

Paz Cardona, Antonio José, "Colombia: más de 140 mil alertas de deforestación en la vía ilegal Calamar-Miraflores en el Guaviare", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 31 de octubre de 2022.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2022/10/alertas-de-deforestacion-en-la-via-ilegal-calamar-miraflores-en-colombia/>

Fecha de consulta: 20/02/2024.



- *La ampliación de esta carretera en la Amazonía colombiana sigue imparable. Más de 59 kilómetros de vía se han construido en solo cuatro años y la deforestación ya no solo se da en época de verano sino que incluye también las temporadas de lluvias intensas.*
- *A través de esta vía se está colonizando la selva más profunda del departamento de Guaviare, expandiendo el problema del acaparamiento de tierras, la ampliación de la frontera agrícola y la ganadería ilegal.*

Hace poco más de un mes la ministra de Ambiente de Colombia Susana Muhamad, a pocos días de instalado el nuevo gabinete del presidente Gustavo Petro, reveló nuevos detalles sobre

la **deforestación** en el país que no habían sido entregados por el ministro saliente, Carlos Eduardo Correa.

Muhamad anunció que, **entre 2001 y 2021, la Amazonía perdió un promedio de 88 490 hectáreas de bosque al año**. Además dijo que, en ese mismo periodo, el país se quedó sin un total de 3 182 876 hectáreas de bosque, de las cuales 1 858 285 (58 %) corresponden a la región amazónica.

Entre los seis departamentos que más aportan a la deforestación del país, los cuatro que encabezan el listado tienen su territorio, o una parte de él, dentro de las selvas de la Amazonía: Meta, Caquetá, Guaviare y Putumayo. “Este año ya vamos 11 % más alto [52 460 hectáreas] sumando los dos primeros trimestres de 2022, en comparación con el año pasado [2021]. Viene el último trimestre donde se presenta la afectación más grave si no hacemos algo”, indicó Muhamad y añadió que, hasta el momento, todo apunta a que la tendencia de aumento continuará.

De hecho, recientes alertas de deforestación de la plataforma **Global Forest Watch (GFW)** han llamado la atención sobre [la crítica situación de los bosques dentro del Parque Nacional Tinigua](#), tal como reportó Mongabay Latam hace varias semanas. A esto se suma el sector de Agua Bonita Media, en el departamento de Guaviare y que corresponde a las ampliaciones de la **vía ilegal Calamar-Miraflores**, que pretende unir a estos dos municipios del departamento.

Según la plataforma de monitoreo satelital de GFW, alrededor de la carretera se ha tenido un patrón continuo de deforestación durante lo que va del 2022. **Entre enero y la primera semana de octubre se registraron 145 116 alertas de deforestación en la zona**, con picos en los meses de abril, junio y agosto. Además, se han abierto vías anexas a esta carretera, como la que lleva al resguardo indígena La Yuquera. Solo en ese camino se han registrado 18 497 alertas durante este año.



En esta imagen se observa el aumento de las alertas de deforestación alrededor de la vía Calamar-Miraflores.

Al menos 29 kilómetros de vía construida en un solo año

Cifras del gobierno del expresidente Iván Duque señalaban que, durante el 2021, el departamento de Guaviare perdió 25 021 hectáreas de bosque y que entre enero y marzo de 2022 —los tres primeros meses del año suelen presentar el mayor número de quemas en Colombia— el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam) identificó 16 núcleos de alertas tempranas, principalmente en la frontera norte de la Amazonía, lo cual incluye al departamento de Guaviare.

Uno de los puntos críticos en este departamento es la vía Calamar-Miraflores. La Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS) en su informe [*Seguimiento de la pérdida de bosques y cambio de cobertura en el arco de deforestación en la Amazonía colombiana \(abril 2021-marzo 2022\)*](#) la señaló como uno de los siete principales núcleos de deforestación en la región.

Allí registraron la **apertura de 432 lotes en donde se taló bosque primario**, a los que la organización define como “abiertos de deforestación”, y que suman 2599 hectáreas. FCDS

destaca que solo uno de los lotes tuvo una extensión de 165 hectáreas. “Continúa la ampliación de la vía que comunica a los centros poblados de Calamar con Miraflores y conectando perpendicularmente con nuevos ejes viales”, se lee en el reporte.

