

LINE
BIERTA

Contribuciones a la historia ambiental de América Latina

Memorias del X Simposio SOLCHA

Compiladores:

Nicolás Cuvi

Jennifer Correa Salgado

Jazmín Duque

Ismael Espinoza Pesántez

© 2022 FLACSO Ecuador
Edición para PDF
Junio de 2022

Cuidado de la edición: Editorial FLACSO Ecuador

ISBN: 978-9978-67-606-6 (pdf)
<https://doi.org/10.46546/2022-30lineabierta>

Flacso Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Contribuciones a la historia ambiental de América Latina.
Memorias del X Simposio SOLCHA / compilado por Nicolás Cuví,
Jennifer Correa Salgado, Jazmín Duque e Ismael Espinoza
Pesántez. Quito-Ecuador : FLACSO Ecuador : Sociedad Latinoamericana y Caribeña de Historia Ambiental (SOLCHA), 2022

x, 419 páginas : ilustraciones, figuras, fotografías, gráficos, mapas,
tablas - (Serie Lineabierta)

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978676066 (pdf)
<https://doi.org/10.46546/2022-30lineabierta>

GEOGRAFÍA ; HISTORIA ; CIENCIAS DE LA TIERRA ; MEDIO
AMBIENTE ; PLANIFICACIÓN ; ECOSISTEMA ; CONSERVACIÓN ;
BIODIVERSIDAD ; HISTORIA AMBIENTAL ; AMÉRICA LATINA I.
CUVI, NICOLÁS, COMPILADOR II. CORREA SALGADO, JENNIFER,
COMPILADORA III. DUQUE, JAZMÍN, COMPILADORA IV. ESPINOZA
PESÁNTEZ, ISMAEL, COMPILADOR.

333.7 - CDD

Editorial  FLACSO
Ecuador



Índice de contenidos

Introducción	1
--------------------	---

PRIMERA SECCIÓN. REPRESENTACIONES Y USOS DE LA NATURALEZA

Capítulo 1. La Pequeña Edad de Hielo y el ENSO: el patrón de estrés ambiental en Lima, 1690-1730	12
<i>Miller Molina Gutiérrez</i>	

Capítulo 2. Más allá de Caldas y del determinismo climático. Perspectivas sobre el clima de la actual Colombia, siglos XVIII y XIX	24
<i>Katherine Mora Pacheco</i>	

Capítulo 3. Las problemáticas en torno a la higiene ambiental en la provincia de Caracas a finales del siglo XVIII	34
<i>Juan C. Góngora A. y Lianesa Cruz G. Marcano Fermín</i>	

Capítulo 4. La transición de la etnobotánica a la tecnobotánica en la modernización de Bogotá (1880-1920)	44
<i>Diego Molina</i>	

Capítulo 5. Sobre as camadas sutis da paisagem: valores e usos rituais da floresta da Serra da Estrela (Rio de Janeiro, Brasil)	53
<i>Thomaz de La Rocque Amadeo e Eduardo Pinheiro Antunes</i>	

Capítulo 6. El andinismo ecuatoriano: relaciones dialógicas entre los nevados y sus andinistas (1964-1984)	66
<i>Jeroen Derkinderen Lombeida</i>	

Capítulo 7. Construcción social del territorio amazónico de Tarapacá, desde la perspectiva de las mujeres indígenas que lo habitan	76
<i>Ivón Natalia Cuervo, Eunice Nodari y Juan Carlos Aguirre-Neira</i>	

Capítulo 8. Usos de la biodiversidad nativa en dos grupos indígenas de la Amazonía sur del Ecuador	87
<i>Mario Andrés Ávila y Nadia Revelo-Andrade</i>	

SEGUNDA SECCIÓN. TRANSFORMACIONES HISTÓRICAS DEL PAISAJE

Capítulo 9. La transformación ecológica de la Mixteca Alta oaxaqueña. Siglos XVI-XVII	101
<i>Mario Alberto Roa López</i>	
Capítulo 10. Transformações da paisagem mangaratibense: narrativas socioecológicas na Mata Atlântica	110
<i>Eduardo Pinheiro Antunes e Maria Luciene da Silva Lima</i>	
Capítulo 11. Transformaciones históricas del humedal El Candil-Colombia: bases para la gestión sustentable del ecosistema acuático	126
<i>Luis Felipe Salazar Arcila</i>	
Capítulo 12. Retazos de la Pampa Deprimida: transformaciones en el paisaje y modelos productivos	137
<i>Noelia Calefato, Julieta Monzón y Geraldine Budukiewicz Bojanic</i>	
Capítulo 13. A geografia dos caminhos do sertão: circulação entre litoral e sertão em Minas Gerais (Brasil) nos setecentos.	147
<i>Patrícia Gomes da Silveira</i>	
Capítulo 14. Transformación del paisaje y desarrollo silvícola en el Alto Paraná, Misiones	159
<i>María Clara Lagomarsino</i>	
Capítulo 15. Pixelado de la modernización agraria andina: un paisaje fragmentado	175
<i>Antonio Chamorro Cristóbal</i>	
Capítulo 16. La modernización agraria en Ecuador (1960-1998).....	186
<i>Antonio Chamorro Cristóbal</i>	
Capítulo 17. Historia ambiental y transformaciones del paisaje en Santa María Huatulco, Oaxaca, México (1960-2018)	196
<i>María Fernanda Onofre Villalva y Pedro Sergio Urquijo Torres</i>	

