

Molinares, César, "La vía Calamar Miraflores, una cicatriz en la selva amazónica colombiana", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 18 de junio de 2025.

Consultado en:

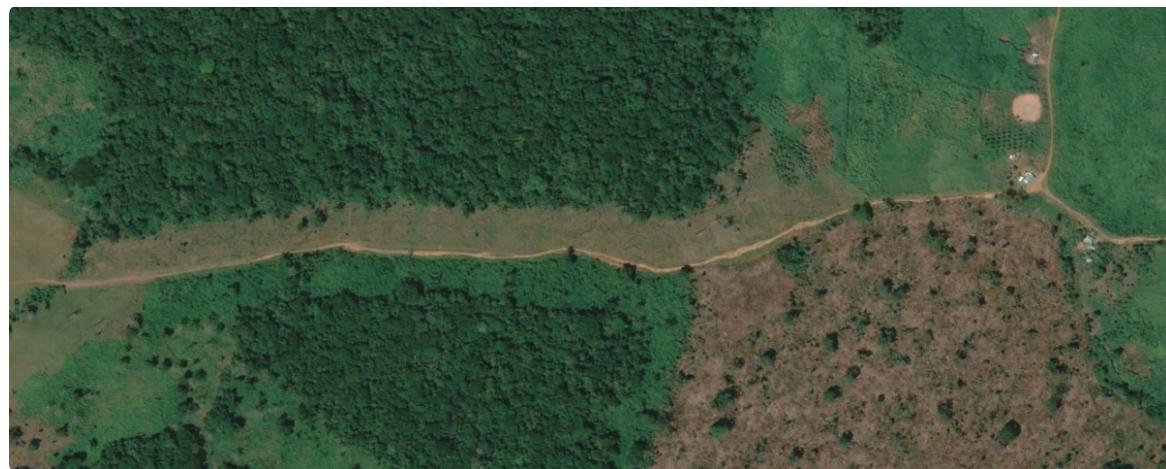
<https://es.mongabay.com/2025/06/via-calamar-miraflores-cicatriz-selva-amazonica-colombiana>

Fecha de consulta: 11/09/2025.

La vía Calamar Miraflores, una cicatriz en la selva amazónica colombiana

Cesar Molinares

18 Jun 2025



- *La vía que comunica estas dos poblaciones del Guaviare ha sido objeto de controversia desde 2019 debido a la falta de permisos ambientales, lo que llevó a restricciones en su mantenimiento y uso.*
- *Ante los obstáculos legales para su mantenimiento, ganaderos y colonos se las han ingeniado para cobrar “peajes informales”, así como cobros por la movilidad del ganado.*
- *La ganadería extensiva y la apropiación de tierras han sido los dos motores que más han impactado en la deforestación de bosques de esta región, buena parte de ellos en zonas de reserva forestal.*
- *Entre 2000 y 2023 se deforestaron aproximadamente 47 855 hectáreas alrededor de la vía. El 64 % de esta tala ocurrió entre 2016 y 2023.*

En Raicero, un caserío ubicado a solo 20 kilómetros al sur de Calamar, en el Guaviare, Rosa* administra una caseta construida con tablones de madera, donde vende gaseosas, cervezas y paquetes de papas fritas. Además, es responsable de cobrar uno de los tres peajes informales que se encuentran en esta trocha de arenas rojas y barro, que conecta a su municipio con el de Miraflores, situado a 150 kilómetros al sur, adentrándose en las selvas amazónicas.



Este es uno de los tres peajes que hay en medio de la selva en la vía entre Calamar y Miraflores, en el departamento Amazónico del Guaviare. Foto: César Molinares

Una camioneta con un grupo de campesinos espera para pagar el derecho a paso, mientras que ella, la encargada de este peaje informal, baja una cuerda que actúa como talanquera en una bifurcación de la vía. Un par de niños apurados suben a la parte trasera de una camioneta que los llevará a su colegio, ubicado a unos dos kilómetros de distancia por esta carretera de tierra roja recién nivelada.

