atabapo, Comunidad La Concordia***

Agradecido con la presencia de los líderes de mi resguardo que se encuentran aquí. El precio del combustible es una realidad, y esto no es de nosotros.

Hablando de caminos ancestrales. La falencia de nosotros es en esta temporada que llueve mucho y está inundado, el transporte es muy escaso. Esto dificulta la educación, porque nosotros los cubeos traemos a nuestros hijos a remo. Nuestros ancestros no dependían del combustible y eso no puede limitarnos.

La mayoría de nosotros que somos evangélicos, en la época de Sofía Muller nadie dependía del combustible. En la comunidad ya tenemos una escuela hasta el quinto grado, viendo la necesidad que lo niños llegaban muy mojados o sucios, y esto fue posible con la Secretaría de Educación. Aunque todavía nos faltan sillas y muebles. Los niños de grado sexto a grado once, se trasladan en una ruta que pagamos mensualmente.

Estamos trabajando en los proyectos de turismo ancestral y para allá si vamos en moto, motocarro o taxi, para que puedan ir los turistas a nuestra comunidad. También estamos en proyectos de recuperación de la lengua materna y en tejidos.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 24
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

### ***Juan José Yepes. Periódico El Paisano***

Para complementar lo que han mencionado, el tema del alto costo del combustible si es una dificultad para los habitantes del departamento. Sin embargo, existen otras problemáticas como en el río Inírida, hay **cinco raudales para llegar a los resguardos del alto río Inírida, las comunidades deben bajar la carga de las embarcaciones**, pasarlo por una piedra, esto es muy dispendioso y esta es la oportunidad para visibilizar ese tipo de problemáticas de las comunidades indígenas. Son cargas muy pesadas y algunas veces, se pierden en esta operación.

**La vía Huesito es otra necesidad muy sentida de la población y es una vía que se puede hacer transitable** y también está el puente caño Pato que se encuentra en un noventa por ciento de la obra, pero se está deteriorando y no sirve para nada porque no tiene las rampas.

**En Barrancominas hay una vía que conecta a varias comunidades Mirolindo, Pueblo Nuevo, Laguna Colorada y por la dificultad de acceso no pueden tener una educación** que les permita que los niños ni los profesores puedan ir a las escuelas que están construidas pero inhabilitadas. Hay parte en la que hay caños y los puentes ya no funcionan porque están en muy mal estado.


*Fotografía 7 Casa indígena. Comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía.*



### ***Hugo Ramos. Secretaría de Asuntos Indígenas – Planes de Vida***

Viendo todo lo que hemos aprendido hoy, la sugerencia es que haya un **capítulo en los Planes de Vida que se refiera a como nos vamos a integrar como comunidades**




CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021	 Patrimonio Natural	Plan de Participación étnico	Página 25
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

**indígenas a esta iniciativa que es del orden nacional, y tenemos que desde cada comunidad reflexionar y lograr plasmar en el documento de Plan de Vida lo que respecta a esta necesidad puntual del transporte, movilidad y conectividad.**

El tema de la conectividad es importante y correlacionado al tema de transporte porque puede ayudar a reducir costosos y difíciles desplazamientos para ir a estudiar, para la gestión de los capitanes que puedan estar conectados con los ministerios, entre ellos sin necesidad de estos viajes tan costosos y largos. Entonces la comunicación puede mejorar estas condiciones de vida.

Estoy muy atento para escuchar sus propuestas porque estos Planes de Vida son un ejercicio de Gobernanza y Gobernabilidad, como estábamos hablando. En este momento hay planes de vida que se están formulando, otros que se encuentran en proceso de actualización y otros que toca imprimirlos porque ya están listos.

Cada vez aparecen nuevos temas como drogadicción, prevención, violencia doméstica y son aspectos que antes no se habían considerado pero que hoy resulta de gran importancia para las comunidades. Ahora vemos que este tema del transporte es vital para hacerle frente a la modernidad y no quedarnos rezagados porque necesitamos integrarnos porque somos parte de la sociedad y desde la selva también podemos participar.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 26
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


*Fotografía 8 Afloramientos rocosos río Guaviare – Frontera con Venezuela. Amanaven, Guainía.*

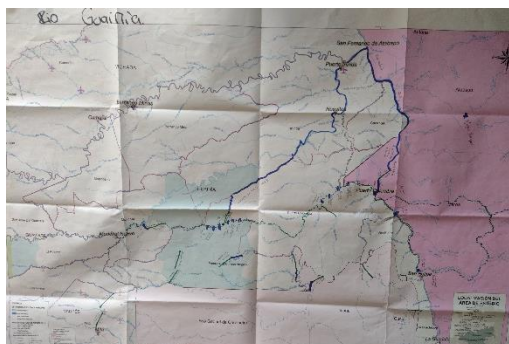


## CARTOGRAFÍA SOCIAL

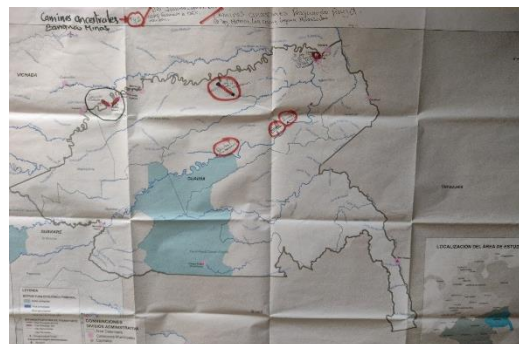
El trabajo de cartografía social permitió la identificación de los principales caminos ancestrales ubicados en los principales ríos del departamento Guaviare, Inírida, Vichada, Atabapo, Orinoco, Guainía, Río Negro. La concepción que en este departamento se tiene de los caminos ancestrales tiene que ver con una funcionalidad de transporte de personas como de cargas de sus productos agrícolas básicos para abastecer principalmente el mercado central de Inírida y las mercancías que complementan la canasta básica familiar de los pueblos indígenas ubicados en diferentes sectores del departamento.

De esta manera, se crean pequeñas conexiones, en algunos casos intermodales que conectan con los corredores principales del PATIS, en este caso, con el corredor San José del Guaviare – Inírida y con el corredor Puerto Gaitán - Inírida.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 27
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)



*Fotografía 9 Ejercicio 1 cartografía social caminos ancestrales PATIS.*



*Fotografía 10 cartografía social caminos ancestrales PATIS.*

*Ilustración 1 Cartografía social caminos ancestrales PATIS*




## VISITAS DE CAMPO

En las visitas de campo se recorrieron algunos caminos ancestrales de algunos resguardos, se realizaron entrevistas y se registraron las problemáticas de las comunidades indígenas en los temas relacionados al transporte en su diario vivir. Algunos de ellos recibieron al equipo técnico PATIS, Epypsa en sus malokas y convocaron a la comunidad para participar de los conversatorios.

### **RESGUARDO CACAUAL - COMUNIDAD CAÑO RAYA – PUEBLO CURRIPACO**

Esta comunidad se encuentra sobre las riberas del río Atabapo, frontera con Venezuela. Sus pobladores hacen parte de los pueblos curripaco y tikuna, estos últimos provenientes del Brasil. La comunidad de Caño Raya cuenta con proyectos étnoturísticos y emplean como principales vías de acceso al resguardo, los ríos que componen la estrella fluvial del


CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 28
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Inírida. En cuanto a sus necesidades de transporte la comunidad pide tres puntos importantes:

- Una embarcación con motor para atender las necesidades de la comunidad, puesto que solo se cuenta con una embarcación, que limita el transporte de las personas como de las cargas.
- La conexión a internet y a buena señal de celular puede contribuir a mejorar el tema de transporte puesto que ahorraría desplazamientos.
- La adecuación del camino ancestral con arreglo de los senderos y la instalación de amoblamientos que les permita un tránsito mucho más cómodo a las comunidades, que recorren grandes distancias con menores y cargas que exceden los siete kilos de peso.