TERCERA SECCIÓN. CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES

Capítulo 18. Environmental injustice and colonial and post-colonial cultures: the case of Indian Ocean World (1740-1940)	210
<i>Pablo Corral-Broto</i>	
Capítulo 19. O Velho Chico na Grande Aceleração (1945-2017)	219
<i>Ingrid Fonseca Casazza</i>	

Capítulo 20. La industrialización en el municipio de Yumbo y su repercusión en el agua (1950-2000).....	228
<i>Fabián Alberto Tulande Bermeo</i>	
Capítulo 21. Transformación de las dinámicas sociales ante el desastre ambiental de la Ciénaga Grande de Santa Marta (1956-2018).....	238
<i>Esteban David Arredondo Noreña</i>	
Capítulo 22. Historias cruzadas: entre conversaciones y archivos para entender los cambios en la vida con el río.....	247
<i>Diana Carolina Ardila-Luna</i>	
Capítulo 23. La relocalización de una comunidad en la Puna de Atacama: constelaciones de habitar y deshabitar un ambiente disruptivo.....	255
<i>Gabriel Redín</i>	
Capítulo 24. Discursividades socioambientales en el contexto agroindustrial de San Antonio de Limón, Costa Rica (1990-2019). Perspectiva histórica y educación ambiental.....	266
<i>Andrés Araya Vargas, Bruno Espinoza Meléndez, Felipe Granados Solano y Freyzer Méndez Saborío</i>	
Capítulo 25. El conflicto del río Atuel (Argentina) en el contexto del extractivismo y el cambio climático.....	275
<i>María Laura Langhoff, Alejandra Geraldí y Patricia Rosell</i>	
Capítulo 26. Los significados del ascenso de China para la minería en Ecuador.....	287
<i>Gianella Xiomara Jiménez León</i>	
CUARTA SECCIÓN. CARTOGRAFÍA Y FOTOGRAFÍA COMO FUENTES DE LA HISTORIA AMBIENTAL	
Capítulo 27. Análisis de transformaciones ambientales de viñedos en Argentina (siglo XIX) mediante cartografía histórica y Sistemas de Información Geográfica.....	299
<i>Marina Miraglia</i>	
Capítulo 28. La cartografía etnográfica y la fotografía aérea en la historia ambiental de Misiones, Argentina.....	315
<i>María Cecilia Gallero</i>	
Capítulo 29. Uso de fotografías históricas para analizar la transformación del paisaje alrededor de la Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto, Brasil.....	328
<i>João Pedro García Araujo</i>	

Capítulo 30. Uso de cartografía histórica e imágenes aéreas no estudo da história ambiental de Paraty, Brasil, nos séculos XX e XXI. 341
Rodrigo Zambrotti Pinaud

Capítulo 31. Mapping Project Cybersyn: How Geographic Conditions Influenced the Implementation of Chile's "Socialist Internet" 355
Katharina Loeber

QUINTA SECCIÓN. CONSERVACIONISMOS

Capítulo 32. Ideas de naturaleza y bioculturalidad en las tendencias de preservación y conservación en la Argentina, desde inicios del siglo XX 372
Alicia Irene Bugallo

Capítulo 33. "Es preservar la vida trabajar por el árbol". La Sociedad Forestal Mexicana y la educación conservacionista en México, 1921-1926 381
Gonzalo Tlacxani Segura

Capítulo 34. Conservação e preservação das araucárias: A Floresta Nacional de Chapecó, SC–Brasil 392
Michely Cristina Ribeiro e Samira Peruchi Moretto

Capítulo 35. Un aporte de las Zonas de Reserva Campesina a la conservación de la biodiversidad 401
Sammy Andrea Sánchez Garavito, Pablo Andrés Durán Chaparro y Andrés Felipe López Galvis

Capítulo 36. Inclusión de nuevos actores en la conservación: un aporte a la sostenibilidad del Sistema Nacional de Áreas Protegidas del Ecuador. 411
Óscar Miguel Luna Alvarado y Verónica Zamarcanda Quitigüiña Estévez