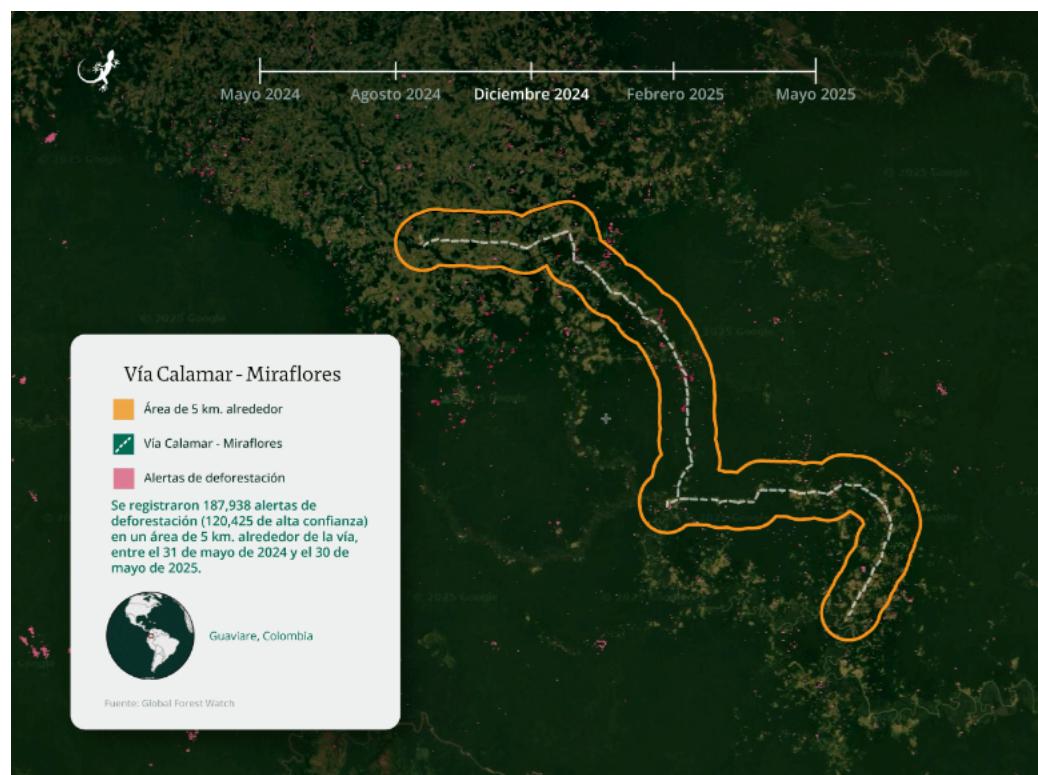
Sin rodeos, Rosa detalla los precios del peaje: “**15 000 pesos (3,8 dólares) para carros, 2000 (0,5 dólares) para motos**, 40 000 (10 dólares) para vehículos de carga y 60 000 (14 dólares) para camiones. Aquellos que llevan ganado a pie deben pagar 1000 pesos por res (0,25 dólares)”.

A lo largo de esta vía abierta ilegalmente, flanqueada por la Reserva Nacional Natural Nukak y el Parque Nacional Serranía de Chiribiquete, estos peajes informales son administrados por las juntas de acción comunal que facilitan la comunicación entre Calamar y Miraflores, en el arco amazónico de Colombia. Además, esta cicatriz abierta en medio del bosque atraviesa una zona de reserva forestal de Ley Segunda, que es como se denomina a las tierras del Estado destinadas para el desarrollo forestal, la protección del suelo, agua y biodiversidad y que en su interior albergan áreas protegidas y tierras indígenas.

La carretera, de aproximadamente 159 kilómetros de longitud según el análisis geográfico realizado por **Mongabay Latam**, fue objeto de controversia en 2019, cuando una fiscal solicitó su cierre, argumentando la falta de permisos ambientales para su construcción y operación.

De hecho, aunque se encuentra en una zona de reserva forestal de Ley Segunda y no se está permitido destinarle dinero público, las autoridades locales y del departamento han apoyado su mantenimiento prestando maquinaria y personal.







En septiembre de 2019, una fiscal especializada en derechos humanos acusó a los alcaldes de El Retorno, Óscar Ospina; de Calamar, Pedro Novoa; de Miraflores, Jhonivar Cumbe, y al funcionario de la Gobernación del Guaviare, Jaime Viasus, de varios delitos porque habrían contratado obras para el mejoramiento de la vía, además de haber sido permisivos frente a las irregularidades presentadas.

Para esa época, un juez de San José del Guaviare impuso algunas medidas cautelares que impedían a las autoridades locales invertir en su mantenimiento y restringían el tránsito de vehículos pesados.

Poco después estas medidas quedaron sin piso porque otro juez de ese departamento levantó las restricciones en 2020. Hoy esta carretera, que casi en su totalidad es ilegal, sigue en uso y en algunos sectores aún se pueden ver los rastros recientes de las quemas de bosque a orillas de la vía, cómo pudo constatar en campo el equipo periodístico.