*Fotografía 11 Maloka Comunidad Caño Raya. Resguardo Cacahual, Guainía.*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 29
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

### **COMUNIDAD REMANSO CHORRO BOCON – PUEBLO PUINAVE**

*Entrevista a Camilo García.* “Las dinámicas productivas del departamento confluyen al puerto de Inírida, que es como una isla porque está bordeada de ríos, atrás llegan las bocas del río Guaviare, limita con el río Inírida y también la bordea en su parte rural el río Atabapo, en límites con Venezuela. Allí llega el plátano, ají, maíz, patilla, papaya, ahuyama, la yuca dulce que se siembra en las riberas del Guaviare, sembrado por colonos como por indígenas de los pueblos tikuna y piapoco.

Ahorita ocurre que las zonas inundables del Guaviare, conocidas como banquetas, ya se desbordan por el exceso de agua que se da por efectos de cambio climático. Entonces, ahora no se alcanza a que se logre recoger las cosechas o a que descanse la tierra.

Por el río Atabapo viven los pueblos curripacos y yeral, estos pueblos son de origen brasilero, y se dedican a la yuca brava y sus derivados en sus conucos. Pero también pueden tener guamas, piñas, batata, ají, ñame, caimarón, asaí.


Por el río Inírida la mayoría de las comunidades son indígenas de los pueblos puinaves y curripacos. Aquí se siembra la yuca brava de donde se saca el casabe, el mañoco, el algodón. Entonces ellos surten esta parte de la dieta básica ancestral para Inírida. Esto es un conocimiento tradicional propio de las comunidades indígenas desde el cultivo hasta su procesamiento.

En cuanto a la pesca este río ofrece diferentes clases de peces como el tukunaré, pabón, bocón que son aguas más oscuras y es pesca artesanal. En el Guaviare se pesca de bagre o pescado de cuero. Todo esto se trae a la plaza del resguardo del Paujil. Los pescadores llegan en la mañana y en la tarde.

La forma de transportar los productos es en los bongos, que son balsas de madera de 12 a 16 metros y le caben de una a dos toneladas y son de motor 15 para economizar gasolina. Ellos viajan de noche para llegar a Inírida a las 6 de la mañana.

El tema de la ganadería por esta zona es muy difícil porque se requiere de dos predios, una que sea inundables y la otra que sea seca y nunca le llegue el agua. La zona ganadera se ubica en las sábanas del Guaviare y del Vichada, esto les permite transitar el ganado de tierras altas a tierras bajas, esto con el fin de engordar el ganado con tierras más fértiles. Los ganaderos son colonos, aunque hay comunidades indígenas que tienen de 10 a 20 cabezas. Un hato grande tiene 2.000 cabezas de ganado”.



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 30
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


*Fotografía 12 Camino ancestral. Resguardo El Remanso Chorro  
Bocón. Guainía.*



### **RESGUARDO ALMIDON LA CEIBA – PUEBLO PUINAVE - CURRIPACO**

Esa comunidad se encuentra ubicada a las orillas del río Inírida. Sus habitantes hacen parte de los pueblos Puinave y Curripaco, quienes adelantan proyectos productivos sostenibles como la apicultura ancestral de abejas sin aguijón y han constituido la Asociación de Meliponicultores de Guainía – ASOMEGUA, junto con este emprendimiento vienen desarrollado un proyecto étnoturístico y son beneficiarios de los programas de transición energética con paneles solares.

Las principales vías de transporte de la comunidad son el río Inírida y los caminos ancestrales los cuales han venido adecuando con trabajos comunitarios y en torno a sus proyectos productivos. También emplean las vías aéreas, ya que, por este medio ingresan los turistas que los visitan.


CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 31
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

*Fotografía 14 Proyecto de miel comunidades curripaco y puinave. Resguardo Almidón La Ceiba, Guainía.*



*Fotografía 13 Paneles solares. Resguardo Almidón La Ceiba, Guainía.*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 32
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## 6.2. Memorias de Amazonas

# AMAZONAS

Leticia, 8 de julio de 2022


## MEMORIAS MESAS CAMINOS ANCESTRALES

Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible



Mujer indígena, Resguardo San Martín de Amacayacú, Amazonas



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 33
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

## AMAZONAS

\*\*\*


## MEMORIAS MESAS CAMINOS ANCESTRALES

Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS

Leticia, 8 de julio de 2022

MESAS CAMINOS ANCESTRALES

\*\*\*

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 34
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)


En la ciudad de Leticia, el día 8 de julio de 2022, se reunieron el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente, el equipo técnico de Epypsa y las comunidades indígenas, representados por los curacas de los resguardos (Arara, El Vergel, Isla de Ronda, Kilometro, Macedonia, Mocagua, Nazaret, San Antonio de los Lagos, San José del Rio, San Sebastián, Santa Sofía y El Progreso, Zaragoza, Puerto Nariño: San Martín de Amacayacú y Buenos Aires), presidentes y delegados de las Asociaciones de las Autoridades Tradicionales Indígenas – AATIS, con el objetivo de recoger la visión ancestral indígena sobre sus caminos ancestrales, escuchar la visión de territorio y su conexión con el transporte intermodal sostenible, para recoger sus necesidades más sentidas y llevar, desde el enfoque diferencial, sus propuestas para la formulación del PATIS.

La metodología de las mesas étnicas contó con tres partes de profundización en el diálogo con las comunidades: en primer lugar, se realizó una mesa étnica, sesión que tuvo lugar luego de los talleres regionales, donde se construyó un círculo de palabra para expresar las problemáticas y necesidades de los pueblos en torno a los caminos ancestrales y sus necesidades de transporte; en segundo lugar, la construcción de una cartografía social pintando los caminos ancestrales; y, en tercer lugar, las visitas a los resguardos indígenas por parte del equipo técnico PATIS, Epypsa.

*Fotografía 15. Mesa Caminos Ancestrales PATIS. Leticia, Amazonas.*



A continuación, se recogen los testimonios e intervenciones de las personas asistentes sobre las problemáticas en torno al transporte y a los caminos ancestrales de las comunidades indígenas del departamento del Amazonas.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 35
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

### ***Resguardo Puerto Nariño – Omar Reina***

Nosotros en cuestión de transporte empleamos principalmente la vía fluvial y para el interior de las comunidades están los caminos ancestrales.

San Martín de Amacayacu es una comunidad que queda a 25 minutos entrando al río. En tiempo de sequía los niños estudian en Puerto Nariño y Macedonía y ellos se desplazan por camino ancestral caminando durante 30 y 40 minutos, se imaginarán cómo llegan al punto de la escuela. No contamos con un bote que sea especialmente para el desplazamiento de los estudiantes.

No hay movilidad de las comunidades hasta Leticia porque no tenemos embarcaciones, porque la gasolina es muy costosa. No hay un transporte disponible que nos permita atender las urgencias o las necesidades de nuestras comunidades porque quedan bien adentro y toca desplazarse hasta Puerto Nariño para acceder a la ruta pública.

### ***Resguardo San José del Río***

En tiempo de sequía es muy difícil salir de la comunidad. También los niños que van a estudiar tenemos que hay dificultades para lograr un transporte escolar. También para transportar los productos que vendemos aquí en Leticia.


### ***Resguardo Macedonia***

El transporte rápido tiene dificultades para las comunidades porque no tenemos la posibilidad de desplazarnos para salir a vender los productos, lo que es plátano, yuca, fariña, pero no contamos con un transporte grande que quepa la gente y las cargas.

*Fotografía 16. El árbol que camina. Lagos de Yahuaraca. Leticia, Amazonas*



A Macedonía hace tres años le dieron un bote y un motor, pero le dieron un motor 15 y una chalupa de 3 metros, entonces ahí no da para que los productores o las personas que de otros cabildos bajamos más de cuatro personas no caben en ese bote y es urgente que las

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 36
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

comunidades indígenas contamos con un transporte grande y seguro para transportar nuestras cargas.

Ahorita un pasaje en el rápido vale más de 35.000 pesos por persona hasta por allá, y hay días que no contamos con ese dinero y a eso hay que sumarle que debemos sacar las cargas hasta donde pasa el transporte para poderlo traer a la ciudad de Leticia.