Sobre los compiladores y las compiladoras 420

Ilustraciones

Ecuaciones

Ecuación 8.1. Fórmula para selección de la muestra	90
--	----

Figuras

Figura 5.1. Caminho do Proença em 1817/1818	56
Figura 10.1. Descida da Estrada do Atalho com vista para a Praia do Saco e vila por Miguel Arthuro, final do século XVIII e início do século XIX	114
Figura 10.2. Antigo trapiche, armazém onde eram guardadas mercadorias para embarque junto ao cais, situado na vila de Mangaratiba.	116
Figura 10.3. Mangaratiba ao meio-dia, vazia durante o período de estagnação econômica	118
Figura 10.4. Escoamento da banana pelo trem em meados do século XX (1947)	119
Figura 10.5. Linha histórica dos processos atuantes na organização territorial de Mangaratiba	122
Figura 13.1. Passagem de tropas pelo Registro do Paraibuna, situado em área contígua à rota de ligação entre o Rio de Janeiro e os sertões de Minas (Caminho Novo)	148
Figura 14.1. Áreas de entrenamiento (X) y clasificación (Y) en escena del 2018.	167
Figura 14.2. Patrón de cambio en la cobertura del suelo	167
Figura 14.3. Expansión de suelos desnudos para la producción. Comparación entre 1990 y 2000.	169
Figura 14.4. Distribución de las Áreas de Manejo Forestal de ARAUCO	170
Figura 14.5. Plantaciones en el Alto Paraná en el 2014	170
Figura 14.6. OTBN sobre mapa del 2018 en el Alto Paraná y Áreas Naturales Protegidas.	171
Figura 17.1. Cubiertas y usos de suelo del municipio de Santa María Huatulco (1979).	201
Figura 17.2. Cubiertas y usos de suelo del municipio de Santa María Huatulco (2018).	204
Figura 20.1. Panorámica de la zona industrial en Puerto Isaacs a orillas del río Cauca (1950)	229
Figura 23.1. Ubicación de Talabre Viejo, Talabre Nuevo y volcán Láscar	255
Figura 27.1. Oasis vitivinícolas mendocinos	300

Figura 27.2. Carte de la Province de Mendoza de L'Araucanie et de la plus grande partie du Chili par le Dr. V. Martin de Moussy (1865)	304
Figura 27.3. Plano de los terrenos cultivados situados en las inmediaciones de la ciudad de Mendoza, de Balloffet (1867-1874)	305
Figura 27.4. Provincia de Mendoza en 1888	306
Figura 27.5. Plano de la ciudad de Mendoza y suburbios. Croquis de la serranía, Plano 77, de Ponte (1896c)	307
Figura 27.6. Plano general de sistematización de las aguas de riego y de los ríos secos de Arata (1867, 1874 y 1903)	307
Figura 27.7. Cuenca hidrográfica del río Mendoza, Plano 137, de Ponte (1910)	308
Figura 27.8. Mapas históricos georreferenciados	310
Figura 27.9. Red ferroviaria vectorizada	311
Figura 27.10. Vista de la tabla de atributos del ferrocarril estandarizada según IDERA e IGN	312
Figura 28.1. Ubicación de la Colonia Puerto Rico en la Provincia de Misiones e identificación etno-cartográfica	316
Figura 28.2. Vista areogramétrica, sección norte de la Colonia Puerto Rico	317
Figura 28.3. Vista de Google Earth, sección norte de la Colonia Puerto Rico.	318
Figura 28.4. Sector de la carta topográfica Puerto Rico, Hoja 2654-1.	322
Figura 29.1. Área y localidades de estudio en la costa sur del estado de Río de Janeiro.	330
Figura 29.2. Praia Brava, Ensenada de Itaorna y Saco Piraquara de Fora en cuatro períodos	331
Figura 29.3. Extremo oeste de la Ensenada de Itaorna, en cuatro períodos distintos	332
Figura 29.4. Gran deslizamiento ocurrido en Saco Piraquara de Fora en 1985.	333
Figura 29.5. Praia de Mambucaba y Perequê/Parque Mambucaba en cuatro períodos distintos.	335
Figura 30.1. Cidade de Paraty	342
Figura 30.2. Sobreposição da Carta de 1963 com o atual traçado urbano da cidade de Paraty.	343
Figura 30.3. Terreno da Fazenda Laranjeiras e seu campo de pouso em 1965	346
Figura 30.4. Sobreposição do trecho da antiga Fazenda Laranjeiras	346
Figura 30.5. Condomínio Laranjeiras (ano 1976) com sua Marina recém-construída, praticamente sem edificações de Condôminos	347
Figura 30.6. Condomínio Laranjeiras em 2020, ocupado por edificações de condôminos, principalmente ao redor da Marina implantada em meados da década de 70.	348
Figura 30.7. Prainha de Mambucaba em 1965	349
Figura 30.8. Sobreposição do da imagem obtida da plataforma Google Earth datada de 2004.	349
Figura 30.9. Trecho de imagem do satélite Landsat 5, de 2009, onde já se observa o início da ocupação irregular da Prainha de Mambucaba	350

Figura 30.10. Região da Prainha de Mambucaba em 2019, ocupada irregularmente em quase a totalidade de seu território.	350
Figura 30.11. Detalhe da Península da Juatinga em 1965 (1)	352
Figura 30.12. Detalhe da Península da Juatinga em 1965 (2)	352
Figure 31.1. Chile Economic Activities	358
Figura 31.2. Oficinas de Salitre	359
Figure 31.3. Chile Population	363
Figure 31.4. Mapping Project Cybersyn	365
Figure 31.5. Santiago de Chile	366
Figura 33.1. Himno al Árbol	385
Figura 33.2. Fiesta del Árbol en la municipalidad de San Ángel, D.F. (1924)	388