La organización también destaca la rapidez con que ha venido avanzando la vía Calamar-Miraflores: “En los últimos cuatro años, más de 59 kilómetros han sido abiertos rompiendo la frontera agropecuaria, sin ninguna restricción sobre la apropiación de tierras en las áreas deforestadas al lado de la vía”. Y la situación es aún más crítica ya que, entre abril de 2021 y marzo de 2022, se abrieron 29 de esos 59 kilómetros, es decir, el 49 % de la extensión actual de la carretera.



Deforestación en zona de Reserva Forestal, sector de la vía Calamar–Miraflores 2022. Foto: FCDS.

Cifras del mismo informe también revelan que se registraron 16 675 focos de calor o incendios, concentrados en el sur de las Sabanas del Yará, el norte del Parque Nacional Serranía de Chiribiquete, el Parque Nacional Tinigua y la vía Calamar–Miraflores. De estos eventos, 1327 focos sucedieron sobre 36 áreas que no habían sido afectadas previamente.

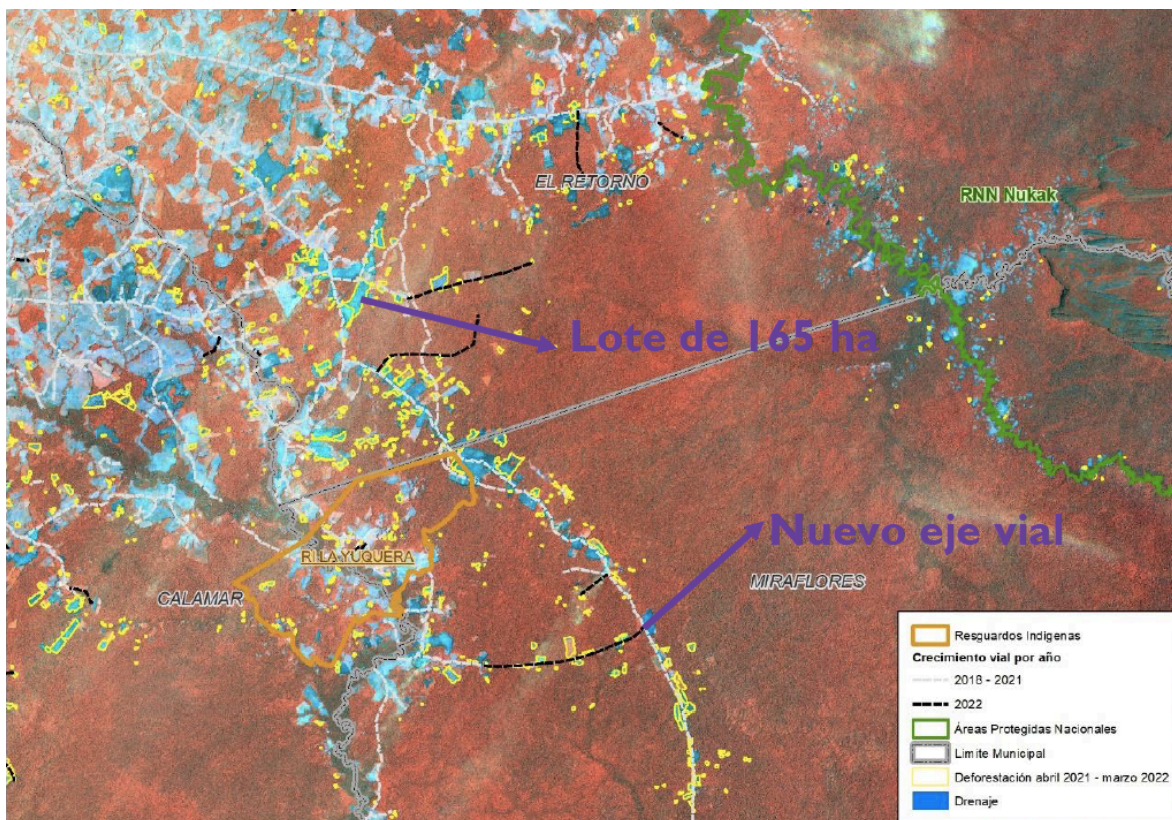
Durante el periodo estudiado se quemaron 408 475 hectáreas en toda el área de análisis que comprende los municipios de El Retorno, Miraflores, San José del Guaviare y Calamar en el departamento del Guaviare; San Vicente Del Caguán, Cartagena del Chairá y Solano en el departamento del Caquetá; La Macarena, Vistahermosa, Puerto Rico, Puerto Concordia, Mapiripán, Uribe, San Juan de Arama y Mesetas, en el sur del departamento del Meta y el municipio de Puerto Leguízamo en el departamento del Putumayo.

