

Quintero Díaz, Daniela, "Potreros, peajes ilegales y grupos armados: un desastre provocado por cinco vías ilegales en la Amazonía de Colombia", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 16 de junio de 2025.

Consultado en:

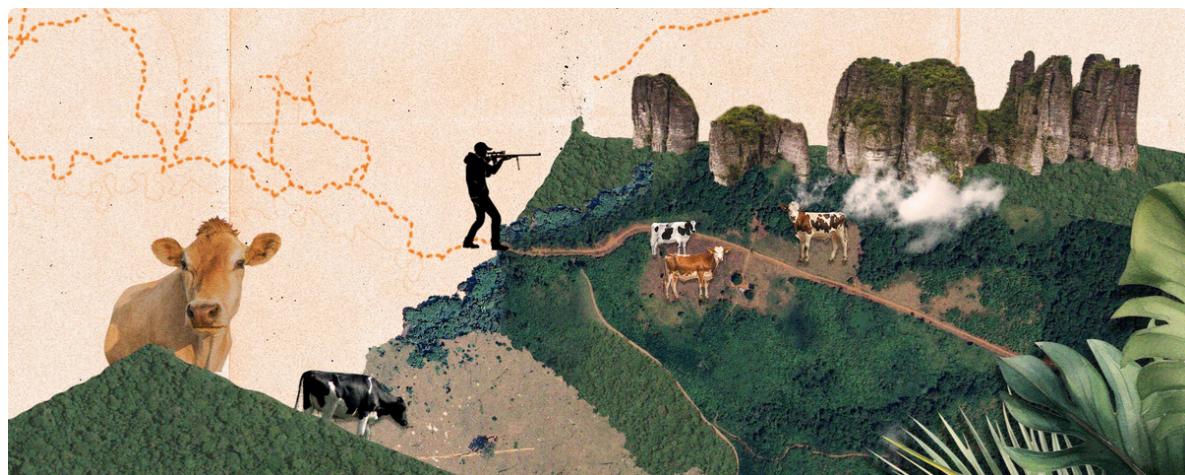
<https://es.mongabay.com/2025/06/potreros-peajes-ilegales-grupos-armados-desastre-cinco-vias-ilegales-amazonia-colombia/>

Fecha de consulta: 29/07/2025.

Potreros, peajes ilegales y grupos armados: un desastre provocado por cinco vías ilegales en la Amazonía de Colombia

[Daniela Quintero Díaz](#)

16 Jun 2025 [América del Sur](#)



- *En la Amazonía de Colombia hay más de 28 000 kilómetros de vías que se extienden entre áreas protegidas, resguardos indígenas y zonas de importancia ecológica. Aunque conectan comunidades, fragmentan la selva.*
- *Un análisis geográfico de Mongabay Latam documentó la transformación del paisaje a lo largo de 1926 kilómetros de vías ilegales ubicadas en los núcleos más activos de la deforestación. Más de 100 kilómetros cruzan áreas protegidas y resguardos indígenas.*

- *Un equipo periodístico viajó a los departamentos amazónicos más afectados — Caquetá, Meta y Guaviare— para documentar cómo se entrelazan las actividades legales e ilegales alrededor de estas vías.*
- *Las vías se han convertido en promotoras de deforestación, ganadería y cultivos de uso ilícito, acercando aún más a la Amazonía a su límite.*

Una cuerda improvisada atraviesa de lado a lado una carretera que se abre paso en la **selva amazónica de Colombia**. Sirve como barrera en uno de los **peajes informales** que hay a lo largo de 159 kilómetros de trocha que conecta a los municipios de Calamar y El Retorno con Miraflores, en el departamento de Guaviare. Rosa\*, la encargada de dar paso, asegura que, para cruzar, los carros deben dar un aporte de COP\$15 000 (3,8 dólares), las motos \$2000 (0,5 dólares) y los camiones \$60 000 (14 dólares). Quienes transportan ganado, además, deben aportar \$1000 (0,25 dólares) por cada res. Los recursos, dice, son administrados por la comunidad.

“El [cobro del] peaje se utiliza para alquilar la maquinaria para el mantenimiento de la vía hasta Puerto Nuevo, el caserío más cercano”, explica Rosa, quien por seguridad pide la protección de su nombre. Su trabajo consiste en reunir dinero para cuidar una vía que no ha sido autorizada por el Estado.