Fotografías

Fotografía 5.1. Fogueira com restos de roupas e orações queimadas.	60
Fotografía 5.2. Orações penduradas nas raízes e no tronco da Árvore da Sabedoria	61
Fotografía 5.3. Oferenda deixada na beira do rio, às margens da RJ-107.	63
Fotografía 7.1. Mujer de Tarapacá mostrando su chagra	83
Fotografía 10.1. Trilhas que desciam a serra para escoar a produção café.	115
Fotografía 10.2. Estrada Imperial São João Marcos x Mangaratiba	116
Fotografía 13.1. Livros fiscais dos Registros	150
Fotografía 23.1. Ganado ovino en las inmediaciones de Talabre Nuevo.	259
Fotografía 23.2. Panorámica de una sección de Talabre Viejo	260

Gráficos

Gráfico 1.1. El patrón de estrés ambiental en los valles de Lima	20
Gráfico 10.1. Esquema metodológico da pesquisa	112
Gráfico 14.1. Crecimiento de las plantaciones forestales entre los años 1967 y 2015 en Misiones	165
Gráfico 25.1. Cortes temporales con base en el método Sandwich de Dagwood	276
Gráfico 25.2. Ley General del Ambiente y sus instrumentos	278
Gráfico 29.1. Variación de la población total en número de habitantes de tres distritos de Angra dos Reis entre las décadas de 1970 y 2010	336
Gráfico 29.2. Tasas de crecimiento de la población en tres distritos de Angra dos Reis entre las décadas de 1970 y 2010	337
Gráfico 36.1. Cronología de la declaratoria de áreas protegidas de los subsistemas del SNAP	416

Mapas

Mapa 5.1. Localização da Serra da Estrela	55
Mapa 5.2. Localização das áreas de culto e de espécies consideradas sagradas na Serra da Estrela	58

Mapa 7.1. Localización y división política del departamento colombiano de Amazonas, con destaque en el área del distrito de Tarapacá	77
Mapa 8.1. Localización de la zona de estudio en Ecuador	89
Mapa 10.1. Localização do município de Mangaratiba	111
Mapa 10.2. Vestígios na paisagem	120
Mapa 13.1. Capitania de Minas Gerais: rede de caminhos e vilas fundadas no período colonial (1711-1814).	152
Mapa 13.2. População das vilas e cidades de Minas Gerais no início do século XIX.	156
Mapa 14.1. Ubicación geográfica de Misiones y el Alto Paraná	160
Mapa 14.2. Áreas deforestadas en Misiones en el período 1999-2006 con presencia de plantaciones forestales en el año 2006.	164
Mapa 17.1. Localización geográfica del municipio de Santa María Huatulco	197
Mapa 25.1. Subcuenca río Atuel y zona donde se realiza fracking	280
Mapa 27.1. Provincias vitivinícolas argentinas	299
Map 31.1. Chile Physiography	357
Map 31.2. Chile Transportation	364
Mapa 35.1. ZRC del Pato-Balsillas, división veredal y rutas de colonización.	406

Tablas

Tabla 1.1. Clasificación de inundaciones por su destrucción en la infraestructura	15
Tabla 1.2. Relación de convergencia entre los eventos extremos de 1962 a 1729	19
Tabla 8.1. Usos más comunes de la diversidad vegetal en la nacionalidad shuar	91
Tabla 8.2. Usos más comunes de la diversidad animal en la nacionalidad shuar	93
Tabla 8.3. Usos más comunes de la diversidad vegetal en el pueblo saraguro.	95
Tabla 8.4. Usos más comunes de la diversidad animal en el pueblo saraguro	97
Tabla 13.1. Procedimientos metodológicos adotados na confecção dos mapas temáticos com auxílio do SIG	151
Tabla 13.2. Principais produtos que passaram pelos Registros de Minas Gerais (1758 a 1825).	153
Tabla 14.1. Diferencia de bosques nativos y plantaciones forestales entre 1990 y 2018 en el Alto Paraná.	168
Table 18.1. Useful plants introduced by Joseph Hubert (1750-1830) with the help of Mr. Ceré and Mr. Poivre	211
Tabla 24.1. Operacionalización del discurso socioambiental.	268
Tabla 25.1. Cronología de empresas internacionales interesadas en el proyecto.	279
Tabla 26.1. Categorías centrales en las dinámicas extractivas y sus efectos.	288

22 | Historias cruzadas: entre conversaciones y archivos para entender los cambios en la vida con el río

Diana Carolina Ardila-Luna*

Las sociedades y los ríos establecen relaciones de coproducción de tal forma que si una cambia el otro también. Entender los cambios y los efectos sobre dicha relación son importantes en la historia ambiental para analizar las diversas formas de afectación que producen dichas interacciones, los paisajes resultantes y las transformaciones sociales. A partir del estudio de caso del Proyecto de Navegabilidad del río Meta (PN), en el oriente colombiano, podemos ver cómo las transformaciones del río y sus afectaciones en la navegabilidad y la pesca, que inevitablemente afectan a la población local, no son el resultado directo de la intervención de dicha población con el río o viceversa, sino de la intervención del Estado y poblaciones localizadas en las partes altas de la cuenca. La revisión de archivos documentales complementada con las conversaciones con poblaciones locales hizo posible el establecer una relación entre lo planteado en el PN y sus efectos sobre el río y las poblaciones, lo cual permitió ver cómo las ideas, aunque estaban solo en el papel, se materializaron y transformaron en el río y sus poblaciones.

