



COLOMBIA

I N T E R O C E Á N I C A

09.

**LAS ÁREAS PROTEGIDAS Y LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA EN LA
ESQUINA NOROCCIDENTAL DE COLOMBIA Y SURAMÉRICA.**
Medellín Junio de 2005

POR HUGO HENAO CUARTAS



www.colombiainteroceanica.com

**LAS ÁREAS PROTEGIDAS Y LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA EN LA ESQUINA
NOROCCIDENTAL DE COLOMBIA Y SURAMÉRICA.
ESTAN FUERTEMENTE AMENAZADAS, POR EL DESCONOCIMIENTO DE LAS MISMAS, LA
CARENCIA DE UNA PLANEACIÓN REGIONAL Y LOS INTERESES ECONÓMICOS.**

Introducción - En el mes de Junio del 2.005, se ha pretendido dar vía libre a la construcción de una carretera en el Chocó, entre el sitio de “Las Animas” y la Ensenada de Tribugá en el Pacífico, cruzando de oriente a occidente el bosque mas denso del Chocó Biogeográfico, paso que se pretende dar, apoyándose en el estudio que sobre el impacto ambiental de esta obra adelantó la Universidad Politécnica del Chocó.

La escogencia de esta vía, lo mismo que el puerto en Tribugá ha sido totalmente caprichosa, obedeciendo mas a ocultos intereses económicos de algunos de los mas altos personajes de la política, que a unos estudios serios sobre el medio ambiente, geoestrategia, geopolítica, economía, la logística del transporte, los corredores productivos, el desarrollo, y por sobre todos, el desconocimiento de su biología única en el mundo. El sector del ecosistema que se quiere intervenir para acceder a un nuevo puerto sobre el Pacífico, entre Buenaventura en los 3° 47' 30'' y la frontera con Panamá en los 7° 10' 30'' de latitud norte, tiene una longitud de 350 kilómetros en el litoral; hacia el oriente, esta delimitado por la cordillera occidental, a 130 kilómetros de la costa. Presenta unas características muy especiales de clima, por cuanto se encuentra en la zona de convergencia intertropical formada por los vientos alisios del suroeste y los del noreste, que determinan las épocas secas y las de las lluvias, las que van desde los 2.000 a los 13.000 mm. anuales, lo que convierte el área en la mas lluviosa de América y la segunda en el mundo; las temperaturas oscilan entre los 25 grados en las noches y los 30 en el día; la humedad ambiente es superior al 90%.

Sus suelos son pobres carentes de minerales, y el bosque se mantiene gracias a la recirculación de los nutrientes que almacena la base orgánica del ecosistema, lo que constituye así, un componente capital del equilibrio hidrofisiogeológico de todo el litoral Pacífico. Esto quiere decir, que: destruido el bosque, destruido el suelo, arruinado el ecosistema y también frustradas las ilusiones económicas de quienes presionan para la construcción de la vía y, lógicamente, los mayores perdedores serán el ecosistema y la Nación Colombiana, la que habrá perdido su dinero y sus ilusiones.

Para comprender el valor de las especies vivas del Darién, debemos remontarnos a épocas geológicas tan remotas como el Eoceno, cuando el Atlántico y el Pacífico eran un solo mar, denominada el mar de Tetis, cubriendo lo que hoy es Urabá, Panamá, Costa Rica y parte de Nicaragua y, en el cual existían únicamente dos pequeñas islas. En el Oligoceno surgen otras islas y se van conformando la Serranía de Abibe y la del Baudó, hasta que en el Plioceno surge el puente que permite la unión de los sub continentes del norte y el sur de América, permitiendo el

intercambio de flora y fauna, como bien puede apreciarse en el refugio de Tacarcuna en la serranía del Baudó.

En este ecosistema se encuentran 1.977 especies de plantas, 500 de aves, 169 de mamíferos, 49 de reptiles, 50 de anfibios, 146 peses de río y 102 de la mar. Un inventario muy superior al de la Sierra Lacandona, que abarca territorios de México, Belice y Guatemala. Esta es la riqueza que tenemos que proteger y conservar.

La vialidad y puertos que requiere Colombia para su desarrollo, debe de ser concebida dentro de una planeación integral y geopolítica y respetando al máximo los ecosistemas.

Desafortunadamente los proyectos hasta ahora conocidos y, ha realizarse en esta zona, se sustraen totalmente a estos parámetros. Se ha pretendido cruzar el pantano de Tumaradó en 19.3 kilómetros, entre las Lomas Aisladas y el río Atrato, por medio de un relleno o terraplén, demoliendo Las Lomas, lo que modificaría el microclima, para llegar a Panamá por carretera, interrumpiendo el libre flujo de las aguas y, exponiendo estas a sufrir contaminación por hidrocarburos, terminando así con la vida silvestre en un refugio de desove y cría de las aves migratorias del norte y reproducción ictiológica. Igualmente, se ha propuesto la construcción de una vía de 516 kilómetros, entre Quibdó, Las Animas, Tribugá, Juradó y la Playa de Ceverá en el Atlántico, sin considerar el gravísimo riesgo que conllevan para la destrucción del ecosistema. También existen propuestas para la construcción de un Canal Húmedo Binacional, Atrato, Cacarica, Payá, Tuirá, Golfo de San Miguel, con longitud de 180 kilómetros y un movimiento de tierra de 268 millones de metros cúbicos, para embarcaciones menores y sin conexión al interior de país.

La Corporación Una Ruta : Dos Mares Canal Seco Interoceánico, preocupada por el daño irreparable que se le causaría al ecosistema mas rico del mundo con estos proyectos, ha elaborado un proyecto multipropósito denominado con su mismo nombre, que comunicaría por medio de un moderno ferrocarril eléctrico, no contaminante, a Medellín con el Atlántico en Sautatá y, con el Pacífico en la Bahía de Humboldt, cruzando el pantano de Tumaradó por medio de un viaducto y, el Chocó Biogeográfico en longitud de 130 kilómetros sin paradas, por las zonas mas secas, mas deforestadas, mas intervenidas, donde existen alrededor de 80 kilómetros de canales y con una pluviosidad, entre los 2.500 y los 3.500 mm.

Está plenamente establecido, que la siniestralidad del tren es entre 10 y 190 veces a la carretera y, costes sociales y económicos 170 veces menos; el impacto de la contaminación atmosférica es 60 veces menor; los daños al suelo 40 veces, la ocupación del suelo 3 veces la contaminación acústica del orden del 50% y el impacto de la desecación ambiental 6 veces inferior.

Medellín Junio de 2.005

HUGO HENAO CUARTAS, DIRECTOR EJECUTIVO