En el tema educativo se cuenta con unos motores, pero es necesario que nos arreglen las vías por ejemplo a Mocagua, San Martín, Vergel a Zaragoza porque los niños no pueden llegar al colegio porque no hay como transitar o porque no hay plata para la gasolina. Entonces estas adecuaciones son necesarias en estos caminos ancestrales.

La adecuación de los caminos ancestrales debe hacerse de acuerdo con el conocimiento ancestral porque ponen palos que no sirven que duran dos meses, limpian y una vez y ya no vuelven. La idea es hacer un buen puente y lograr que las comunidades puedan poner su criterio en esos proyectos porque realmente que no hay un conocimiento de esos mantenimientos.

### **Comunidad Nazret**


Nosotros somos vecinos con la comunidad de San José y la mitad de las dos comunidades está el colegio María Auxiliadora y realmente los caminos de la comunidad al internado, están en muy mal estado y representan un peligro para los niños. Hay un puente que lo han prometido las administraciones, pero esta es la hora que no han solucionado el tema.

En cuanto al río, no contamos con un bote cómodo para transportarnos, las comunidades deben tener un transporte digno, que les permita transportarse y llevar sus productos y los niños.

*Fotografía 17. Vista a los ríos Loretoyacu y Amazonas. Puerto Nariño, Amazonas*





CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 37
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

### **Comunidad La Milagrosa**

La necesidad es de todos, aquí ninguna comunidad está bien dotada en cuanto al transporte. Desde San Martín hasta la Playa, vivimos las mismas necesidades, y para todos los gobernantes que se postulan es un compromiso y nunca lo cumplen.

Nosotros tenemos un puente que está en muy mal estado, que es importante para que los niños se desplacen a estudiar a Leticia, ya no lo podemos utilizar y es vital para la comunidad, pero las administraciones no le ponen interés a las problemáticas que las comunidades tenemos.

En cuanto a lo fluvial, la Secretaría de Agricultura nos hizo entrega de una chalupa y un motor fuera de borda 15, que es muy demorado, se llama “peque – peque” y en donde cabemos solamente cuatro personas. Entonces nosotros no podemos traer los productos de la comunidad, un guardacosta nos puede parar aquí por sobrecupo, por transportar mal los alimentos, en fin. Entonces son aspectos que a las comunidades indígenas nos manejan sin respeto y no le ponen interés a la gente.

Todos los años sufrimos con el transporte escolar, todos los años es el mismo compromiso ya se les paso necesidad, se les puso proyecto y nunca han tenido en cuenta. Solicitamos que nos traten con un transporte digno para las comunidades indígenas.


Las balsas no podemos desembarcar las balsas en el malecón porque nos cobran también el cuidado de bote, el permiso de estacionar. El malecón centro turístico de Leticia, está lleno de basura, es algo muy triste. No se puede consumir alimentos ahí porque es muy sucio. No hay controles de nada, están dañando el río. Nadie dice nada, todo ya lo están haciendo.

*Fotografía 18. Las pirañas. Mercado indígena Leticia,*



*Fotografía 19. Diversidad de productos indígenas. Mercado Leticia, Amazonas*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 38
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

### ***Comunidad Puerto Rico***

Las comunidades queremos nuestro transporte y estamos muy lejos de Puerto Nariño y lo mismo que expresaron los compañeros, tenemos embarcaciones muy pequeñas y motores muy demorados, estamos aislados porque no tenemos como sacar los productos y como hacer las visitas que necesita la comunidad cuando tiene que venir hasta Leticia.

### ***Resguardo Zaragoza***

Una comunidad de 810 habitantes, sin ningún tipo de comunicación solamente la vía fluvial, no podemos hacer una llamada, internet ni siquiera aquí en la capital del departamento. Entonces este aislamiento afecta mucho a las comunidades. Los caminos tampoco están adecuados. Para las comunidades sería de gran importancia un bote grande para transporte de cargas de productos y una voladora para el transporte de las comunidades, porque las enfermedades no llegan avisando. Que nos arreglen esos caminos que tranzaron nuestros ancestros y que nos den el acceso a internet y a telefonía celular.


El galón de gasolina allá nos vale \$20.000 pesos sin mezcla y cuanto se nos va en esos trayectos largos. En un bote de 15 y cargado me gasto 15 galones subiendo.

### ***Comunidad La Milagrosa***

El costo del transporte para las personas que viven en Bogotá, nosotros los indígenas somos un negocio para el pasaje por avión. Estamos ubicados en el kilómetro 12 de aquí de Leticia y somos un barrio olvidado. Nosotros nos transportamos por tierra y por vía fluvial.

Por vía fluvial nos queda más económico, pero con los botes de la comunidad y comprando el combustible que está tan costoso, entonces nos falta un bote grande. En cuanto a los estudiantes, la gobernación nos apoyaba, pero después de dos meses de suplicar que nos dieran ese transporte para que pudieran venir a estudiar a Leticia. Antes el servicio lo hacía un señor que recogía a los niños a las 4:30 de la mañana y los regresaba a las 3:30 de la tarde. Ahorita ya ese servicio lo está haciendo los padres de familia. Necesitamos transporte escolar y transporte grande para los productos.

Nosotros somos comunidad de pescadores y también necesitamos de un transporte para rondas de lagunas y caños para cuidar nuestro medio ambiente en la frontera porque nosotros debemos estar vigilantes de la tala del bosque, de la pesca con mayas grandes, de la gente que bota la basura que afectan el medio ambiente y nuestros peces. También la conectividad para poder hacer una llamada porque realmente estamos incomunicados, tampoco tenemos internet y sufrimos mucho por eso.


CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 39
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

*Fotografía 20. Casa cultural. Comunidad San Martín de Amacayacú. Resguardo Puerto Nariño. Amazonas.*



El trabajo de cartografía social permitió la identificación de los principales caminos ancestrales ubicados en los principales ríos del departamento: Putumayo, Caquetá, Amazonas y la vía Tarapacá – Leticia conocida como la vía de los kilómetros donde se ubican algunos resguardos indígenas. La concepción que en este departamento se tiene de los caminos ancestrales tiene que ver con una funcionalidad de comunicación entre las malokas de las diferentes comunidades, también para complementar el abastecimiento básico de su canasta familiar, así como para el transporte de personas y productos como la fariña, el pescado y las artesanías con el fin de comercializarlos en el principal centro poblado, Leticia.

De esta manera, se crean pequeñas conexiones, en algunos casos intermodales que conectan con los aeródromos entre resguardos, caños y caminos y su conexión con el corredor central Puerto Asís – Leticia.

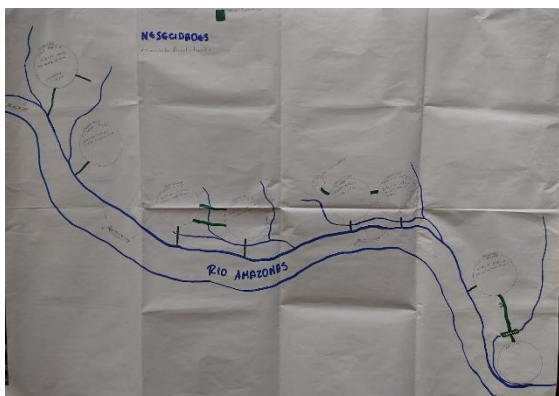
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 40
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

Expositores: Roberto Curico, Curaca, Comunidad Loma Linda, Resguardo Santa Sofía y Alfonso Guerra, Curaca del Resguardo San José del Río.

Participantes: Resguardos Santa Sofía, San Martín, San José del Río, Puerto Triunfo

En este mapa que elaboramos nos muestra los recorridos que hacemos sobre el río Amazonas y algunas de las comunidades que están asentadas. Marcamos las distancias y los kilómetros que tenemos como comunidad o resguardos hacia Leticia. Tenemos a San Martín a 75 km de distancia, a Puerto Triunfo 45 km, Loma Linda 36 km, Santa Sofía 35 km, la distancia de la población de Canaán y San José del Río están a 18 km, y la comunidad de la Milagrosa a 12 km, que es la comunidad más cercana.

