



CONFLICTO

Afectaciones a las grandes áreas de conservación corredor Calamar -Miraflores

Convenio interadministrativo No. 729 de 2022 suscrito entre el Ministerio de
Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Instituto Amazónico de
Investigaciones Científicas-SINCHI”
2021011000054 - c-3208-0900-3-0-3208013-02 rec 11

Coordinación:

Juan Felipe Guhl Samudio
Uriel Murcia

Investigadores:

Jorge Arias
Diego Higuera Díaz
Luisa Cantor Baéz (En)
Eduardo Bayona Daza
Eric Apolinar
Natalia Montealegre
Vanezza Escobar Bejar (Sa)



D.C., 2022

1. DESCRIPCIÓN

Es importante entender que ésta zona fue un sitio de control territorial dominado durante décadas por las extintas FARC, en este sentido éste era el actor que tenía autoridad en la zona, y tenían determinadas reglamentaciones para el uso del bosque, de los ecosistemas y del territorio, durante la época del conflicto armado paradójicamente se dio la conservación de éstas zonas, en tanto los cultivos de uso ilícito no implican grandes extensiones de deforestación, en la actualidad las disidencias de las FARC siguen ejerciendo un tipo de control territorial pero ya no realizan actividades de control sobre el uso de los recursos naturales (El Espectador, 2022). Luego de 2016 con la entrega de armas de las extintas FARC y el proceso de paz de la Habana, se dieron cambios trascendentales en las dinámicas territoriales "cuando las extintas FARC se retiraron, estas normas se acabaron y esas tierras quedaron sin una autoridad que las protegiera. Fue en ese momento cuando empezó un nuevo proceso de colonización en el sur del Guaviare y cuando la destrucción de la selva empezó a convertirse en un problema" (La Silla Vacía, 2022). Nuevos colonos y principalmente grandes financiadores de la deforestación, llegados de otros lugares y regiones son los responsables de la deforestación y del ingreso de ganadería. "En Calamar, desde 2016, ha disminuido el número de hectáreas de coca, mientras que ha aumentado el número de cabezas de ganado. Y lo mismo ha sucedido en el pueblo vecino de Miraflores, pues la nueva economía del ganado abarca a todo el Guaviare" (La Silla Vacía, 2022).

La carretera de 138 kilómetros que atraviesa las selvas del Guaviare conectando los municipios de Miraflores y Calamar, está construida además sobre un corredor de conectividad biológica entre la Serranía de Chiribiquete y la Reserva Nukak, donde confluyen la Amazonia, el Orinoco y el Escudo Guayanés. Calamar y Miraflores están separados por más de 100 kilómetros de bosque, esa trocha, que por 162 kilómetros recorre grandes extensiones de bosque en el Guaviare, es hoy uno de los mayores focos de deforestación de la Amazonia. En tan solo cinco años se ha transformado completamente por la deforestación, la quema de bosques y la praderización. Al parecer se trata de una verdad que aún cuesta nombrar "Hablar con franqueza de la coca, la deforestación, la ganadería y los dueños de la tierra en el sur del Guaviare es muy difícil, si uno quiere seguir viviendo sin problemas. Existe el miedo a convertirse en blanco de Gentil Duarte, el antiguo comandante de las Farc que nunca entregó sus armas y ahora lidera la disidencia más grande del país (...) da miedo que lo que uno diga termine torpedeando los intereses de otros; en especial, de ese otro casi invisible que paga para tumbar bosques y meter vacas. Da miedo imaginarse las represalias que puedan producir

las palabras" (La Silla Vacía, 2022). Según el reporte investigativo y periodístico de Zona Franca (2019) en el departamento del Guaviare, la gente tiene miedo de nombrar quienes son los grandes acaparadores de tierra en el Guaviare, y muy pocos se atreven a mencionar los vínculos con figuras de la política departamental, aunque todos lo saben pocos se atreven a decirlo.

En relación con lo anteriormente expuesto, afirma Rodrigo Botero (SEMANA, 2020) que en esta trocha- corredor, se presenta principalmente un problema de ingobernabilidad. Así mismo, Botero (2020) afirma que en la actualidad en este corredor Calamar-Miraflores la mayor amenaza se da por la apertura de la frontera agropecuaria sobre las grandes áreas de conservación como son los Parques Naturales, los resguardos indígenas y la Reserva Forestal de la Amazonia. Es importante destacar que esta trocha o carretera ilegal es resultado de los procesos de conflicto armado que vivió Colombia y de la siembra de cultivos de uso ilícito asociados a este fenómeno. Esta carretera comenzó a ser construida por las extintas FARC hace más de 20 años, en la actualidad se trata de una de las zonas con más altos niveles de deforestación, como consecuencia de las distintas dinámicas que confluyen allí, tanto la apropiación de grandes extensiones de tierras, por personas con grandes capitales, como procesos de colonización campesina, el control de grupos armados ilegales y la economía que generan los cultivos de uso ilícito, afirma Botero para la revista SEMANA (2020). Alrededor de esta vía podría haber medio millón de hectáreas con riesgo de deforestación, esto lo demuestran varios estudios que confirman que esta zona presentó una de las mayores intensidades de deforestación en 2019 para la Amazonia. Indica el informe Colombia Más 20, (El Espectador 2022) que según el IDEAM que entre 2016 y 2019 hubo aumentos en la deforestación, en este lapso de tiempo Miraflores perdió 4.300 hectáreas de selva y Calamar 26.869, 5.075 hectáreas deforestadas alrededor de la vía.