Solo en la zona de expansión de la vía Calamar-Miraflores fueron quemadas 2200 hectáreas de bosque primario.

Aunque la tala y posterior quema de bosque en la Amazonía norte colombiana suele ocurrir en épocas secas, o de pocas lluvias, que van entre diciembre y marzo, la plataforma Global Forest Watch detectó un aumento inusual en el número de alertas de deforestación para esta carretera en lo corrido del 2022. Llama la atención que esto ha sucedido a pesar de que se vive una temporada de invierno en la región.

“Se trata de un proceso explosivo y sinérgico. Cuando se dice que es sinérgico es porque se rompe la tendencia lineal de que la deforestación en la zona ocurría solamente en los veranos y pasa a ser una tendencia exponencial durante todo el año, incluidas las épocas de invierno. Esto es dado por la expectativa que hay de apropiación masiva de tierras baldías que el Estado no es capaz de recuperar y que, adicionalmente, entran en una economía donde fácilmente se lava dinero”, comenta Rodrigo Botero, director de la FCDS y una de las personas que más ha llamado la atención sobre los problemas que está trayendo esta vía para la Amazonía en el departamento de Guaviare.

Botero habla de lavado de dinero porque, independientemente de que los recursos no provengan del narcotráfico o la minería ilegal, hay inversiones para la apropiación de las tierras baldías de la Nación, lo cual es ilegal y, según dice, luego se legaliza todo a través de una actividad como la ganadería.



Deforestación en la vía Calamar-Miraflores. Fuente: FCDS.

Órdenes judiciales ignoradas

La vía Calamar-Miraflores ya ha sido objeto de discusión a nivel judicial. La justicia colombiana ya ha ordenado su cierre y la prohibición del tránsito de personas y de carga a través de ella.

Por ejemplo, [a finales de 2019](#), un juez de San José del Guaviare, capital del departamento de Guaviare, tomó la decisión de cerrar la vía para cumplir con [el fallo de 2018 de la Corte Suprema](#) en contra de la deforestación de la Amazonía en seis departamentos: **Amazonas, Guainía, Caquetá, Putumayo, Guaviare y Vaupés**.

Dos años más tarde, otro juez de San José del Guaviare ordenó cerrar otra vía que también pretendía unir a Calamar con Miraflores, pero entre el sector de Puerto Flores y el río Inírida, como lo reportó [el diario El Tiempo](#).

“Cada vez hay una mayor apertura de nuevas fincas alrededor de la vía [la que se ordenó cerrar en 2019]. Adicionalmente hay más y más presión política para que se consolide el mejoramiento vial, es decir, cada vez menos se cumplen las órdenes del juez con respecto al cierre de esa vía que es ilegal”, asegura Rodrigo Botero.