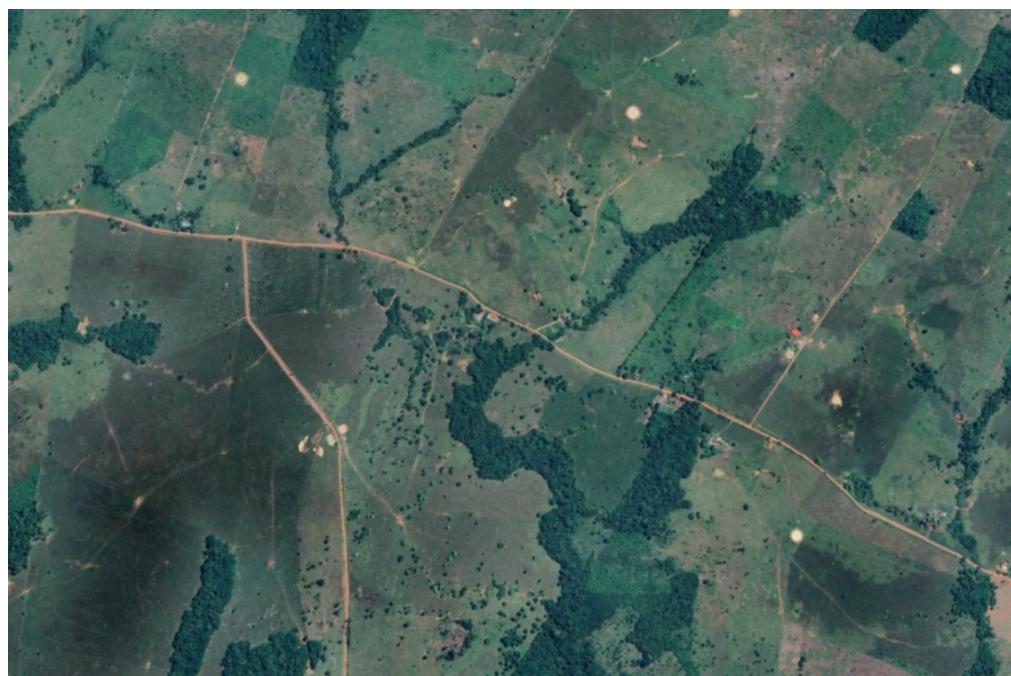


Uno de los peajes informales que administran las comunidades para hacerle mantenimiento a las vías en el Amazonas. En la imagen, un tramo de la Marginal de la Selva, rumbo a La Macarena. Foto: Yuri Andrea Polania – Voces del Pato

El tramo de carretera que administra Rosa empezó a abrirse bajo el bosque a finales de 1990, impulsada por grupos armados ilegales que buscaban mejores rutas para el narcotráfico. Debido a su ubicación estratégica entre los municipios de El Retorno y Miraflores, también **fue usada por la guerrilla como corredor para dirigirse a Venezuela**. Por supuesto, no fueron los únicos usuarios y, conforme la vía se consolidaba, empezaron a aparecer problemas mayores.

La vía está ubicada en una zona de reserva forestal que conecta ecológicamente el Parque Nacional Chiribiquete y la Reserva Nukak, dos áreas claves para la biodiversidad. Tras su apertura, esta conectividad se ha ido perdiendo. Además, las autoridades se enteraron de su existencia “oficialmente” en el 2017, cuando se organizó un *rally* que pasaba por allí y los participantes compartieron fotos en las redes sociales. “Fue así que se dieron cuenta de que había una carretera en medio de la selva”, recuerda el exalcalde de Calamar, Giovanny Garcés.

2017 es una fecha clave, pues coincide con el período de devastación que llegó tras la firma del Acuerdo de Paz con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), cuando la desmovilización de los grupos armados le abrió las puertas a la colonización. A partir de entonces, las autoridades optaron por ignorar que esta era una vía ilegal y destinaron fondos públicos para ampliarla irregularmente. La excusa fue promover la conexión. Sin embargo, con esa decisión llegaron muchos problemas. Quien desconoce el impacto de las vías en la Amazonía podría pensar que sus beneficios sobrepasan cualquier tipo de daño ambiental. La realidad demuestra que esto no es cierto.



Deforestación provocada por la vía Calamar-Miraflores, que amenaza la Reserva Nukak y el PNN Chiribiquete. Foto: Google Earth – Mongabay Latam

Al menos [28 mil kilómetros de carreteras](#) se han construido dentro de la Amazonía en Colombia, según la Fundación para la Conservación y Desarrollo Sostenible (FCDS). Esto equivale a recorrer 28 veces la ruta de Bogotá a Cartagena. En palabras de Maryi Serrano, coordinadora de Seguimiento y Análisis Territoriales de la FCDS, “la tendencia constante al crecimiento de vías ilegales en la Amazonía colombiana tiene un impacto muy fuerte en términos de fragmentación y deforestación, especialmente en zonas con restricción ambiental, donde el avance ha sido más intenso”.

El análisis geográfico hecho por **Mongabay Latam** evidencia la magnitud del desastre. En esta carretera que se extiende por 159 km —donde se encuentra el pequeño tramo que cuida Rosa—, trazamos una línea imaginaria de 5 km a los costados de la vía. En esa franja, hasta 2015, se veían apenas algunos parches de deforestación que sumaban 495 hectáreas. Dos años después, esa cifra se multiplicó casi por cinco. Para el 2023, la pérdida acumulada de bosque desde el 2000 superaba las 25 mil hectáreas, el equivalente a más de 35 mil canchas de fútbol o un área similar a la ciudad de Cartagena.