*Fotografía 22. Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS - Río Amazonas.*



*Fotografía 21. Exposición cartografía social caminos ancestrales PATIS - Río Amazonas.*




En verde pusimos los caminos ancestrales, los caminos que conectan con las comunidades más cercanas y las otras que no lo hicimos es porque no hay vías terrestres sino vías fluviales y por las cuales nos movemos en nuestros botes artesanales y el motor peque – peque.

El tiempo de estos recorridos también los marcamos en el mapa, por ejemplo, de mi comunidad Loma linda, estamos a 3 horas de Leticia, transportándonos en un bote, ya en una embarcación como lanchas rápidas, lo expresos, nos reduce el tiempo a una hora. Esto significa que desplazarnos en nuestra embarcación debemos invertir un tiempo de seis horas.

En azul marcamos las vías fluviales que son las quebradas o ríos pequeños que conectan a las comunidades fuera del río Amazonas. Pero muchos de estos caños tienen problemas en temporadas de sequía porque estos ríos se secan y entonces hay que cambiar a los caminos ancestrales, atravesando barriales, entre otras dificultades que se presentan, que no tenemos puentes, y las embarcaciones son muy limitadas.



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 41
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

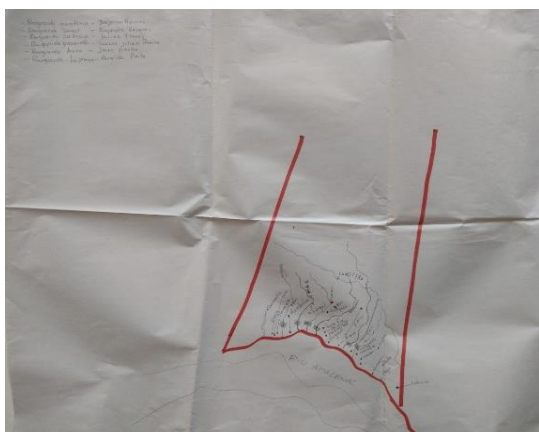
La mayoría de nosotros nos dedicamos a la agricultura, pesca y artesanía y tenemos que traer los productos a Leticia.

Expositores: Alejandro Vasques, Resguardo Vergel

Participantes: Resguardos Macedonia, Vergel, Zaragoza, Nazareth, Arara, La Playa

En este ejercicio pintamos las comunidades de Leticia a Puerto Nariño, y las necesidades que tenemos las comunidades son muchas en relación con el transporte. Todas las comunidades que estamos asentadas en el Amazonas tenemos las mismas necesidades: mejorar las embarcaciones con capacidad para transportar nuestros productos. Los pequeños botes que tenemos son muy limitados y nos demandan mucho tiempo de desplazamiento. Los estudiantes en algunas temporadas no pueden pasar para ir al colegio.

*Fotografía 24 Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – Trapecio Amazónico.*



*Fotografía 23. Exposición cartografía social caminos ancestrales PATIS – Trapecio Amazónico.*




**Expositores: Gregorio Saldaña, gobernador Kilometro 11**

Participantes: Resguardos Ticuna – Uitoto Kilómetros 6 y 11.

Estamos ubicados sobre la carretera que viene de la ciudad de Leticia. Tenemos una vía de recuperación que la marcamos con un punto rojo de 2 km de distancia hacia la carretera, que están conjuntamente la resguardo y que es una entrada que no está pavimentada.

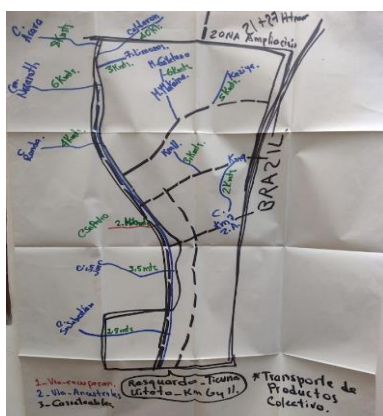
Hemos pintado en azul los caminos ancestrales y hemos marcado los kilómetros que los componen. Está la comunidad San Sebastián 1.8 metros, San Juan 3.5 km, La Ronda 4 km, Nazaret 6 km, y la comunidad de Arara 8 km, Calderón 40 km, Finca los limones 3 km, Kaziya 5 km, estas vías de caminos ancestrales tiene problemáticas de bajo mantenimiento, adecuaciones y que limita la movilidad de la población principalmente la estudiantil. Todos estos senderos son turísticos, pero queremos que sean más accesibles.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 42
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Tenemos la maloka Makuna del abuelo Gustavo Makuna y terminamos hacia la maloka del abuelo Calletano, más conocido como el diablo. Este trayecto tiene un promedio de 6 km. Bajamos a la comunidad del km 9, esta vía está pavimentada hasta un poquito antes de la comunidad. Tenemos vías que comunican a la frontera con Brazil.

Teniendo en cuenta nuestra realidad de las vías, proponemos un colectivo que nos permita traer los productos desde las comunidades. Teníamos este servicio hace unos años, pero se terminó ese beneficio. Es muy importante contar con este tipo de vehículo que nos beneficiaría a más de siete comunidades. Como tenemos la ruptura del puente, nos ha incrementado \$2.000 pesos el transporte de uso público.

Fotografía 25 Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – Resguardos vía de los Kilómetros.



Fotografía 26. Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – Resguardos vía de los Kilómetros.




### **Expositores: Pueblo Letuama Victoria Pacoa - Alto Apaporis y Dario Silva - AATIS**

Nuestro grupo quiere mostrar una visión más general del departamento, puesto que muchos venimos de áreas no municipalizadas. Vamos a hablar de los varaderos o caminos ancestrales que conectan de un río a otro o de un pueblo a otro. En el Amazonas tenemos tres grandes ríos Putumayo, Amazonas y Caquetá y esas son nuestras principales vías, porque nosotros no nos movemos por carreteras.

Por estas rutas cargamos a los enfermos, vamos a estudiar, son zonas de difícil acceso y las distancias a los centros poblados más cercanos son muy largas y difíciles. Caminamos del río Apaporis al río Taraira para buscar abastecimiento, pero son tres días de camino. Entonces nosotros venimos caminando nuestro territorio en defensa de nuestra cultura. Nuestros caminos son caminos sagrados y establecemos ciertos acuerdos, permisos para transitar y para establecer esta red de caminos.

Por las vías fluviales También hay chorros que nos obligan a trasbordar como Chorro Araracuara, Chorro Jirijirimo, Chorro Córdoba, Chorro Libertad estos puntos son difíciles de transitar. Aquí es importante la consulta previa y no alterar estas condiciones naturales sin permisos.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 43
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

*Tabla 3 Caminos ancestrales identificados en cartografía social PATIS para el departamento de Amazonas*

Nombre	Especificación	km	Horas
Barador Bacurí	Río Caquetá – Río Apaporis – Zona Bajo Caquetá	2.30	1 hora, 25 min - caminando
Barador Centro Providencia	Río Apaporis – Río Mirití – Zona Bajo Apaporis	17 (9 puentes)	3 horas caminado de punto a punto
Barador Castaño	Río Apaporis – Río Mirití – Zona Bajo Mirití	12 (3 puentes)	1 hora caminando
Barador Santa Isabel - Mirití	Río Mirití – Río Caquetá – Zona Medio Caquetá	35 km	2 días y medio
Barador Chorrera – Puerto Santander	Río Caquetá – Río Igara Paraná – Zona Predio Putumayo	175 km	3 días caminando
Barador Chorrera – Los Monos	Río Caquetá – Río Igara Paraná – Zona Predio Putumayo	80 km	12 horas caminando


Fuente: EPYPSA, 2022

*Fotografía 27. Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – departamento del*



*Fotografía 28. Ejercicio cartografía social caminos ancestrales PATIS – departamento del Amazonas.*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 44
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

## VISITAS DE CAMPO

En las visitas de campo se recorrieron algunos caminos ancestrales de algunos resguardos, se realizaron entrevistas y se registraron las problemáticas de las comunidades indígenas en los temas relacionados al transporte en su diario vivir. Algunos de ellos recibieron al equipo técnico PATIS, Epypsa en sus malokas y convocaron a su comunidad para participar de los conversatorios.