Página 7 de 9

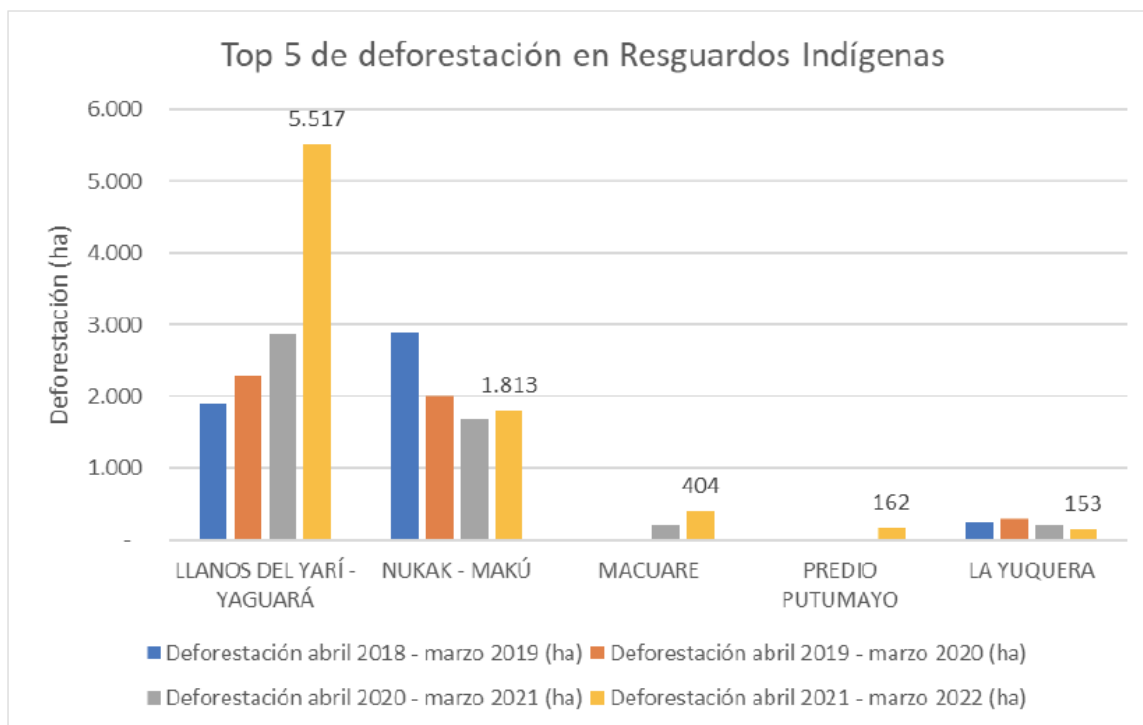
proceso de vacunación de los miles de animales que están entrando hoy por esa vía al municipio de Miraflores, generando así una consolidación del modelo de apertura de frontera, una actividad económica que va en contravía del uso legal del suelo”.

Botero añade que hay una inacción institucional para responder a la necesidad de establecer el transporte fluvial como una alternativa económicamente viable para la población y, por el contrario, se insiste en hacer carreteras a costa de la tala de la selva.

Mongabay Latam se comunicó con el Ministerio de Ambiente para preguntarle por la situación de deforestación en la vía Calamar-Miraflores, el cumplimiento de la orden judicial que decretó su cierre y las acciones que están implementando para enfrentar la pérdida de bosque, la ganadería ilegal y el acaparamiento de tierras.

En respuesta oficial el Ministerio aseguró que “estamos desarrollando unos diálogos exploratorios con líderes campesinos del arco noroccidental de deforestación amazónica, con el propósito de construir conjuntamente un acuerdo social, y su hoja de ruta, para contener la deforestación, considerando las dinámicas sociales, económicas y ambientales del territorio. El área de Calamar – Miraflores es uno de los 22 núcleos de deforestación identificados y está vinculado dentro de este proceso”.

La entidad también le dijo a este medio que están desarrollando una estrategia que considera cinco puntos clave: acuerdos sociales con comunidades locales para hacer frente a la deforestación, la construcción de la paz total en los territorios, la investigación criminal a los determinadores de la deforestación, el fortalecimiento de las autoridades ambientales y locales y la contención con la fuerza pública en grandes bloques vinculados al acaparamiento de tierras y economías ilícitas, “donde ya se activó la flota aérea Guacamayas para la protección de la selva que, entre otros, trabajará de la mano de las comunidades... que reúne 16 000 familias y donde se concentra el 30 % de la deforestación del país y el 50 % de la deforestación de la Amazonía”.



Top 5 de la deforestación en resguardos indígenas. Fuente: FCDS.

Mientras tanto, las alertas de deforestación alrededor de esta carretera ilegal en la selva de Guaviare siguen disparadas. “En este año ya identificamos que la carretera Calamar-Miraflores está pasando de manera ilegal por la mitad del resguardo indígena tucano de La Yuquera. Obviamente sin ningún tipo de consulta y sin ningún tipo de procedimiento legal”, asegura Rodrigo Botero.

La situación de deforestación se sigue dando de manera paralela en otras zonas como los parques Chiribiquete y Tinigua, con un agravante: el conflicto armado como factor que cada vez aporta más a la problemática ambiental en la Amazonía. “Así como hay grandes ganaderos detrás de este problema, hay gente que está siendo ubicada en algunas de estas zonas por parte de las disidencias de las Farc y ese es un tema del que también hay que empezar a hablar”, dice Botero.

***Imagen principal:** Deforestación en la vía Calamar–Miraflores 2022. **Foto:** FCDS.