La deforestación no llegó sola. El terreno deforestado a cinco kilómetros de la vía se convirtió en cerca de 9 mil hectáreas de pasto y hoy, en lo que alguna vez fue selva, deambulan más de 40 mil vacas. Este panorama se repite de forma exponencial en la Amazonía, la región donde [se concentra](#) la mayor deforestación del país (63 %).



---

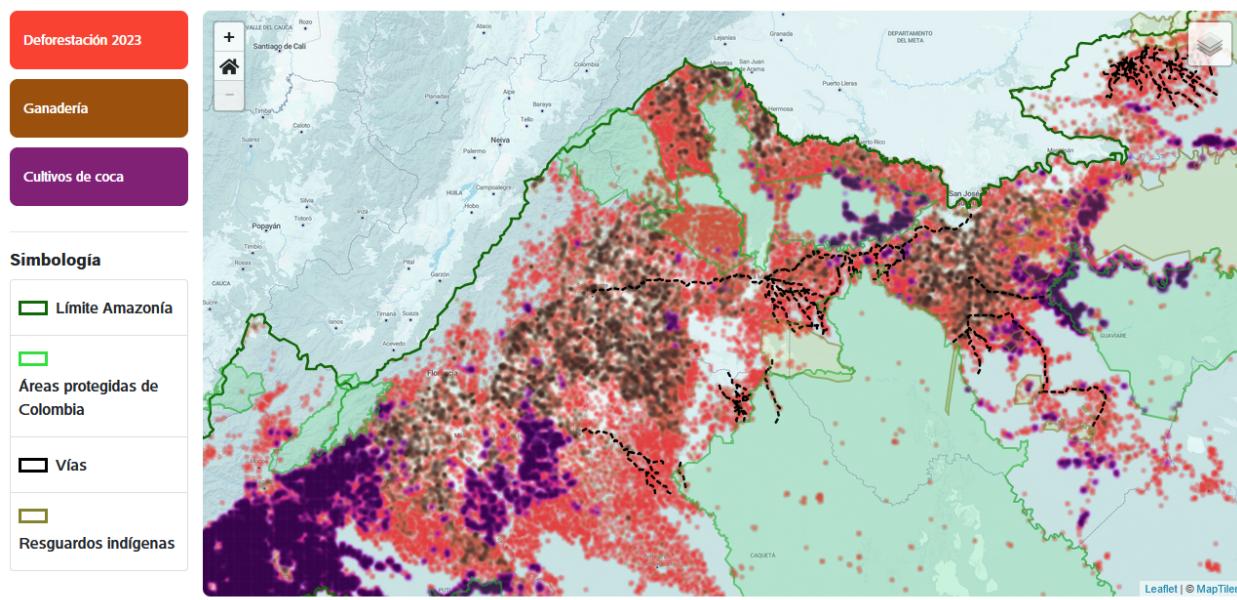
**La tendencia constante al crecimiento de vías ilegales en la Amazonía colombiana tiene un impacto muy fuerte en términos de fragmentación y deforestación, especialmente en zonas con restricción ambiental, donde el avance ha sido más intenso”.**

---

Maryi Serrano, coordinadora de Seguimiento y Análisis Territorial en la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS)

**Mongabay Latam** analizó geoespacialmente la transformación del paisaje en torno a cinco carreteras ilegales que, en conjunto, suman 1926 kilómetros que fragmentan la selva colombiana. Además, un equipo periodístico —en alianza con France 24 en Español, Rutas del Conflicto, Vorágine y Mutante— se desplazó hasta algunos de los principales tramos de esas vías, situados en los núcleos de deforestación del país, y los recorrió. Lo más preocupante es que la deforestación que detectamos no se ha detenido. Según la plataforma de monitoreo satelital Global Forest Watch, entre enero y mayo de 2025 se han activado 805 352 nuevas alertas de deforestación en la franja de cinco kilómetros alrededor de las vías.

Los resultados muestran una relación directa entre la expansión de las vías ilegales, el avance de la deforestación y el crecimiento del hato ganadero, en medio de un contexto complejo donde confluyen comunidades locales, actores estatales y grupos armados ilegales.



Las vías, fuente de “deforestación primaria”

Si juntamos, una tras otra, las cinco vías ilegales de la Amazonía colombiana analizadas por **Mongabay Latam** para este proyecto, el trayecto total sería equivalente a cruzar Colombia de extremo a extremo: desde Punta Gallinas, en la Guajira —la zona más al norte del país— hasta Leticia, en el extremo sur, en la triple frontera con Brasil y Perú.