El Meta ha sido el río históricamente más importante de la Orinoquia colombiana dada su cercanía a los Andes donde se encuentra la capital del país y su conexión con el Orinoco que le da una salida al Atlántico. El Meta nace en la Cordillera Oriental de los Andes colombianos y su recorrido se extiende por las amplias sabanas conocidas como Llanos Orientales, en una extensión de cerca de 1000 Km. Desde tiempos prehispánicos el eje del río Meta fue el más poblado y una ruta privilegiada de transporte, que fue luego usado por colonizadores europeos y misioneros para hacer presencia en la región (Rivero 1956; Tovar Pinzón 2010). Aun así, desde el siglo XVI los Llanos Orientales son configurados como una frontera cuya barrera geográfica era la cordillera, situación que se perpetúa hasta la actualidad.

En la historia reciente, los Llanos constituyen la región más despoblada de Colombia con un 1.3% de la población nacional (Viloria De la Hoz 2009), gran parte de ella reconocida como población indígena, otra parte reconocida

* Universidad Manuela Beltrán.

como llaneros¹ y, finalmente, colonos.² El interés sobre la región está dirigido a vincular las tierras de las sabanas a la producción agroindustrial para exportar alimentos, maderas e hidrocarburos al comercio internacional, siendo esta la principal razón para formular el proyecto de navegabilidad del río Meta.

Este trabajo inició con la revisión documental del PN en el archivo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y los documentos del Consejo Regional de Planificación Económica y Social (CORPES) de la Orinoquia. El PN busca recuperar la navegabilidad a mayor escala por el río Meta y conectar a los Llanos Orientales colombianos con el Atlántico a través del río Orinoco. El plan más ambicioso es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura de la Región Sudamericana-IIRSA que busca construir un sistema de transporte intermodal que conecta al Pacífico con el Atlántico siendo el río Meta una vía central en este proyecto (IIRSA s.f). El río Meta siempre ha sido navegado para el comercio: ganado, plátano, yuca y frutas del Llano han alimentado por muchas décadas a Bogotá. Sin embargo, el proceso de sedimentación acelerado ha hecho que se pierda parte de la capacidad navegable del río y, con la proyección de IIRSA y de aumento de la productividad pensada desde el centro del país, es necesario recuperar su navegabilidad.

La revisión documental permitió ver fases de formulación y reformulación del PN que respondían a las coyunturas nacionales y globales. Dado el lento avance del proyecto, muchas de las propuestas tenían que partir de cero para poder ser realizadas. Entre los cambios se encuentran, por ejemplo, el intento de concesión del río a finales de la década de 1990, una vez el país había adoptado reformas económicas asociadas al neoliberalismo y bajo estos lineamientos el Estado pretendía dejar en manos de privados la administración del río.

Después de la revisión, parecía que no se hubiera avanzado en nada en el proyecto, sin embargo, la aproximación etnográfica realizada con la población hizo evidente que los documentos no habían quedado archivados, sino que de diversas maneras habían logrado tener efectos sobre el río Meta. El primer estudio técnico fue solicitado en 1985 por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (Pacheco Ceballos 1985), el último fue realizado entre 2013 y 2014 (Universidad del Norte 2013). Sin embargo, después de más de tres décadas los avances han sido temporales (realización de dragados) y pocas obras de infraestructura realizadas y terminadas en 2014: el puerto de La Banqueta que no está en funcionamiento, dos muelles sin finalizar y una rampa en pleno funcionamiento. A pesar de ello, el PN continúa vigente en la agenda nacional.

Un punto inicial de esta historia puede ubicarse en 1975 cuando se publica una noticia en el periódico *El Tiempo* titulada “Puerto López se está

¹ Población mestiza conformada durante la colonización española.

² Pobladores que llegaron a la región después de 1950.

quedando sin río” (Parga de Bayón 1975) donde se narra cómo el puerto principal de los Llanos colombianos veía que el río se alejaba de los muelles en medio de un severo proceso de sedimentación que cambió el curso del río Metica. En ríos como este, que recorren sabanas, el cambio de curso y el recorrido meándrico es parte de la dinámica propia, sin embargo, parecía que este año en particular la acumulación de sedimento llegó al punto de alejar el río definitivamente del puerto.