Según el análisis geográfico de **Mongabay Latam** con datos del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales de Colombia (IDEAM), entre 2000 y 2023, se deforestaron 25 211 hectáreas en un radio de 5 kilómetros alrededor de la vía. El 61 % se dio entre 2016 y 2023, justo tras la firma del Acuerdo de Paz. Además, hasta 2023 los pastos ya ocupaban 1653 hectáreas a un kilómetro de la carretera y 19 803 vacas estaban presentes en el área según los reportes de vacunación del Instituto Agropecuario Colombiano (ICA).

Vías ilegales



Una investigación de Mongabay Latam en alianza con los medios colombianos Vorágine, Rutas del Conflicto, Mutante y France 24 investigó la ruta completa de cinco vías que han disparado la deforestación en la Amazonía de Colombia.

Calamar - Miraflores

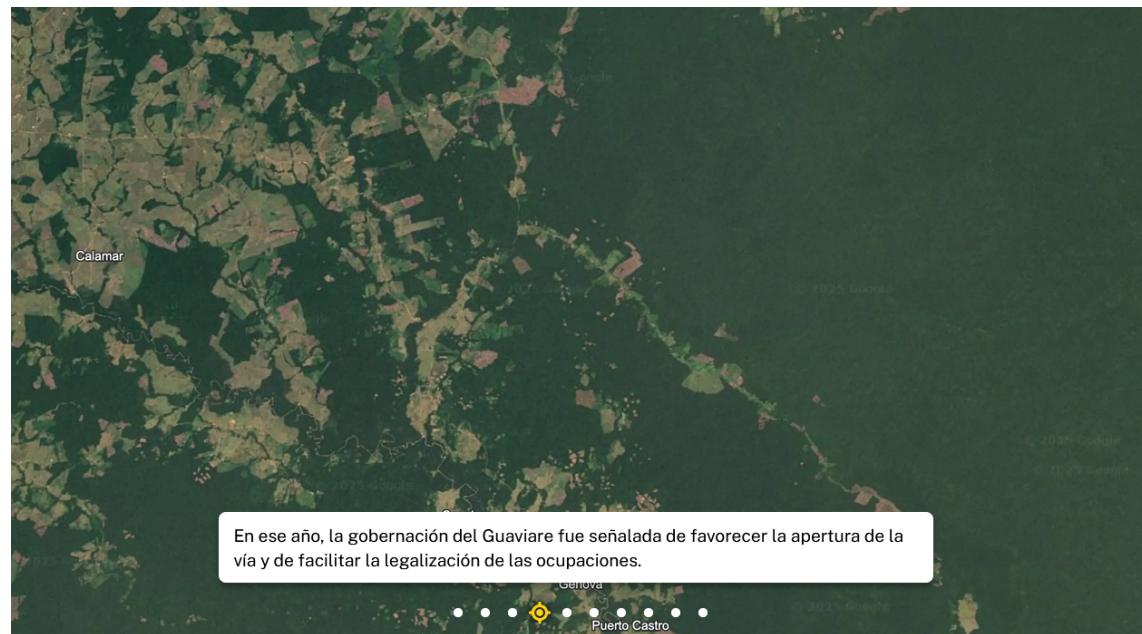
COMENZAR

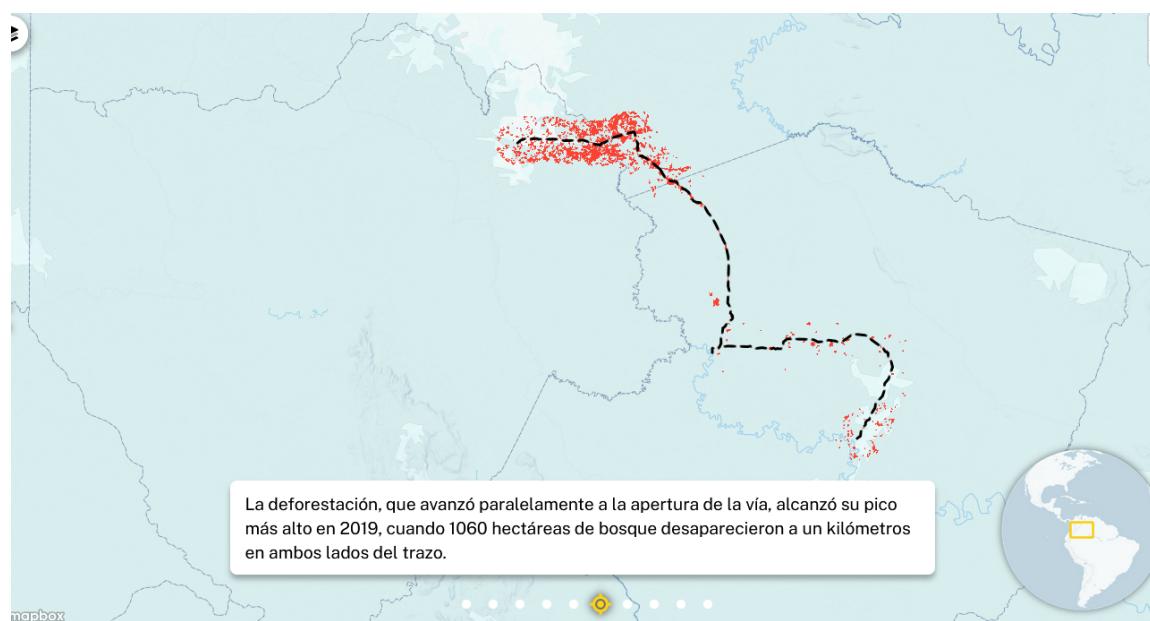


Calamar

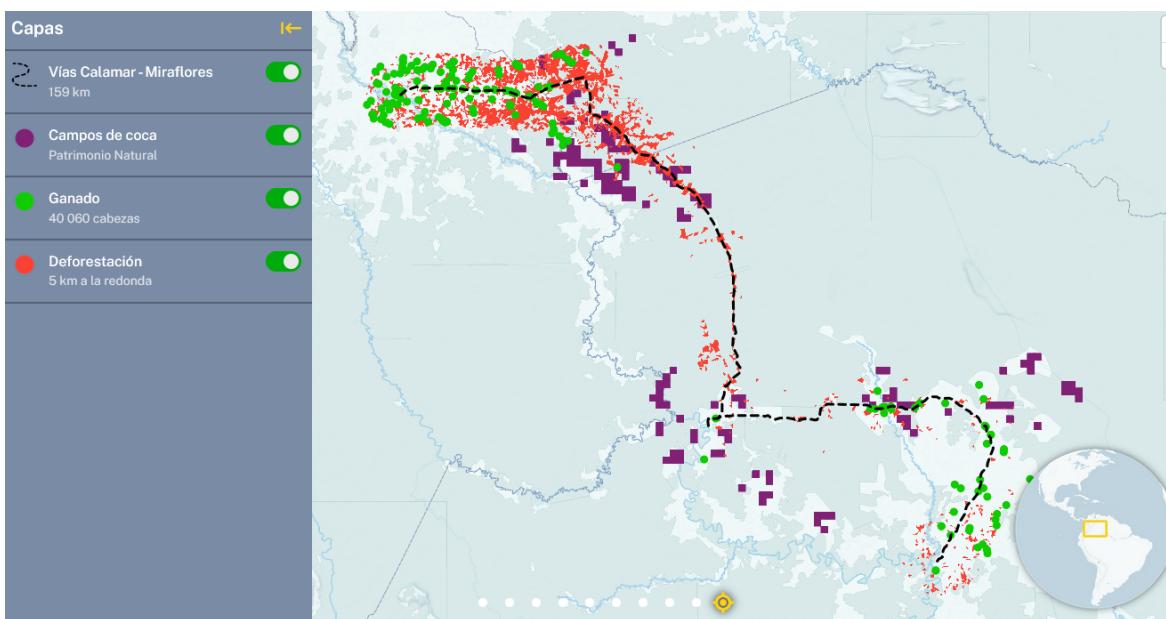
Genova

La vía Calamar-Miraflores no estaba trazada en ningún mapa hace menos de una década. Fue en 2017 cuando una línea marrón comenzó a aparecer en las imágenes satelitales, abriendose paso como una herida profunda en el Guaviare.









Una vía que se come la selva

La temporada de lluvias comienza a finales de febrero y se extiende hasta octubre y noviembre, por lo que el camino se torna cada vez más fangoso e intransitable. A pesar de esto, diariamente una “línea”, término que se utiliza para referirse a las camionetas 4×4 de la empresa local Cootransguaviare, sigue operando entre Calamar y Miraflores.



Ganado en la vía entre Calamar y Miraflores, uno de los principales motores recientes de la deforestación. Foto: César Molinares

Además de la “línea”, por la vía también transitan algunos camiones que cargan el ganado que sale de diferentes fincas que se han establecido en la región. Cuando la lluvia arrecia, los camiones llegan hasta un punto antes del peaje, en donde reciben los animales que salen de los predios.