Se trata de un trayecto enorme, de 1926 km, que reúne los casos más críticos de vías y deforestación en la selva amazónica colombiana: la red vial Selvas de Mapiripán, la vía Marginal de la Selva, la vía Calamar-Miraflores, la vía La Libertad-La Paz, y las redes viales que rodean y se adentran en el Parque Nacional Natural Serranía de Chiribiquete.



En la vía La Libertad-La Paz se produce lo que expertos han llamado el efecto “espina de pescado”: a partir de una vía principal surgen nuevos poblados, otras carreteras y más deforestación. Foto: Google Earth – Mongabay Latam

A lo largo de esos caminos ilegales, el bosque ha ido desapareciendo. El análisis de **Mongabay Latam** revela que alrededor de estas cinco vías, en un radio de solo un kilómetro, ha habido, entre el 2000 y el 2023, una pérdida acumulada de 104 674 hectáreas de bosque, un área casi tan grande como Río de Janeiro. Si se amplía la mirada a cinco kilómetros alrededor, la cifra se triplica y alcanza las 342 070 hectáreas, más de dos veces el tamaño de Ciudad de México.

La apertura de estas carreteras también ha impactado el resguardo indígena Llanos del Yarí Yaguará II, que ya acumula 27 kilómetros de vías ilegales en su interior, además de otros siete resguardos ubicados en los departamentos de Meta y Guaviare. Áreas protegidas de gran importancia, como el Parque Chiribiquete y la Serranía de la Lindosa, también están en riesgo. Dentro de ellas se extienden casi 76 kilómetros de vías ilegales que amenazan ecosistemas frágiles y pueblos indígenas no contactados. Además, otras áreas protegidas

como la Reserva Nukak, el Parque Nacional Tinigua y el Parque Nacional Serranía de La Macarena se han visto fragmentadas y amenazadas por las vías ilegales que los rodean.



Fragmentos de selva quemada al margen de la vía Calamar-Miraflores. La transformación del bosque en pastos suele tener como finalidad el acaparamiento de tierras y el avance de la ganadería. Foto: César Molinares

Con la llegada de las vías también se ha incrementado, a solo cinco kilómetros de los trayectos analizados, el número de vacas (con 464 262 registradas) y de cultivos de hoja de coca para uso ilícito (con 781 hectáreas para 2023). Estos últimos han cobrado fuerza cerca y dentro de la Reserva Nacional Natural Nukak.

Las cifras son un correlato del extenso análisis realizado hasta marzo de 2024 [por la FCDS en toda la Amazonía de Colombia](#). Los investigadores de la organización ambiental estimaron entonces la apertura de cerca de 28 091 km de vías, unas 16 veces el trayecto anterior. La devastación detectada forma parte de lo que los expertos han llamado “una fuente de deforestación primaria”, es decir, que le abre paso a otras actividades económicas, tanto legales como ilegales, que contribuyen a la pérdida de bosque primario o virgen.

Estas transformaciones alrededor de las vías son lo que el [Panel Científico por la Amazonía](#) —una red de más de 200 científicos que se unieron para producir el primer informe integral del estado de la cuenca— denomina el efecto “espina de pescado”. Es una forma sencilla de explicar cómo, a partir de una vía principal, surgen nuevos poblados, nacen otras carreteras, aumenta el valor de la tierra y las actividades agrícolas se vuelven más rentables.

Para Adriana Rojas, coordinadora técnica de MapBiomas Colombia, una iniciativa que analiza la transformación de los bosques, las vías son “el principal impulso a todos los males de la Amazonía”. “Son una pieza fundamental para la deforestación, la pérdida de conectividad, la ampliación de la frontera agrícola y se han convertido en una amenaza para los pueblos indígenas de esos territorios”, afirma. Como resultado, el bosque [desaparece](#) y se convierte en enormes extensiones de pastos.



Un tramo informal de la vía Marginal de la Selva, que conecta a San Vicente del Caguán con La Macarena, por donde pasa el transporte de productos lácteos. Foto: Yuri Andrea Polania – Voces del Pato

Ese fue uno de los motivos por los que, en 2018, el entonces presidente Juan Manuel Santos anunció que los tramos pendientes de una vía conocida como “La Marginal de la Selva”, que

atravesaría la Amazonía colombiana de extremo a extremo, no se iban a realizar. El proyecto se originó en 1963 y buscaba conectar la Amazonía desde Venezuela hasta Bolivia, como un símbolo de desarrollo regional, aunque con enormes implicaciones ambientales.

Pero la decisión presidencial fue insuficiente. Los tramos que no terminó el Estado fueron abiertos de manera informal e ilegal. Este es el caso del corredor de 318 kilómetros que se abre paso entre San José del Guaviare (Guaviare), La Macarena (Meta) y San Vicente del Caguán (Caquetá), desconectando los Parques Nacionales Tinigua y Sierra de La Macarena del PNN Serranía de Chiribiquete. Desde el 2000 hasta 2023, el análisis geográfico realizado para esta investigación muestra que a un kilómetro de ese tramo se han perdido más de 13 000 hectáreas de bosque húmedo tropical. A cinco kilómetros la pérdida es casi cuatro veces mayor, sumando más de 63 000 hectáreas.