Según un estudio del CORPES Orinoquia (1998) este proceso se puede relacionar con la colonización de tierras en la parte alta de la cuenca como resultado de los desplazamientos ocasionados durante La Violencia –1940-1950–, donde campesinos llegaron a nuevas tierras y desmontaron el bosque para abrir espacio a cultivos y ganadería. Debido a esta situación, el sitio de Puerto Banderas, el más próximo al pueblo, dejó de funcionar para embarcaciones de carga y el llamado puerto de Puente Lleras es el que se vuelve más importante, aunque queda a las afueras del pueblo.

En la década siguiente, el gobierno nacional manifiesta un renovado interés por el río Meta y la región de los Llanos ante la posibilidad de extraer petróleo e iniciar proyectos agroindustriales que hicieran productiva una histórica región de frontera del país (Lugari Castrillón 1986; Rausch 2010). En este sentido, ante la ausencia de vías férreas y carreteras el río era la vía principal de comunicación y transporte. El primer estudio técnico realizado por Raúl Pacheco Ceballos (1987) es entregado en 1987 y su propuesta principal para cumplir con los objetivos del transporte de carga a gran escala es trasladar el puerto principal 25 Km río abajo en un sitio conocido como La Banqueta. El muelle de La Banqueta no fue construido hasta 2006 y hasta 2021 no está en funcionamiento.

Sin embargo, esta propuesta ha tenido efectos importantes para los navegantes de Puerto López, según comentaron los empresarios del río. En primer lugar, mencionaron que a partir de ese estudio hicieron algunas obras de dragado a finales de la década de los ochenta y posteriormente algunos otros en cercanía del puerto de Puente Lleras, pero al ser obras temporales, nunca lograron que los muelles de esa parte pudieran funcionar y cualquier intervención debía correr por cuenta de ellos.³ La no realización de obras duraderas o mantenimientos continuos ha hecho que la saturación de sedimentos en el puerto principal sea cada vez más crítica, pero la respuesta de las instituciones públicas es que la prioridad está desde La Banqueta río abajo.⁴

En este puerto de Puente Lleras se construyó en la década de 1960 un muelle administrado por la Empresa Nacional de Navegación-NAVENAL,

³ Entrevista de la autora a dueños de empresas fluviales que operan desde Puerto López. Puerto López, marzo de 2016.

⁴ Entrevista de la autora a Alfredo Rincón, dueño de empresa fluvial que opera desde Puerto López. Puerto López, marzo de 2016.

creada en 1944 y en los Llanos en 1948, para el transporte de pasajeros y mercancías en la región el cual todas las empresas de navegación y particulares podían utilizar pagando las tarifas correspondientes. NAVENAL es liquidada en la década de 1990 (Superintendencia de Sociedades 2002) a causa, según el Estado, de mala administración y es entregada a una empresa privada. De tal manera que, los demás empresarios y navegantes quedaron excluidos de este espacio que, para la época, era la única obra de infraestructura existente en Puerto López.

El planteamiento del cambio de lugar del puerto tuvo efectos considerables sobre los navegantes y así fue durante mucho tiempo, puesto que en la década de 1990 no se plantearon ni proyectos de actualización de obras del PN, ni se ejecutaron las planteadas en el estudio de 1987. Hacia 1998 se presentaron propuestas por parte del CORPES de realizar obras de recuperación de la cuenca del río Meta e incluso se presentó un proyecto de reforestación de los bosques de galería, sin embargo, ninguno de los dos fue aprobado (Corpes Orinoquia et al. 1998).

Según empleados públicos de alcaldías y gobernaciones, el Ministerio de Transporte era la única entidad con permiso de intervenir el río. Así, solo las obras relacionadas con la navegabilidad estaban priorizadas y no solo esto, la encargada de proyectos de la gobernación del Meta señaló que el PN era un proyecto de tercer nivel, es decir, que solo podía ser ejecutado con recursos del presupuesto nacional, por lo cual instituciones departamentales o municipales no podían plantear proyectos que implicaran intervenir el río.⁵ En los pueblos, lo que la gente decía es que al río no le habían hecho nada durante mucho tiempo, a pesar de las solicitudes de pescadores, navegantes e incluso concejales a diferentes instituciones del Estado para mejorar las condiciones del río.⁶

Tal vez, los proyectos anteriores no fueron aprobados porque los planes del gobierno eran otros. Ese mismo año de 1998 es presentado por una empresa privada un estudio de demanda del río Meta contratado por el Estado y financiado por la UNEP (Cal Mayor y Asociados- C&M 1999). El objetivo era hacer una proyección de las ganancias del transporte fluvial una vez se fuera recuperando la capacidad navegable del río y las tierras empezaran a producir. El estudio estaba dirigido a empresarios que quisieran invertir en la región y tenía la intención de entregar el río, en concesión a un tercero que hiciera las obras de recuperación del río y administrara la navegación.

Los empresarios y población local recordaban que en una época estuvieron funcionarios del Ministerio de Transporte en la región presentando las grandes cifras proyectadas, lo cual entusiasmó particularmente a

⁵ Entrevista de la autora con trabajadora de la Gobernación del Meta (se reserva identidad a solicitud). Villavicencio, febrero de 2015.