Los campesinos y ganaderos han encontrado la manera de mantener la carretera en funcionamiento.

“Antes, cada mes se convocababa un ‘mandato’ [una suerte de trabajo comunitario obligatorio] y todos tenían una fecha para trabajar en el arreglo de la carretera. Sin embargo, a veces se presentaban sólo para socializar y no hacían nada. Por eso, el [dinero del] peaje se utiliza para alquilar maquinaria para el mantenimiento de la vía hasta Puerto Nuevo, el caserío más cercano”, explica Rosa.

A pesar del levantamiento de restricciones sobre la carretera, y para complicar más las cosas, esta vía tiene un enredo jurídico. Un tramo de más de 100 kilómetros, entre Calamar y

Barranquillita (una vereda rural sobre el río Vaupés), está en zona de reserva forestal por lo que se necesita una licencia ambiental para poder intervenirla.

Felipe Esponda, director de la CDA en Guaviare, le dijo a Mongabay Latam que cualquier tipo de intervención en casi la totalidad de esta trocha es ilegal: “A nosotros nos corresponde intervenir si hay afectaciones ambientales, y la Policía y el Ejército son los que deberían hacer controles”.

A pesar de esto, en 2023 la entonces ministra de Agricultura, Jennifer Mojica, [comentó que las reservas forestales de Ley Segunda no son realmente áreas protegidas](#). “Se crearon para impulsar la economía forestal y cuidar los suelos, el agua y la fauna”, dijo.

En zonas como estas, aseguró Mojica, el Gobierno “respetará las garantías de permanencia a las familias que habitan la zona de reserva forestal”, impulsando proyectos en los que ha prometido “inversión para mayor aprovechamiento de los recursos, frenar la deforestación e impulsar la sustitución de cultivos de uso ilícito”.



Antes, cada mes se convocababa un ‘mandato’ [una suerte de trabajo comunitario obligatorio] y todos tenían una fecha para trabajar en el arreglo de la carretera. Sin embargo, a veces se presentaban sólo para socializar y no hacían nada. Por eso, el [dinero del] peaje se utiliza para alquilar maquinaria para el mantenimiento de la vía hasta Puerto Nuevo”.

Rosa*, cobradora de peaje ilegal en vía Calamar-Miraflores

Mientras se materializan los proyectos prometidos, las comunidades han tomado el mantenimiento de esta vía por su cuenta. Además del peaje, a lo largo de esta carretera las juntas de acción comunal cobran a los ganaderos una tarifa mensual por hectárea, que hace parte de una bolsa que también usan para el mantenimiento de esta trocha.

El impacto

Construida en la década de los setenta por campesinos cocaleros, la carretera que comunica a Calamar con Miraflores estuvo oculta bajo la densa vegetación, sirviendo como un corredor para la movilidad de la guerrilla y también para el tránsito de colonos e indígenas que habitan esta zona de la Amazonía. Sin embargo, tras la desmovilización de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) en 2016, la vía quedó expuesta debido al auge de la ganadería en la región.

Colonos y foráneos talaron sin piedad miles de hectáreas para sembrar coca, meter ganado o simplemente para apropiarse de estas selvas. Por eso, cuenta un conductor del que se omite su nombre por seguridad, la carretera quedó al descubierto.

“A alguien se le ocurrió organizar un rally [en 2017], y los competidores compartieron fotos en las redes sociales. Fue así como las autoridades se dieron cuenta de que había una carretera en medio de la selva”, relata Giovanny Garcés, exalcalde de Calamar.

Más allá de esta anécdota, lo cierto es que la salida de la guerrilla abrió la puerta a la deforestación, acompañada del acaparamiento de tierras y la expansión ganadera en esta región.



Potreros al lado de la vía Miraflores. Foto: César Molinares

El impacto de la carretera quedó al descubierto por un informe de la Fiscalía colombiana en 2019. En él se reveló que la deforestación en el departamento de Guaviare se triplicó entre 2015 y 2018, pasando de 11 456 a 34 527 hectáreas. Muchos de los focos de deforestación e incendios se encuentran relacionados con la zona de la carretera.

Hoy la paradoja es que en Calamar y Miraflores hay más vacas (126 286 según el censo de vacunación del Instituto Colombiano Agropecuario en 2023) que personas en estos dos municipios, unas 19 565 según datos de 2023 del Departamento Nacional de Estadística (DANE).