---

**“Las vías son el principal impulso a todos los males de la Amazonía (...) Son una pieza fundamental para la deforestación, la pérdida de conectividad, la ampliación de la frontera agrícola y se han convertido en una amenaza para los pueblos indígenas de esos territorios”.**

---

Adriana Rojas, coordinadora técnica de MapBiomas Colombia.

Al recorrer esa vía, el equipo periodístico de Vorágine pudo corroborar que la carretera continúa abriéndose sin el aval de las autoridades. Además, existe un control de grupos armados que incluye cobros a grandes terratenientes y ganaderos, y establece restricciones de movilidad. También hay un sistema comunitario de peajes informales. “La carretera está a la merced de ellos”, asegura un habitante de la zona. Mientras las comunidades campesinas recogen el dinero, contratan maquinaria y organizan jornadas de trabajo para arreglarla, los grupos armados controlan el paso y dan órdenes sobre el estado en el que debe permanecer.

Lo peligroso es que los ramales que se desprenden de las vías no solo desconectan áreas protegidas, también se extienden hasta el interior de ellas. La organización [Parques Naturales Cómo Vamos](#) publicó en su último reporte que, entre 2018 y 2023, se abrieron 827 nuevos kilómetros de caminos ilegales en áreas protegidas del Arco de Deforestación Amazónico. En total, a 2023, se tenían registrados más de 1500 kilómetros de vías al interior de esos santuarios naturales.



Uno de los tramos de vía visitados por el equipo periodístico de Mutante y Mongabay Latam, en la vereda Nuevo Horizonte, que conduce al PNN Chiribiquete. La vía se ha intervenido con maquinaria de la gobernación. Foto: Kamila Moreno

[Vías sin permisos, pero “¿planificadas?”](#)

Una de las vías analizadas se ubica en la zona de transición entre las sabanas de la Orinoquía y la selva amazónica. Allí, **Mongabay Latam** identificó más de 10 ramales que, en conjunto, suman 549 kilómetros. Se trata de la Red Vial Selvas de Mapiripán, donde se deforestaron 23 600 hectáreas entre 2000 y 2023 en una franja de apenas un kilómetro alrededor de las carreteras. Si ampliamos la mirada a cinco kilómetros, la deforestación casi se duplica, alcanzando más de 42 000 hectáreas en el mismo periodo de tiempo.

Lo que llama la atención es que algunos de los tramos están perfectamente trazados en línea recta por hasta 60 kilómetros, un trabajo que requiere de condiciones técnicas, equipo especializado, maquinaria y altas inversiones económicas. Como alertó la Procuraduría en febrero de 2023, esa infraestructura se estaría desarrollando “con la posible aquiescencia o pasividad de las autoridades locales y muchas veces mediante procesos contractuales que estas mismas autoridades autorizan y ordenan”.



Por las vías ilegales de la Amazonía colombiana circulan constantemente camiones y maquinaria privada que se alquila para hacer los mantenimientos. Foto: Kamila Moreno

En Guaviare, un departamento que se encuentra amparado casi en su totalidad por medidas de protección ambiental desde hace más de 60 años, la [FCDS analizó](#) 117 proyectos de infraestructura vial y rural, por un valor de más de COP\$990 500 millones (240 millones de dólares), destinados a mejoramiento y mantenimiento de la red de carreteras. La mayoría de los recursos públicos se dirigían a los municipios donde la deforestación avanza aceleradamente (San José del Guaviare, El Retorno, Calamar y Miraflores).

En el caso de la vía ilegal que une a Calamar y Miraflores, en 2019, la Fiscalía [señaló a los alcaldes](#) de El Retorno, Calamar y Miraflores, así como a un funcionario de la Gobernación

del Guaviare, de contratar obras para el mejoramiento del tramo en medio de irregularidades. La vía estaba asociada a focos de deforestación e incendios. La pérdida de bosque en el departamento pasó de 11 456 hectáreas a 34 527 en solo tres años (2015-2018), delitos por los cuales aún se les investiga.

**Mongabay Latam** detectó, a través de la plataforma de monitoreo satelital Global Forest Watch (GFW), que la vía se seguiría ampliando. Entre enero y mayo de 2024 se registraron 96 462 alertas de deforestación, en comparación con las 117 381 alertas activadas entre enero y mayo de este año. Esto indica que el bosque sigue cayendo.

Este no es el único caso en el que autoridades regionales han sido señaladas de promover, ya sea con fondos o con maquinaria pesada, la apertura y adecuación de vías ilegales.