### **SAN MARTÍN DE AMACAYACÚ - AMAZONAS**

#### **Entrevista a Omar Reina Gregorio.**


El proyecto turístico del resguardo emplea las siguientes rutas de transporte a Puerto Nariño – San Martín, de Mocagua – Martín por vía fluvial y caminatas a Matamatá que es Mocagua PNN Amacayacu y otros senderos como al sector Palmeras, plantas medicinales, lagos, avistamientos de aves. Estos desplazamientos son de 3 a 4 horas.

En este momento la comunidad no tiene un transporte general para la comunidad, no podemos llevar los mercados para vender a Leticia, los botes son muy pequeños, hay cobros de pasajes para los abuelos, para las mamás que cobran en Leticia. El transporte que tenemos es muy demorado y escaso. Estas condiciones no permiten que podamos dinamizar el turismo porque ellos entran un ratito y se van. Los niños van en los botes de la comunidad, pero estos son muy pequeños y no caben todos, no hay posibilidad de trasladar a un enfermo. En este momento los caminos ancestrales se encuentran con necesidades como la de mantenimiento de puentes, hacer las limpiezas.

*Fotografía 29. Preparación del casabe. Comunidad San Martín de Amacayacu, Amazonas.*





CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 45
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

### ***Entrevista a Luz Lady Vázquez Reina, Madre líder de la comunidad de San Martín***

Yo hago viajes con las mamás de aquí de la comunidad para ir a Leticia para reclamar el subsidio de Familias en Acción. Nosotros no tenemos un bote para irnos con las 60 mamás que somos. A veces no nos prestan el bote sino que me toca alquilar y aquí no tenemos la chalupa ni el motor disponible. Yo quiero que nos proporcionen una chalupa de 14 metros y motor 50.


En cuanto a camino ancestral nosotros no podemos pasar al otro lado porque no hay puente y queremos que habiliten ese paso para ir a visitar a la familia. De aquí a San Martín y a Palmeras no tenemos puente porque en las sequías no se puede pasar. También es importante tener un lugar donde descargar o parar porque no se puede tener un descanso en el camino.

*Fotografía 30. Maloka comunidad San Martín de Amacayacu, Amazonas.*



*Resguardo Castañón de los Lagos - Comunidad Km 23 –*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 46
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	


Para la comunidad nos beneficia mucho la construcción de la vía porque prácticamente nosotros podemos tener acceso fácilmente, porque cuando no estaba la vía era muy difícil el acceso de llegar hasta acá porque teníamos que caminar como tres kilómetros para esperar el bus, que sin carga sería una hora de camino, con carga hora y media y cuando no llovía porque el tiempo también afecta el paso porque la vía era intransitable.

Ahorita ya podemos acceder fácilmente, la gente puede sembrar sus productos para el sostenimiento de sus casas, retomar las chagras y ya uno puede sacar los productos fácilmente para el sostenimiento de las familias. La gente también se va viniendo por el flujo de la vía, que eran moradores del resguardo que tienen sus parcelas, sus lotes, a sembrar sus frutas para la chagra y hacer sus casitas.

*Fotografía 31. Ampliación de la vía de los kilómetros (Ruta Nacional 85). Leticia, Amazonas.*



Nuestra parcialidad es abajo en el km 2.8 aquí es nuestro resguardo como tal, estamos en ese traslado porque allá es el asentamiento como tal, pero son como 2 hectáreas y las familias fueron creciendo y estábamos en hacinamiento, entonces se hizo el requerimiento a la Agencia Nacional de Tierras en donde el gobierno nos compró estas tierras, son 140 hectáreas para nuestra reubicación.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 47
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

La construcción de la obra ha requerido de la mano de obra de nuestras comunidades y esto ha permitido más conexión entre nosotros, en procesos de integración.


La otra forma de transportarnos es el río que es muy riesgoso porque las embarcaciones son muy limitadas en cuanto a espacio y siempre llevan sobrecupo, y en invierno cuando sube el agua es fácil que se volteen, o se encuentran con palos y causan accidentes o se rompen los botes. Más que todo los niños se ven afectados. En verano se crean las playas y están los chorros, se forman hoyos, entonces hay que saber transitar. El recorrido también son dos horas, y en costos está el bote, la gasolina, el aceite, el motor de 15 que es muy lento, más lo que toca caminar.

Esta carretera se espera que llegue a Tarapacá, en este momento van el kilómetro 25 y son 175 kilómetros pues ojalá siga de largo para tener más conexión entre nuestras comunidades y el desarrollo de nuestras familias porque uno está tranquilo en su parcela, con las costumbres de nosotros, entonces es beneficioso para todos.

Nosotros tenemos que ir a Leticia al colegio, a la salud, hacer mercados que nos permitan complementar lo que producimos en la chagra. Pero ya pensamos donde va a quedar el colegio, el puesto de salud, la cancha. En estos momentos tenemos colegios en el kilómetro 18 y 6 pero ya es el casco urbano.

*Fotografía 32 Mercados indígenas en Leticia, Amazonas.*




CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 48
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

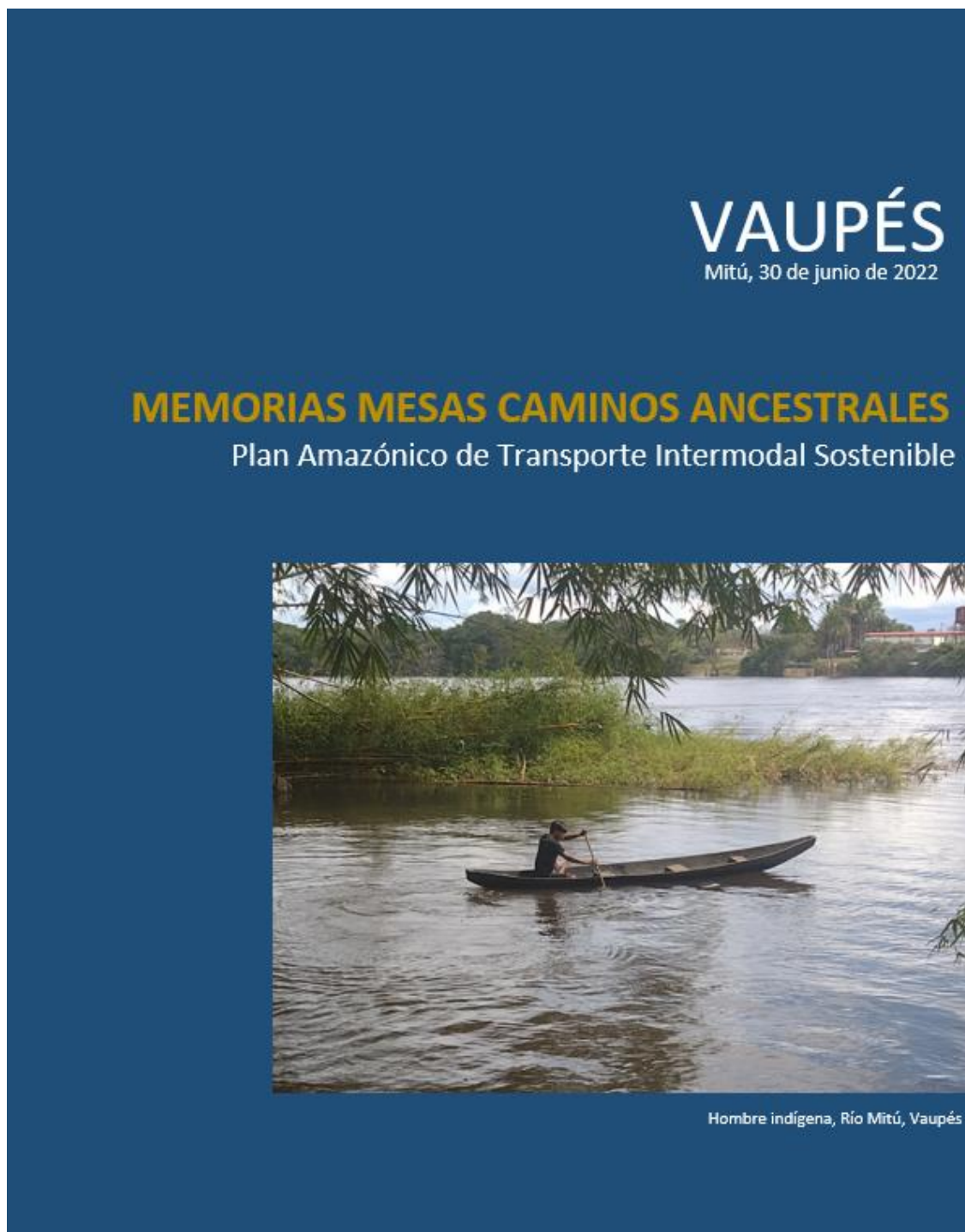
A nuestra comunidad pertenecen 810 habitantes, y estábamos en las 2 hectáreas y se presentaban muchos problemas. La comunidad de Arara, e la más cercana que se encuentra a dos horas de camino de donde termina la obra en el kilómetro 25. Ellos solamente se vienen caminando hasta este punto y de aquí ya es más fácil llegar al casco urbano porque les ahorra mucho tiempo. Aquí la ruta del bus hace tres recorridos a las 7 a.m., 2 p.m. y 6 p.m. pero prácticamente necesitamos más frecuencias.