⁶ Entrevista a pescador de Puerto López, nieto de fundadores. Puerto López, marzo de 2016.

los empresarios porque podían poner a trabajar sus embarcaciones, como hace mucho tiempo no lo hacían. Sin embargo, como expresa un poblador de Puerto López: “El Estado nunca le cumple al Llano”.⁷ Las promesas se quedaron en eso, no hubo ningún postor para administrar el río y el Meta siguió creciendo en sedimento.

Para 2002 los ánimos sobre la realización del PN se renuevan e inician nuevos proyectos para recuperar la navegabilidad del río. Este proyecto proponía que el Estado debía crear las condiciones para que los inversionistas llegaran a la región. La obra principal tenía como objetivo adecuar la parte alta del río en una extensión de cerca de 130 Km, dado que esta parte del río era la más afectada por la sedimentación (Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial 2002). Para esta época, el puerto conocido como Puerto Banderas se había convertido en un pequeño canal donde la gente depositaba basuras y hay una que otra canoa que busca transportar turistas por el río, claramente había dejado de ser el centro más activo del pueblo y pasó a ser un lugar olvidado y poco visitado.

Un extrabajador de NAVENAL contaba que cuando llegó a Puerto López, en la década de 1950, en búsqueda de trabajo, fue al puerto y a “los cinco minutos ya lo tenían cargando bultos”.⁸ En la memoria de pescadores, como Néstor, está la idea de que antes la vida con el río daba para todo, hoy el “río no es como antes”, “el río no da más”.⁹ Ya no volvieron a llegar pasajeros a Puerto López, mientras el puerto de Puente Lleras seguía siendo el principal puerto de carga y descarga de mercancías, aunque cada vez con menos volumen.

Las obras propuestas en 2002 se realizaron desde 2006, después de un largo y penoso proceso de consulta previa con los indígenas achaguas del resguardo El Turpial-La Victoria (Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial 2002). Durante 2 años el Ministerio de Transporte, en ese momento a cargo del proyecto, se negó a la solicitud requerida por la ley del Ministerio de Medio Ambiente (MA) de presentar la certificación de que el área del proyecto no estaba habitada por grupos étnicos. Ante la negativa del MA de otorgar la licencia ambiental al proyecto, al INVIAS, nueva encargada del PN, tuvo que hacerse cargo del proceso de consulta previa sin estar convencida de tener que realizarlo porque ellos iban a “intervenir agua y no tierra” (Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial 2002).

Sin embargo, esta vez sí se logró atraer inversionistas y el Estado arrendó tierras a grupos empresariales para la producción agroindustrial, uno de ellos fue la empresa Sugranel de la casa matriz Valórem, del grupo empresa-

⁷ Entrevista realizada por la autora a habitante antiguo de Puerto López. Puerto López, febrero de 2015.

⁸ Entrevista de la autora a Alfredo Rincón, dueño de empresa fluvial que opera desde Puerto López. Puerto López, marzo de 2016.

⁹ Entrevista de la autora a pescador de Puerto López, nieto de fundadores. Puerto López, marzo de 2016.

rial Santo Domingo, que creó también la empresa Naviagro para el transporte de sus productos. El sueño duró poco para esta empresa. La embarcación de 5 millones de dólares construida para el transporte de granos y líquidos solo podía navegar el río durante dos meses al año, en tiempo de aguas altas. Según Nelson, la embarcación está pudriéndose en la orilla del río porque no la hicieron para navegar en las condiciones de Meta.¹⁰ Según el gerente de Sugranel, no se cumplieron las promesas hechas por el gobierno, pues el río aún no tenía las condiciones para la navegación a gran escala.¹¹

Las promesas del PN siguen, la idea de recuperar la navegabilidad del río Meta es un sueño para los pobladores locales de los Llanos en Colombia, que ven en el río no solo una vía de transporte sino también una fuente de alimento, de entretenimiento y de posibilidades de trabajo y crecimiento económico con el ecoturismo. Los municipios con la idea de acortar ese tiempo y adelantarse un poco, han construido malecones turísticos para el disfrute del paisaje del río, pero las obras solo pueden ir hasta la orilla del río, sin posibilidades de construir muelles que faciliten el acceso a los poblados y a los malecones, es decir, en la práctica constituye todo un desafío bajarse de una canoa o una lancha para llegar al malecón que está muy bien finalizado. Y la gente ha soñado, incluso ha invertido en el mejoramiento de sus casas para recibir turistas, para restaurantes o tiendas. Al final, siguen esperando.