Ganado

en la vía entre Calamar y Miraflores, en el departamento de Guaviare. La ganadería se ha convertido en uno de los principales motores de la deforestación en la Amazonía. Foto César Molinares

## Ganadería: más vacas que personas

A la par del aumento del número de vías, el análisis hecho por **Mongabay Latam** muestra que hay una correlación entre el crecimiento de la infraestructura, el aumento de la deforestación y la expansión del hato ganadero. En Guaviare, Caquetá y Meta, donde la red vial ha crecido de forma acelerada, las cabezas de ganado también se incrementaron en 95 %, 60 % y 40 %, respectivamente, entre 2016 y 2022, según datos del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Un contraste notable con el promedio nacional, donde el aumento fue de 31 %.

En municipios como Mapiripán (Meta), en los trayectos analizados para esta investigación, se abrieron más de 200 kilómetros de vías entre 2018 y 2021. Según las cifras más recientes del ICA, a cinco kilómetros de estas carreteras pastan más de 19 000 vacas. En todo el municipio, el hato ganadero casi se triplicó entre 2016 y 2023 hasta alcanzar las 162 237 cabezas de ganado.

De forma similar, en el municipio de La Macarena (Meta) —que es atravesado por los tramos informales que buscan “completar” la Marginal de la Selva—, las cabezas de ganado aumentaron casi cinco veces tras la firma del Acuerdo de Paz, según las estadísticas del ICA. Se trata del municipio que acumula el mayor número de vacas en la región desde 2016.



Corrales y pozos de agua instalados para criar ganado en la vía La Libertad-La Paz, donde antes había solo bosque primario. Foto: Google Earth – Mongabay Latam

Otros municipios aledaños al PNN Chiribiquete también experimentaron un crecimiento significativo. En Calamar y Miraflores, por ejemplo, ya hay más vacas que personas. El censo de vacunación del ICA registra 126 286 cabezas de ganado en estos dos municipios, mientras que, según el Departamento Nacional de Estadística (DANE), hay 19 565 personas (2023).

Aunque la ganadería no es una actividad ilegal, su desarrollo sí está restringido en áreas de importancia ambiental, como la Amazonía, donde actualmente cerca del 85 % del territorio [tiene un estatus legal](#) que promueve la conservación. Pese a esto, las vacas se acercan cada vez más al interior de las áreas protegidas. En diciembre de 2024, la [Procuraduría alertó](#) que había cerca de 1 200 000 cabezas de ganado invadiendo territorios protegidos como el Parque Nacional Natural Chiribiquete y la Reserva Natural Nukak.

Sin embargo, como insiste Catalina Oviedo, coordinadora de la oficina regional en el Amazonas de la ONG Centro de Alternativas al Desarrollo (Celades), aunque existe una conexión directa entre la expansión de la ganadería y la creación y la mejora de vías, hay que

tener en cuenta que estas también han sido históricamente usadas por campesinos y poblaciones indígenas. “Hay que ampliar la discusión sobre esta relación, evitando caer en estigmatizaciones y violaciones de derechos humanos”, afirma. En palabras de Guillermo Peña, líder campesino en San Vicente del Caguán, esas vías, “así las tilden de ilegales”, son la columna vertebral que los conecta y los saca del aislamiento.



Un campesino del departamento Caquetá, cerca del PNN Chiribiquete, cuenta que tiene casi cien vacas en su finca, pero que más del 95% están en modalidad de “avalúo”. Foto: Kamila Moreno

Lo cierto es que los pequeños campesinos no son los grandes impulsores de la deforestación, y tampoco son los únicos que usan las vías de esos territorios. Un estudio publicado en la revista científica *Nature*, en el que se analizó la transformación en la Amazonía colombiana entre 1985 y 2019, concluyó que la conversión masiva de bosques a ganadería no fue impulsada por “pequeños agricultores”, sino por grandes terratenientes con el objetivo de “asegurar expectativas sobre el valor futuro de la tierra y especular a través de mercados ilegales de tierras”. [Otros análisis](#) coinciden. En municipios como La Macarena y Mapiripán,

la FCDS encontró una alta concentración de terrenos abiertos, con más de 500 hectáreas por propietario.

Además, según [un informe de las Naciones Unidas contra la Drogas y el Delito \(UNODC\)](#) la ganadería en estas áreas puede ser una fuente de financiamiento para grupos armados ilegales y organizaciones criminales que operan en la región, así como un entorno propicio para el lavado de activos.

#### Vías, conflicto y cultivos ilícitos

La Amazonía en Colombia es un lugar clave y disputado. Allí, además de bosques prístinos o áreas naturales protegidas, se encuentran alrededor de 62 pueblos indígenas, indígenas en aislamiento voluntario y campesinos que han llegado con diferentes oleadas de colonización. Pero también grupos armados ilegales que han utilizado la zona para la extracción de recursos y para ejercer un control territorial.