Nosotros como pueblo tikuna hemos vivido de la agricultura, sembramos el plátano, piña, ají, pimentón, la yuca y hacemos la fariña y la pesca. Ahorita está a 6.000 a 7.000 pesos el kilo. En media hectárea podemos estar sacando unas tres toneladas de fariña, dejar que la yuca se desarrolle bien en unos diez meses.



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 49
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

### 6.3. Memorias de Vaupés



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021	 Patrimonio Natural	Plan de Participación étnico	Página 50
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## VAUPÉS

\*\*\*

### MEMORIAS MESAS CAMINOS ANCESTRALES


Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible - PATIS

Mitú, 30 de junio de 2022

MESAS CAMINOS ANCESTRALES

\*\*\*




CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 51
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

En la ciudad de Mitú, el día 30 de junio de 2022, se reunieron el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente, el equipo técnico de Epypsa y las comunidades indígenas, representados por los capitanes de los resguardos, presidentes y delegados de las Asociaciones de las Autoridades Tradicionales Indígenas – AATIS: OZCIMI, OPIAC, ACAZUNIP, ACTIVA AZIRPA, AZATRAIYUVA, AATIVA, AATICAM, de las comunidades Ceima Cachivera, Yacayacá, San Ignacio, El Guamal, Ceima San Pablo, Sabana Carretera y con representación de los pueblos: barasana, cubeo, tucano, disana, carapana, bará, tatuyo, wanano, piratapuyo, kubillari, yuruti y bará, con el objetivo de recoger la visión ancestral indígena sobre sus caminos ancestrales, escuchar la visión de territorio y su conexión con el transporte intermodal sostenible, para recoger sus necesidades más sentidas y llevar, desde el enfoque diferencial, sus propuestas para la formulación del PATIS.

La metodología de las mesas étnicas contó con tres partes de profundización en el diálogo con las comunidades: en primer lugar, se realizó una mesa étnica, sesión que tuvo lugar luego de los talleres regionales, donde se construyó un círculo de palabra para expresar las problemáticas y necesidades de los pueblos en torno a los caminos ancestrales y sus necesidades de transporte; en segundo lugar, la construcción de una cartografía social pintando los caminos ancestrales; y, en tercer lugar, las visitas a los resguardos indígenas por parte del equipo técnico PATIS, Epypsa.

*Fotografía 33. Participantes mesas caminos ancestrales Mitú, Vaupés.*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 52
			FECHA: (2022/09/29)
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	

## MESAS ÉTNICAS


A continuación, se recogen los testimonios e intervenciones de las personas asistentes sobre las problemáticas en torno al transporte y a los caminos ancestrales de las comunidades indígenas del departamento del Vaupés.

### ***Intervención 1.***

Específicamente mi resguardo está comunicado por los caminos salen de Carirí llegan hasta Caricuara y llega hasta Apaporis. Son caminos que vienen caminando nuestros ancestros desde mucho tiempo atrás que vienen usando para comunicar y desarrollar encuentros personales con diferentes pueblos que había esos sitios.

Somos tres comunidades que estamos conectadas por estos caminos. Los caminos tradicionales generalmente no se pican y los puentes están contruidos con las maderas de la misma selva. En los últimos tiempos, en esa forma de adaptarnos a la vida actual, han hecho los puentes según el sistema occidental, pero estos trabajos que han realizado para arreglar los puentes no han servido. En lugar de mejorar los trayectos, peligran. Esas maderas y las puntillas se pudren rápido y esto hace que peligre el tránsito de las personas.

Tenemos un barador que conecta por vía fluvial que comunica de Papuré a Yavaraté, es un tramo que mucha gente de bajos recursos transita. Y por ese barador es por donde la gente debe pasar sus mercados, sus productos que necesitan sus familias como sal, jabón, aceite. Entonces, tratando de adaptarnos a este sistema, las comunidades empezaron a buscar los recursos para hacer mantenimiento. Antiguamente, nuestros abuelos nunca esperaron recursos para hacerle mantenimiento a los caminos y ellos en ese entonces, no pedían ni motor ni nada. Entonces ellos se encontraban el puente en la caída de los palos y hacían los arreglos ellos mismos. Pero hoy en día no hay eso, porque estamos adaptándonos a este sistema de gobierno para arreglar y las comunidades han demostrado la necesidad y cuando hay un tramo para arreglar para pasar, entonces como no me van a pagar para limpiar hacen una vuelta y se van. Este ha sido el deterioro más grande del territorio.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 53
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

*Fotografía 34. Maloka Resguardo Puerto Golondrinas, Vaupés.*




Hay tramos por dónde la familia trae artos productos: fariña, casabe y uno mira que no tiene capacidad de pasar su canoa de un lado a otro, porque la canoa siempre es pesada. Entonces toca montar al hombro varios compañeros, para que él pueda pasar. Estas son una de las grandes preocupaciones que debe tener en cuenta, el gobierno, que no se trata de pintar los palos y poner puntillas.

Nosotros tenemos un colegio cercano y todos los estudiantes caminan por ese camino cada quince días, descansan el fin de semana y tienen que regresar. Lo más complicado son los cruces de los caños en condiciones pésimas.

### ***Intervención 2.***

Mis padres entraron al Vaupés hace más de setenta años. En este tema de los caminos vecinales o ancestrales que ha sido una de las maneras de comunicarse una comunidad con otra y que generalmente se recorre a pie. Aquí en nuestro departamento, todos los caminos están prácticamente en el olvido por las administraciones regionales.

La importancia de recuperar todos los caminos tradicionales de los pueblos indígenas del departamento radica en que es un modo de supervivencia. Es recuperar una forma tradicional de comunicación entre las comunidades y son las rutas de transporte de los niños para ir al colegio, porque los niños estudian de una comunidad a otra, en distancias de más de siete horas, donde los padres llevan a los niños para internarlos en esos colegios.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 54
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)



*Fotografía 35. Artesanías indígenas. Vaupés.*

### **Intervención 3.**

En el caso del Vaupés todas las comunidades están interconectadas y antes los gobiernos daban un contrato a los capitanes para el mejoramiento de los caminos, pero después dijeron que no se podían fraccionar los contratos y han un contrato grande y dicen este es el operador o contratista, amigos del gobierno de turno. Pero ellos no contratan a los capitanes, o les dicen arrégleme ese camino y ellos legalizan eso y dan cualquier cosa a quienes hicieron el trabajo, aprovechándose de la mano de obra barata de las comunidades indígenas.