Uno de los puentes que fueron construidos por el Estado colombiano en la vía entre Calamar y Miraflores y que la comunidad ha cuidado bajo la amenaza de inhabilitar la vía. Foto: César Molinares

La tensión entre conservación, carretera y ganadería

Desde 2019, cuando se supo del impacto de la deforestación en esta zona, la carretera ha sido centro de la polémica entre las autoridades locales, ambientales y organismos de seguridad.

En diciembre de 2023, después de un consejo de seguridad realizado en Guaviare, las autoridades nacionales decidieron “inhabilitar” la carretera, lo que se traducía en una operación militar para derribar varios puentes de concreto que hay a lo largo de la vía, dejándola “inservible”, según contó una fuente del Ministerio de Ambiente que estuvo familiarizada con la problemática y las discusiones con las autoridades de Guaviare, pero que pidió reserva de su nombre.

La principal dificultad de esta vía, además de los inviernos que la vuelven intransitable, es que se topa con varios ríos y caños, por eso, según cuenta un directivo de una de las juntas de acción comunal, las comunidades han construido por lo menos 50 puentes, la mayoría de madera y un par de ellos en concreto. “Si los tumban, volverían la vía intransitable”, resume esta persona que pidió no ser citada por razones de seguridad.

Sin embargo, la estrategia, que se había manejado de manera confidencial entre autoridades civiles y militares, fue filtrada a la comunidad que se quejó directamente con la saliente ministra de Ambiente, Susana Muhamad, y el asunto llegó a oídos del presidente Gustavo Petro, quien dio la orden de suspender la operación militar.

El rumor se regó por toda la región y algunas comunidades decidieron hacer turnos para cuidar los puentes. “El rumor se hizo más fuerte en agosto de 2024, la comunidad se puso alerta porque el Ejército tumbó un puente en una carretera que comunica a Calamar con el Caquetá”, explicó el líder.



A alguien se le ocurrió organizar un rally [en 2017], y los competidores compartieron fotos en las redes sociales. Fue así como las autoridades se dieron cuenta de que había una carretera en medio de la selva”

Giovanny Garcés, exalcalde de Calamar.

Desde que se abortó este plan, cualquier acción de las autoridades contra esta vía ha sido congelada y aunque la dinámica de la deforestación ha estado ralentizada en los últimos

años, sigue activa y las presiones de los ganaderos y los cocaleros sobre la selva se mantiene latente.

De hecho, según la plataforma de monitoreo satelital Global Forest Watch (GFW), **Mongabay Latam** realizó un comparativo entre los periodos de enero a mayo de 2024 y 2025. En el primer periodo se registraron 96 462 alertas de deforestación, mientras que en 2025 esta cifra subió a 117 381, un incremento de 17.82%.

Adicionalmente, [GFW detectó 105 alertas](#) relacionadas con incendios en el radio de cinco kilómetros de esta vía entre el 6 de marzo y el 6 de junio de 2025.

Mientras tanto, en la región se mantienen las expectativas ante las propuestas planteadas por el gobierno Petro a las comunidades. Para ellas, todas esas soluciones deben incluir el mantenimiento de la carretera, a la cual consideran clave no sólo para la movilidad de los lugareños sino también porque es la única vía terrestre que permite comunicación con Miraflores. Las otras opciones son vía fluvial, por el río Vaupés, y la aérea.

La estrategia del Ministerio de Ambiente para detener la deforestación en la Amazonía se ha enfocado en la creación de Núcleos de Desarrollo Forestal (NDF), en varios puntos de los departamentos del arco Amazónico (Caquetá, Putumayo, Meta y Guaviare), que hoy son manejados por dos entidades estatales: Visión Amazonía y el Instituto de Investigaciones Amazónicas (Sinchi).

La clave de esta estrategia es transformar algunos focos activos de deforestación. José Ignacio Muñoz, coordinador de gobernanza forestal de Visión Amazonía, explica que los NDF se ubican en áreas críticas de colonización y deforestación, donde existen recursos forestales significativos y accesos a mercados. Allí se escogen predios en los que los colonos se comprometen a conservar y el Estado les ayuda a conformar empresas con las que pueden aprovechar el bosque de manera sostenible.

La estrategia, que ya se venía implementando desde el gobierno de Iván Duque, comenzó con un piloto en las veredas Puerto Cubarro y Puerto Polaco del municipio de Calamar, en el Guaviare, con un área de 7000 hectáreas y en la que participan 23 familias. Un segundo piloto

está en la vereda Aguabonita, también de Calamar, en el que se incluyen más de 600 000 hectáreas y en el que están involucradas más de 200 familias. Sin embargo, según reconoce Visión Amazonía, si bien estos núcleos están cercanos a la vía Calamar Miraflores, la carretera no está dentro de la intervención del programa NDF.