Como recuerda Fernando Reyes, presidente de la vereda Nuevo Horizonte, en Cartagena del Chairá (Caquetá), él compró su tierra cinco meses antes de que a su alrededor iniciara la “locura de los baldíos”, como le llamó a la migración de personas de otras partes del país hacia esta región en 2015. “A la gente se le metió en la cabeza que la guerrilla ya no estaba y que nadie los atajaba”, menciona. Esa fue la forma que encontraron para lograr un pedazo de tierra donde antes estaban las FARC. Aunque, según la ley, estos predios colonizados no pueden ser vendidos, comprados ni explotados, sobre ellos avanzan actividades legales e ilegales.

Organizaciones ambientales que estudian la Amazonía [han identificado](#) “una compleja y fluctuante red de grupos armados ilegales, actores privados y algunos funcionarios corruptos” que han aprovechado el vacío dejado por la desmovilización y desarme de las FARC para ampliar su poder y actividades. “Como resultado, la magnitud, intensidad y velocidad de explotación de recursos en la Amazonía colombiana ha aumentado”.

En el departamento de Guaviare, la ruta que conecta los municipios de La Libertad y La Paz se ha consolidado como un bastión importante para la producción ilegal de hoja de coca en

la Reserva Natural Nukak, que colinda con ese último centro poblado. Aunque la carretera empieza a ser visible en el monitoreo satelital desde el año 2000 en una zona cocalera, es a partir de 2016 que se mejora y amplía en casi 57 kilómetros. Allí a la par de la deforestación de 15 564 hectáreas (a cinco kilómetros alrededor de la vía), también aumentaron las hectáreas de cultivos de uso ilícito.

El análisis de **Mongabay Latam** evidenció que las hectáreas con cultivos de coca se duplicaron alrededor de esta vía. En 2022, a un kilómetro de la vía había alrededor de 9 hectáreas. Un año después los cultivos ilícitos alcanzaron las 22 hectáreas. A tres kilómetros de las carreteras, la tendencia se mantuvo pasando de 68 hectáreas a 120. A nivel general, en el departamento, se registraron 4395 hectáreas de coca sembradas en 2022 y, como aseguró uno de los habitantes de La Paz, allí la economía gira alrededor de la pasta base de coca.

Una situación similar ocurre en la vía Calamar-Miraflores, en Guaviare, donde —entre 2022 y 2023— las hectáreas de coca a 1 km de la vía se cuadruplicaron. Además, como alertó [un informe](#) de la UNODC en 2023, la cuenca amazónica compartida por Colombia, Brasil, Perú y Bolivia “se está configurando como un corredor clave para el narcotráfico en la región”.

La situación es difícil de controlar pues, como informó Parques Nacionales a **Mongabay Latam**, hay al menos 11 áreas protegidas de la Amazonía colombiana en las que los guardaparques y funcionarios de la entidad tienen restricciones de acceso y movilidad por parte de los actores armados. “Eso dificulta llevar a cabo acciones de investigación y monitoreo a la biodiversidad. También limita la posibilidad de realizar recorridos de prevención, vigilancia y control”, aseguró la entidad.



El

parque Chiribiquete es el más grande y biodiverso de Colombia. Foto: cortesía Rodrigo Botero – FDCS

Todas las vías llevan a Chiribiquete

Uno de los lugares con la mayor categoría de conservación en Colombia es el PNN Chiribiquete, que fue declarado Patrimonio Natural y Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 2018 y al que nadie, además de los guardaparques, algunos investigadores y los pueblos indígenas que lo habitan, puede entrar. Sin embargo, ya ha sido atravesado por más de 62 kilómetros de vías amplias y tecnificadas, como lo muestra el análisis de **Mongabay Latam**, aunque si se consideran otras trochas que se encuentran debajo del bosque y que están desconectadas del entramado de caminos la extensión alcanza los 125 kilómetros, tal y como figura en el reporte de FCDS incluido en [el informe de Parques Cómo Vamos](#). Algunas son vías históricas que hicieron parte de la movilización de las guerrillas durante décadas y que, en su origen, estaban ocultas bajo el bosque, pero que, tras el proceso de paz, comenzaron a abrirse con maquinaria.

Según Jenny Cueto, directora de la oficina territorial de la Amazonía de Parques Nacionales, cada año se deforestan, en promedio, mil hectáreas de bosque dentro del parque. Las vías que

amenazan el área protegida “no salen de la nada. Sino que vienen asociadas a unos tramos que, a su vez, vienen de unas vías que se conectan entre municipios y departamentos”, insiste.



Deforestación en el Resguardo Yaguará II, en las inmediaciones del PNN Chiribiquete, en diciembre de 2023. Foto: Sociedad Zoológica de Frankfurt

Al norte de Chiribiquete, por ejemplo, las vías se desprenden de la Marginal de La Selva, que conecta La Macarena con San José del Guaviare. Desde La Macarena también se desarrollan caminos que conducen hacia Chiribiquete y el Resguardo Yaguará II. Como estas, al menos 13 tramos más que forman parte de las vías que están alrededor del parque buscan llegar o pasan por el área protegida. En total, se trata de 843 kilómetros de trochas ilegales.