Si el objetivo es fortalecer los caminos ancestrales hay que tener en cuenta que estamos hablando de transporte fluvial y transporte terrestre. En cuanto a transporte fluvial, antiguamente, los indígenas teníamos una canoa y a remo nos desplazábamos largas distancias. Pero hoy en día queremos desplazarnos rápido. En cuanto al transporte terrestre, uno observa que las comunidades vienen caminando largas distancias, trayendo el pescado moquiao para venderlo en Mitú, pero estas no son


condiciones que para el indígena le implique bienestar. Entonces tenemos que preguntarnos ¿cómo sería? Sí no queremos usar ni carros, ni motos.

Esta es una preocupación que queremos dejarle al plan, para que piensen en cómo mejorar las condiciones de los indígenas cuando traen los productos de lejos, que modo sería el mejor. Porque uno mira las familias que no tienen moto vienen cargando su canasto de yuca o la leña.

*Fotografía 36. Embarcación sobre el río Mitú. Vaupés.*





CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021	 Patrimonio Natural	Plan de Participación étnico	Página 55
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

#### ***Intervención 4.***

Saludo a los compañeros sabedores que nos acompañan en esta palabra. Los caminos ancestrales tienen dos formas de verlos, desde mi modo de ver: esto es una herencia que nos dejaron nuestros ancestros y en palabras de los sabedores se diría “desde la alguna de leche”.

Nos dejaron a cada uno nuestro territorio, su lugar, a mí me dejaron la Cachivera Yuruparí, esto tiene un sentido que son las comunicaciones para poder hacer las ceremonias ancestrales, entonces desde ahí viene, las conexiones ancestrales.

La segunda connotación es la actual, hay caminos muy grandes que conectan los pueblos para el intercambio comercial, en este caso de las artesanías, con los hermanos curripacos, unos pueblos construían unos elementos como el rayador de yuca, otros hacían otras cosas para la supervivencia de los pueblos indígenas.

Algunos se desplazan a pie y otros en moto, pero como vamos a mantener nuestra cultura, nuestros caminos ancestrales. Así como somos nosotros y de qué forma vamos a transitar en este momento.


#### ***Intervención 5.***

Los caminos ancestrales son importantes porque vienen de la salida Bogotá Cachivera, cargando la yuca, los animales y encima los hijos también, y se desplazaban grandes distancias para prevenir enfermedades, por eso nuestros abuelos duraban más años. Caminar nos ayuda a tener salud, mental y físicamente. Si yo tengo que llegar a Monfort debo tener claro a qué hora debo llegar a tal punto para descansar, bañarme, comer porque había un conocimiento del territorio.

Hoy retomar el camino ancestral, es conservar el medio ambiente. Hoy en día hablamos de la ley de origen, pero no respetamos la cultura. El camino ancestral es una forma de valorar la cultura, en el sentido de llevar, traer o compartir las cargas.

En segundo lugar, es muy importante inculcar en la parte educativa en las escuelas y en las malokas y en la misma familia. Nosotros somos los dueños del territorio y no podemos recibir todo lo que ustedes nos traen, porque somos dos territorios diferentes y estos dos territorios deben marchar en armonía porque de lo contrario no se puede andar.



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 56
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)



*Fotografía 37. Puente en mal estado de camino ancestral. Resguardo Puerto Golondrinas. Vaupés.*

### **Intervención 6.**

Saludo a los sabedores y líderes. Nuestros caminos ancestrales son territorios de vida, nosotros construimos la vida en esas redes de la Amazonía colombiana. Es la herencia que dejaron los ancestros para cuidar el corazón del mundo, y además nuestros dioses lo trajeron a nosotros como un factor principal donde en los últimos tiempos existirá la paz de la vida. Por eso nuestros ancestros marcaron este territorio donde nuestros abuelos yacen.

La fuente de información debe ser informado con las comunidades y sería muy importante el proceso de la Consulta Previa para que las personas que viven en este territorio se informen de cómo se van a afectar con este proyecto.

### **Intervención 7.**


Hemos tenido muchos problemas acá por parte de las comunidades indígenas, porque estamos afectados por los precios de las cosas para solucionar nuestras necesidades básicas. Nosotros tenemos que mirar de nuestra cultura que aceptamos de las cosas que vienen de afuera y creo que tendremos una transición.

Todo este territorio está conectado por los Caminos ancestrales y nunca nuestros ancestros tuvieron la preocupación de traer de afuera para vender. El fin del camino ancestral es integrar una comunidad con la otra para compartir su cultura, sus visiones, sus danzas, en fin.

La vía Mitú – Monfort no es un camino ancestral, porque esto es para transportar los productos. Así que si nosotros tenemos que conservar nuestra cultura tenemos que conservar nuestros caminos ancestrales. Otras formas son como sacar los enfermos antes de que fallezcan, o para sacar los productos antes de que perezcan.

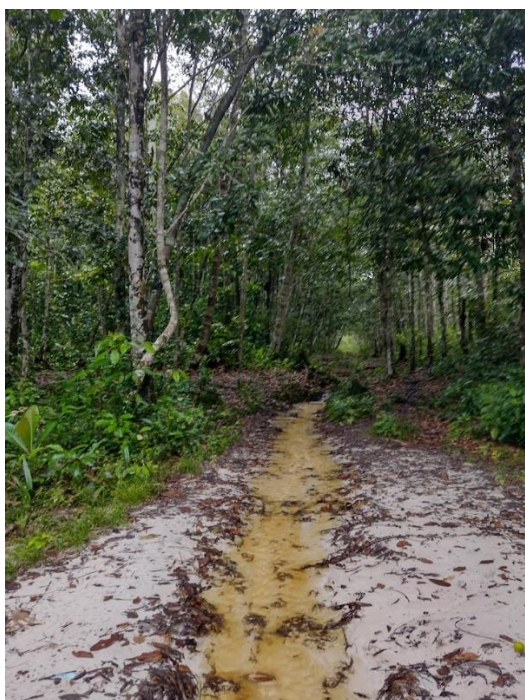
### **Intervención 8.**

Estamos en un proceso de transición, en una sociedad donde ya existe internet y nosotros tenemos que mirar como pueblo indígena, apropiarse lo que nos sirve, pero sin perder nuestra cultura. Los caminos ancestrales hay que mejorarlos, los caminos comerciales hay que mejorarlos por ejemplo Mitú – Monfort y hay que definir cuál es el transporte que necesitamos, porque nadie está dispuesto a traer cincuenta kilos al hombro, como lo hacían

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 57
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

anteriormente en el tiempo del caucho. Nadie va a cargar un bulto de 40 kilos de plátano de la carretera hasta Mitú. Hay que conseguir los vehículos, esta es una forma de transición de los pueblos indígenas a la otra cultura, pero sí teniendo en cuenta lo nuestro.

Ahora por no dañar los ríos tenemos que seguir usando el remo, para no contaminar con la gasolina el río. Hoy todos tenemos motor y día a día estamos quemando gasolina por los ríos. Nosotros tenemos derecho de ir mejorando nuestra situación cultural, económica y sociocultural como pueblos indígenas. Una carretera no puede hacer perder la dignidad de un pueblo, los indígenas por tener un edificio no implican que dejemos de ser indígenas, podemos tener nuestro carrizo, nuestra lengua, eso ya está demostrado en el mundo. Pero sí podemos mejorar nuestras condiciones de vida en este mundo de interconexión cultural.



### **Intervención Ministerio Ambiente**


Desde el Ministerio de Transporte se está formulando los Planes Viales Municipales y Departamentales, en ese sentido cuando esas solicitudes llegan por parte de los departamentos o de los municipios, se elaboran unas fichas por parte de la Secretaría de Infraestructura identifica claramente lo que es una vía, llámese vía primaria, nacional, departamental o terciaria que son las que conectan con las veredas con los cascos urbanos y dentro de esa formulación queda también la ficha de los caminos ancestrales, así se definió para toda Colombia y esto tiene que quedar en el Plan Vial y eso tiene recursos por parte de la nación.