En esta zona de reserva forestal en teoría no debería haber actividades agropecuarias, pero los ganaderos han deforestado miles de hectáreas y han abierto nuevas vías. Foto: César Molinares

“Si no intervenimos integralmente este problema [la carretera], la deforestación continuará avanzando rápidamente hacia los municipios de Miraflores y Carurú en el departamento de Vaupés”, se lee en un apartado de un informe de Visión Amazonía en el que se plantea crear una mesa local Calamar-Miraflores-Carurú que, con apoyo del Ministerio de Ambiente, avance en la identificación de problemas y soluciones para contener la deforestación sobre este eje vial.

El principal obstáculo que han identificado algunos líderes campesinos y de juntas de acción comunal de la zona es la lentitud del gobierno para responder a las peticiones de alternativas productivas que han hecho los colonos y agricultores para evitar la tala de árboles, una práctica que se ha intensificado debido al ritmo acelerado en que está creciendo la ganadería.

“Los ganaderos han contratado maquinarias para abrir carreteras”, dice Felipe Henao, un ambientalista de la zona. Esas trochas ya están conectadas con la vía Calamar-Miraflores.

Un ejemplo de esto ocurre en un sitio conocido como Caño Gravilla, una vereda contigua a Puerto Cubarro, que hace parte del núcleo forestal de los Puertos. Allí, ganaderos y colonos han arrasado con cientos de hectáreas de bosques en los dos últimos años, que muy probablemente serán usadas para ganadería, como lo explicó un líder de esa vereda que conoce de primera mano lo que está ocurriendo pero se reserva su nombre por seguridad.

Un capitán de un resguardo indígena en la zona, que también pidió no ser citado para hablar con libertad, contó que recientemente un grupo de ganaderos se acercó para proponerles construir una vía que atravesaría sus territorios y así acortar el tiempo que emplean en la movilización del ganado. “Les respondimos que no”, señala.

Lo cierto es que ninguno de los programas piloto de desarrollo forestal tiene incidencia o impacto sobre la deforestación alrededor de la vía, lo que ha dejado estos territorios en manos de lo que digan las disidencias de las antiguas FARC y los ganaderos, tanto locales como foráneos.

Organizaciones como la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS) han documentado que las disidencias del Frente Primero o Armando Ríos tienen control territorial en las zonas rurales de los municipios de San José del Guaviare, Calamar y Miraflores (Barranquillita), así como en el Parque Nacional Natural Serranía de Chiribiquete, la Reserva Nacional Natural Nukak y el resguardo Nukak, sitios donde se ha dado gran aumento en la producción ganadera.

En un estudio publicado a mediados de 2024, la FCDS asegura que el “Frente Primero, además del control territorial, es más abierto a inversores externos (compradores de tierra) para la obtención de rentas, mientras que el BJBS [Bloque Jorge Briceño Suárez] es más cerrado a la entrada de actores externos en zonas como Angoleta o Puerto Cachicamo. Otro aspecto fundamental para entender el control territorial es la restricción de entrada a las entidades del Estado”, dice el [informe](#).

Desde 2016, fecha en la que se firmó el Acuerdo de Paz con la guerrilla de las FARC, el hato ganadero se disparó en siete años tanto en Calamar (de 39 100 a 102 620 cabezas) como en Miraflores (de 7600 a 23 666 cabezas), según el censo de vacunación del ICA. En El Retorno, municipio vecino de Calamar, el censo de vacunación pasó de 103 066 a 188 094 en el mismo período.

Para los que se han embarcado en los proyectos de conservación es muy difícil cambiar la mentalidad de los colonos para que dejen de deforestar y comiencen a conservar, comenta un líder de una junta de acción comunal. “En estos momentos es más rentable la ganadería, incluso han montado varias quesilleras que recogen la producción de la región”, agrega.



A un costado de la vía se pueden ver recientes quemas de bosque nativo. Foto: César Molinares

Callejón sin salida

Las restricciones sobre las carreteras en esta región del departamento de Guaviare, en su mayoría ubicadas en zonas de reserva forestal de la Ley Segunda de 1959, han generado dilemas para los alcaldes. Ellos señalan que las juntas de acción comunal continúan exigiendo inversión en el mantenimiento de estas vías.