Su apertura ha desencadenado la deforestación de más de 195 mil hectáreas a cinco kilómetros alrededor de las vías, un área equivalente a casi 1730 veces el Parque Simón Bolívar, en Bogotá. Además, según el análisis realizado por **Mongabay Latam**, en un radio de un kilómetro de estos 13 tramos alrededor del PNN Chiribiquete existen 53 437 bovinos.

En otras áreas protegidas la situación se repite. Según el último informe de la iniciativa Parques Cómo Vamos, se identificaron accesos viales en los Parques Nacionales Naturales

Tinigua (723,6 km), Sierra de La Macarena (600,4 km), Serranía de Chiribiquete (125,2 km) y La Paya (19,5 km), así como en la Reserva Nacional Natural Nukak (33,3 km). Las carreteras coinciden con las áreas protegidas donde se reporta, también, mayor deforestación. De hecho, en las áreas protegidas de la Amazonía se concentra el 82% de la deforestación de todo el Sistema Nacional Natural de Áreas Protegidas (SINAP).



**Cada año se deforestan, en promedio, mil hectáreas de bosque dentro del parque. Las vías que amenazan el área protegida no salen de la nada, vienen asociadas a unos tramos que, a su vez, vienen de unas vías que se conectan entre municipios y departamentos".**

Jenny Cueto, directora de la oficina territorial de la Amazonía de Parques Nacionales,

En agosto de 2024, el Minambiente presentó lo que llamó “una acción contundente en la lucha contra las estructuras criminales que operan en el Parque Nacional Chiribiquete”: destruyó acceso terrestres ilegales y cultivos ilícitos existentes al interior del área protegida. “Estas infraestructuras eran usadas para actividades ilícitas como procesamiento de cocaína en laboratorios y ganadería como motor de la deforestación. Por lo anterior, se realizó la inhabilitación de dos laboratorios, un establo y además se llevó a cabo la destrucción de 5 puentes carreteables presentes al interior de este parque, que eran utilizados para facilitar estas labores”, le dijo la entidad a **Mongabay Latam**.



Avance

de la deforestación en la vía de Cartagena de Chairá que se abre paso hacia el PNN Chiribiquete. Foto: Google Earth – Mongabay Latam

Sin embargo, las operaciones militares no han logrado debilitar las redes que destruyen y degradan Chiribiquete y la Amazonía. La pérdida de bosque ha generado zonas desconectadas y la fragmentación de los ecosistemas.

Aunque también el gobierno ha impulsado acuerdos sociales para pasar de “núcleos de deforestación” a “Núcleos de Desarrollo Forestal y de la Biodiversidad” en la Amazonía, ofreciendo posibilidades económicas a los campesinos que ya se encuentran allí, por ahora los resultados son poco alentadores. Según explicó la exministra de Ambiente Susana Muhamad, antes de dejar el cargo, de los 15 núcleos de los que hay información, en cuatro persisten niveles similares de deforestación y en cinco la pérdida de bosque aumentó.

Mientras tanto, cientos de kilómetros de vías se siguen abriendo diariamente en la Amazonía y reproduciendo las tensiones entre las necesidades de la población, el conflicto y el futuro incierto de la Amazonía. Si esta tendencia continúa, la región se dirige a un proceso de sabanización y praderización irreversible: lo que los científicos [han llamado](#) ‘un punto de no retorno’.

*\*Este especial periodístico fue coordinado por Mongabay Latam y realizado en alianza con France 24, Rutas del Conflicto, Vorágine y Mutante. Edición general: Alexa Vélez. Edición: Alexa Vélez, María Isabel Torres y Antonio Paz Cardona. Coordinación: Vanessa Romo. Investigación: Vanessa Romo y David Tarazona. Análisis geoespacial: Cristian Salas. Periodistas: Daniela Quintero Díaz, Mariana Guerrero, María Clara Calle, César Molinares, María Paula Murcia Huertas, Natalia Duque Vergara, Juan Carlos Granados. Visualizaciones: Eduardo Motta y Cristian Salas. Ilustración: Alma Ríos. Diseño gráfico y video: Richard Romero. Audiencias y redes sociales: María Isabel Torres, Dalia Medina Albarracín.*

**\*\*Ilustración principal:** 1926 km de vías ilegales analizadas por Mongabay Latam están acabando con la selva en resguardos indígenas y áreas protegidas de la Amazonía de Colombia. **Ilustración:** Alma Ríos

---

**Nota del editor:** Esta cobertura periodística forma parte del proyecto «Derechos de la Amazonía en la mira: protección de los pueblos y los bosques», una serie de artículos de investigación sobre la situación de la deforestación y de los delitos ambientales en Colombia financiada por la Iniciativa Internacional de Clima y Bosque de Noruega. Las decisiones editoriales se toman de manera independiente y no sobre la base del apoyo de los donantes.