Entonces esa es la importancia del Plan Vial Municipal que se compone de vías terciarias a cargo del municipio y de los caminos ancestrales que hacen parte de las comunidades étnicas que las utilizan.

*Fotografía 38. Camino ancestral Resguardo Puerto Golondrinas. Vaupés*

Para nosotros desde la institucionalidad “Camino Ancestral” está definido con esas características y no se debe confundir con el camino de comercialización donde ya hay una funcionalidad y una movilidad de vehículos. El Camino ancestral es para uso comunitario ya sea para transitar a pie o por el uso de algún animal o bestia o sea de otro tipo de movilidad, pero no automóvil.

Desde el departamento del Vaupés aún no se ha solicitado los Planes Viales y el departamento y los municipios tienen un compromiso y desde el Ministerio de Ambiente

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 58
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

evaluaremos las determinantes ambientales y desde el Ministerio de Transporte evaluarán criterios técnicos, económicos y sociales.

Por esta razón los municipios y la gobernación deben hacer un inventario del estado actual de las vías y de los caminos ancestrales. El tema es que Mitú, Carurú y Taraira no han enviado todavía las solicitudes, que es lo que les hemos venido pidiendo para que tengan esos planes y para que sean adjudicados los recursos.

### ***Intervención 9.***

Es necesario cambiar en el Ministerio de Transporte que la carretera esta pavimentada hasta Monfort y esto no es así. Yo escuchado que dicen que no pueden arreglar la vía porque no hay recursos. Es importante que antes de que esos informes los pasen a los ministerios deben ser socializados con las comunidades.


### ***Intervención Ministerio de Transporte***

El tipo de rodadura no cambia el criterio de lo que es porque la superficie es en afirmado, una carretera es en pavimentado, esa es la diferencia. Hay diferentes clasificaciones para las vías, pero el tipo de estado en que esté la superficie de rodadura en la que esté la carretera no le cambia en nada el concepto de una carretera primaria, secundaria o terciaria. Son diferentes por la funcionalidad que cumplen, la carretera terciaria permite el paso de vehículos, que puede ser pavimentada o puede estar en afirmado. Lo que sí cambia de criterio es de una carretera a un camino ancestral porque camino ancestral es peatonal y es un camino de menor especificación donde no pasan vehículos motorizados.

*Fotografía 39. Estacionamiento de bongos sobre el río Mitú. Vaupés.*





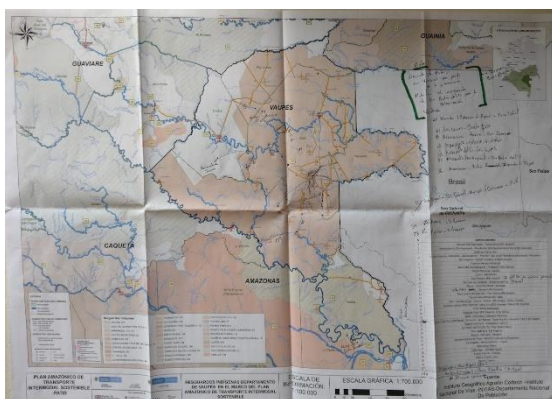
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037-2021		Plan de Participación étnico	Página 59
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## CARTOGRAFÍA SOCIAL

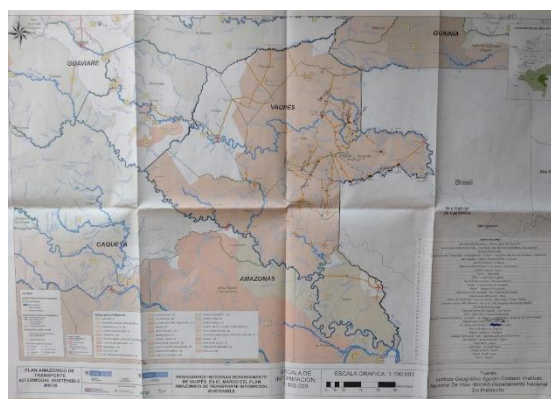
El trabajo de cartografía social permitió la identificación de los principales caminos ancestrales ubicados en los principales ríos del departamento Unilla, Mitú y Apaporis. La concepción que en este departamento se tiene de los caminos ancestrales tiene que ver con una funcionalidad de comunicación entre las diferentes comunidades, también para complementar el abastecimiento básico de su canasta familiar, así como para el transporte de personas y productos como la fariña, el pescado moquiao, el ají que producen los pueblos indígenas para comercializarlos en Mitú, Yavaraté, Carurú y Taraira por ser los núcleos poblados de mayor concentración.

De esta manera, se crean pequeñas conexiones, en algunos casos intermodales que conectan con los aeródromos entre resguardos, caños y caminos y su conexión con el corredor central San José del Guaviare – Mitú.

*Fotografía 40. cartografía social caminos ancestrales PATIS Mitú, Vaupés.*




*Fotografía 41 Ejercicio 2 de cartografía social caminos ancestrales PATIS - Mitú, Vaupés.*



*Fotografía 42 Cartografía social PATIS caminos ancestrales. Mitú, Vaupés.*



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 60
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

## VISITAS DE CAMPO

En las visitas de campo se recorrieron algunos caminos ancestrales de algunos resguardos, se realizaron entrevistas y se registraron las problemáticas de las comunidades indígenas en los temas relacionados al transporte en su diario vivir. Algunos de ellos recibieron al equipo técnico PATIS, Epypsa en sus malokas y convocaron a la comunidad para participar de los conversatorios.

### RESGUARDO COMUNIDAD PUERTO GOLONDRINAS


Para nosotros es muy importante contar con las embarcaciones con motor porque hay varias necesidades aquí en el resguardo: llevar a los niños al colegio, hacer los mercados, llevar las personas al médico, asistir a reuniones y la dotación que tenemos no alcanza a cubrir.

*Fotografía 43 Valla entrada Comunidad Puerto Golondrinas, Vaupés.*



La gasolina para nosotros no contamos con subsidio de nada. Aquí corre por parte de la persona que necesite la lancha. Nos toca conseguir el recurso ya sea vendiendo las artesanías o con la venta de fariña, casabe y recolectamos los que tengamos que ir al pueblo. Los estudiantes si tienen una dotación del combustible para los estudiantes por parte de la Secretaría de Educación. Para las urgencias también se requieren desplazamientos largos y algunas comunidades no cuentan con los recursos para traslado. Por ejemplo, una mordedura de culebra, que se agrava requiere atención médica del centro de salud, la atención a las mujeres maternas.



CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº VA-CCON-037- 2021		Plan de Participación étnico	Página 61
		FORMULACIÓN DEL PLAN AMAZÓNICO DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE – PATIS	FECHA: (2022/09/29)

Por este camino se demora caminando siete horas hasta Carerí, para poder desplazarse a otros lugares que ya van para la frontera con Brasil. Pero aquí se quedan los viajeros a descansar porque son trayectos muy largos y a veces vienen familias.

Estos caminos los hicieron nuestros antepasados, ahora para el mantenimiento no se hace. Nosotros sabemos el material con qué construir los puentes, aquí hay como tres morichales, nosotros andamos con cargas pesadas y el estado de los caminos está muy regular y la gente se entierra. Es necesario poner descansaderos, puentes en esos caminos.

Pero en general nos envían los ingenieros a hacernos las mejoras y pagan al indígena para hacer sus obras y luego vienen y dicen que las malokas no están bien construidas, que este puente fallo que eso no se hace así, pero nosotros sabemos cómo hacer nuestras casas, adecuar nuestros caminos porque son conocimiento ancestral.

Nosotros tenemos proyectos de turismo para recibir visitantes porque inclusive hay un requerimiento diferente para las personas porque se necesitan desde baterías de baño, hasta camas que ustedes usan diferentes. Porque la gente quiere visitar, por probar algo, por querer dormir. Ahora vemos que eso no daña a nadie y si deja unos recursos para beneficio de la comunidad.



Fotografía 45 Embarcaciones sobre el río Mitú, Vaupés.



Fotografía 44 Proceso de preparación del casabe. Comunidad Santa Marta, Vaupés.