El alcalde de Calamar, Farid Camilo Castaño, reconoce la complejidad de contener la deforestación y a la vez convencer a los colonos de esta región del impacto que tiene la vía en la zona de reserva forestal y en los parques que hay alrededor.

“Eso es una dicotomía compleja”, se lamenta Castaño. “Primero porque el mismo Estado prohíbe la presencia de personas allá. Establece que las vías son ilegales, nos prohíbe [a las alcaldías] ejercer cualquier actividad económica y hacer inversión pública. Pero de manera contraria, el ICA permite los registros de las fincas [ganaderas] en estas zonas”, explica.



La colonización al lado de la vía Calamar – Miraflores se hace evidente en las imágenes de satélite. Crédito: Google Earth.

Para los alcaldes no ha sido fácil negarse al mantenimiento de estas rutas cuando, en ocasiones, las mismas comunidades y las disidencias de las FARC lo piden.

El ex alcalde de Calamar, Pedro Pablo Novoa, y el exalcalde de Miraflores, Jhonivar Cumbe, están en juicio por haber invertido dineros públicos en la reparación de la vía, lo que provocó la disparada de la deforestación alrededor. Hoy esos ex mandatarios buscan un principio de

oportunidad con la justicia para poder cerrar el caso, como lo reconoció Novoa a **Mongabay Latam**.

Además, ha sido complicado cambiar la mentalidad de las comunidades que aún ven en la ganadería una de sus principales fuentes de empleo y continúan con la tala de árboles.

Otro factor que ha incrementado la presión de deforestación sobre los bosques es el reciente aumento en el precio de la coca, lo que ha llevado a algunos campesinos a reactivar su cultivo. Esta tendencia se refleja en las estadísticas de siembra de cultivos cercanos a la vía Calamar – Miraflores.

Aunque no han crecido al ritmo de la ganadería y representan menores extensiones de territorio, los cultivos de coca en un radio de cinco kilómetros de la carretera aumentaron de 56 a 127 hectáreas entre 2022 y 2023, lo que representa un incremento del 126 %.

Un estudio reciente de la Procuraduría General de Colombia y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible, FCDS, destaca, en particular, una expansión de cultivos ilícitos en la zona central de la reserva natural Nukak Makú, especialmente en las veredas Agua Bonita Baja, La Argelia y Puerto Nuevo, donde su presencia se ha consolidado desde 2020 y continúa en aumento hasta marzo de 2024. La red vial en el sector suroccidental conecta estas áreas, facilitando la circulación y expansión de actividades ilegales. Hacia el norte, los cultivos ilícitos afectan el extremo occidental del parque, todos interconectados por esta infraestructura vial.

¿Hay solución?



La vía es mantenida con dineros de las comunidades y los ganaderos, aunque no puede haber inversión pública, los alcaldes prestan maquinarias para arreglar la vía. Foto: César Molinares.

Mientras el gobierno promueve la conservación de los remanentes de bosques, exigiendo que los terrenos seleccionados preserven un porcentaje de selva, políticos y líderes locales abogan por el mantenimiento y mejora de las vías. Algunos argumentan que, sin estas rutas, los campesinos y colonos que se acogen a los programas de conservación del gobierno no podrían transportar y sacar los productos forestales.

El alcalde de Miraflores, Edwin Díaz, ha propuesto la creación de un catastro y diagnóstico predial en colaboración con la asociación de juntas de acción comunal de los municipios involucrados, con el fin de caracterizar mejor los terrenos a lo largo de la vía.

Esta iniciativa incluye la coordinación con el ICA para comprender el proceso de registro sanitario de la ganadería en la zona, lo que permitirá establecer regulaciones que impidan la legalización de nuevas veredas, protegiendo así los bosques locales.

La creación de veredas en la Amazonía ha sido una de las formas en las que colonos y ganaderos han legalizado la ocupación de las selvas que han talado, y que les permite la vacunación y movilización de los animales.

Entre las propuestas también se destaca la creación de un espacio denominado «Carretera Verde» o «Carretera de Paz», que serviría como un área protegida, potencialmente transformándose en un Parque Regional o Municipal. Este proyecto de restauración busca no sólo preservar el ambiente, sino también fomentar un modelo de economía forestal que contribuya a la sostenibilidad de la región.

Por ahora estas son sólo ideas, mientras tanto los colonos ya han levantado las guardias para proteger los puentes y la vía continúa abierta, mientras que a sus costados se ha normalizado un paisaje de bosques humeantes.

Imagen destacada: Deforestación a lo largo de la vía observada en imágenes satelitales.

Crédito: Google Earth.

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.