En 2014 se entrega una actualización de los estudios para la recuperación de la navegabilidad del río (Universidad del Norte 2013). Esta propuesta presentada por la Universidad del Norte es muy amplia e involucra mediciones muy precisas sobre la dinámica del río y hace un estudio juicioso del ámbito socioeconómico de la región. Sin embargo, también se quedó archivado, según un técnico del INVIAS, debido a Tweet del entonces presidente Santos quien solicitó de manera inmediata abrir una licitación para la realización de una carretera, paralela al río, que conectara a Bogotá con Puerto Carreño (en la frontera con Venezuela), mismo punto donde el Meta desemboca en el Orinoco. Y aunque la promesa del río navegable no se desvanece del todo, la realidad es que el río cada vez es menos navegable debido a la acumulación de sedimento, en especial en la parte alta del río.

En febrero de 2016, durante el trabajo de campo, el verano llegó dos meses antes de lo previsto y la navegación ese año solo duró una muy corta temporada, dejando a las embarcaciones y a los navegantes con poco trabajo. “Ese proyecto está en Bogotá”, decía un funcionario de la gobernación del Meta.¹² Era muy cierto lo que decía, básicamente lo que existe del proyecto

¹⁰ Entrevista de la autora a pescador de Puerto López, nieto de fundadores. Puerto López, marzo 2016.

¹¹ Entrevista de la autora a gerente de Sugranel. Bogotá, noviembre de 2016.

¹² Entrevista de la autora con el director de proyectos de la Gobernación del Meta (se reserva identidad a solicitud). Villavicencio, febrero de 2015.

está en los documentos que reposan en el archivo del INVIAS, del CORPES y de algunos documentos de la Biblioteca Luis Ángel Arango.

Lo interesante es que los momentos de presentación de propuestas o iniciativas sobre el río coinciden con cambios que los pobladores locales mencionan sin necesidad de situarlos en un momento específico. Fue justamente la lectura cruzada de documentos y las conversaciones lo que permitió hacer visible la relación entre los dos. De esta manera, los documentos del PN se materializaban y tenían efectos sobre el río, sin que necesariamente los pobladores se dieran cuenta de la relación directa que había entre los cambios del río y el proyecto.

Referencias

- C&M-Cal Mayor y Asociados. 1999. “Estudio de demanda del río Meta”. Informe Final. Bogotá, D. C.: Ministerio de Transporte.
- Corpes Orinoquia. 1998. “Programa para la recuperación del cauce del río Meta mediante la revegetalización de sus riberas, playas e islas”. Ejecutivo. Villavicencio.
- Corpes Orinoquia, Corporinoquia, Corpoguavio, Corpochivor, Ministerio de Transporte y Ministerio del Medio Ambiente. 1998. “Pre plan de manejo de la cuenca hidrográfica del río Meta”. Preplan. Villavicencio: Corpes Orinoquia.
- IIRSA-Iniciativa para la Integración de la Infraestructura de la Región Sudamericana. s.f. “Recuperación Navegabilidad del Río Meta”.
http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/aic_ficha_proyecto19.pdf
- Lugari Castrillón, Paolo. 1986. “Centro Las Gaviotas. El futuro en las manos”. En *Los Llanos de Colombia*, editado por Carlos Arturo Torres Acevedo, 187–89. Bogotá: Arco.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. 2002. “Expediente 2693. Términos de referencia para la navegación del río Meta”. Bogotá: Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Pacheco Ceballos, Raúl. 1985. “Propuesta Técnica. Estudios y diseños para mejorar la navegabilidad del río Meta en el sector de Trapichote y la adecuación portuaria en las poblaciones de La Primavera, La Hermosa y Santa Rosalía en el Departamento del Meta”. Bogotá: Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Navegación y Puertos.
- 1987. “Estudio Navegabilidad en el Río Meta”. Informe Final. Bogotá: Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Navegación y Puertos.
- Parga de Bayón, Beatriz. 1975. “Puerto López se está quedando sin río!”. *El Tiempo*, 26 de diciembre.

- Rausch, Jane. 2010. "¿Continúa teniendo validez el concepto de frontera para estudiar la historia de los Llanos en el siglo XXI?". *Fronteras de la Historia* 15 (1): 157–79.
- Rivero, Juan. 1956. *Historia de las misiones: de los Llanos de Casanare y los ríos Orinoco y Meta*. Bogotá: Presidencia de la República.
- Superintendencia de Sociedades. 2002. "REF: SU OFICIO No. 599 DE JULIO 10 DE 2002", 27 de agosto. <http://www.supersociedades.gov.co/superintendencia/normatividad/conceptos/conceptos-juridicos/Normatividad%20Conceptos%20Juridicos/5685.pdf>
- Tovar Pinzón, Hermes. 2010. *Relaciones y Visitas a Los Andes. S. XVI. Región de los Llanos*. Vol. V. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Universidad del Norte. 2013. "Río Meta. Actualización de los estudios y diseños para la navegabilidad del río Meta entre Puerto Carreño (k0) y Cabuyaro (k804). Volumen IX. Estudio de Impacto Ambiental". Barranquilla: Instituto de Estudios Hidráulicos y Ambientales, Universidad del Norte.
- Viloria De la Hoz, Joaquín. 2009. "Geografía económica de la Orinoquia." Documentos de trabajo sobre economía regional. Bogotá: Banco de la República.