Actualmente ésta vía es objeto de una compleja disputa, aunque su construcción se atribuye a las extintas FARC, una mezcla de intereses políticos y económicos la han expandido. Por ejemplo, la carretera fue una de las promesas de campaña del exgobernador del departamento, Nevio Echeverry, y de los ex alcaldes de Calamar, Pedro Pablo Novoa, y de Miraflores, Jhonivar Cumbe, ellos aseguraban que la comunidad de Miraflores, en la que viven aproximadamente 5.000 personas, merecía estar conectada en mejores condiciones, y por eso comenzaron a tomar acciones para abrir la vía, e incluso propusieron al Invias pavimentarla (SEMANA, 2020). Adicionalmente en diciembre del año 2019, la Fiscalía General de la Nación en sus labores de policía judicial y bajo la 'Estrategia de Investigación contra la Deforestación en la Amazonía Colombiana', identificó el grave daño ambiental y la acelerada pérdida de selva en la zona de especial protección ecológica entre Calamar y Miraflores. Según esta instancia la construcción de la vía sin los permisos ni licencias ambientales, el paso de vehículos pesados y los asentamientos que se dan luego de la tala y quema de bosques, afectaron el deterioro del área protegida y de las fuentes hídricas de la

región. El alcalde de Calamar, Pedro Pablo Novoa Bernal; y el alcalde de Miraflores, Jhonivar Cumbe, habrían facilitado el avance de las obras en el corredor vial de 138 kilómetros y, al parecer, fueron permisivos frente a las irregularidades que se presentaron. "Según el Sistema de Monitoreo de Bosques y Carbono del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), la deforestación se triplicó en Guaviare durante el período de gobierno de los dos mandatarios locales. Pasó de 11.456 hectáreas en 2015 a 34.527 hectáreas en 2018. Varios de los focos de deforestación e incendios están relacionados con el área de influencia de la carretera ilegal" (Fiscalía, 2019). Por lo anterior la Dirección Especializada contra las Violaciones a los Derechos Humanos imputó a los alcaldes de Calamar y Miraflores (Guaviare) como presuntos responsables de los delitos de daño a los recursos naturales agravado e invasión de área de especial importancia ecológica agravada, en circunstancia de mayor punibilidad por la condición de funcionarios de los dos investigados. El juez de control de garantías de San José del Guaviare accedió a la petición de la Fiscalía, y decretó como medida cautelar el cierre inmediato de la vía y la prohibición del tránsito de vehículos pesados, incluidos los automotores de la Gobernación de Guaviare y maquinaria amarilla. (Fiscalía, 2019).

Concluye el portal investigativo y periodístico de La Silla Vacía (2022), que luego del proceso de paz, y de que las extintas FARC dejaran la zona, aumentaron notablemente las hectáreas dedicadas al ganado y disminuyeron las hectáreas de cultivo de uso ilícito, "antes de que llegara la bonanza del ganado, la deforestación no era un problema que estuviera en la mira de muchos. Tal vez porque, aunque la siembra de coca también termina talando árboles, no lo hace al ritmo de la ganadería" (La Silla Vacía 2022). Calamar presenta mayores pérdidas de bosque, al estar conectado por tierra con San José del Guaviare y con el Retorno, de otro lado Miraflores es el más afectado, respecto a la economía y bienestar de sus comunidades, debido a que la vía es el único acceso de transporte terrestre para el comercio de alimentos, víveres y combustible, y la problemática social de Miraflores con respecto a la vía se da precisamente por su aislamiento. En el informe especial Colombia Más 20, que entrevistó a líderes de la comunidad de Miraflores, éstos afirman que la carretera fue una obra de las comunidades de Miraflores y por lo tanto no debería ser considerada ilegal por el servicio que le presta a la comunidad.

En 2019 la Fiscalía ordenó el cierre total de la vía, luego en enero de 2020 la fiscalía se dio cuenta de las necesidades de la comunidad y se hizo una apertura parcial con ciertas limitaciones, permitiendo que pudieran transitar solo vehículos oficiales, motos, y vehículos particulares con 4 personas. Luego en el mes de marzo 2021, el juez promiscuo municipal de San José del Guaviare, ordenó a las autoridades civiles hacer un cierre de la vía Calamar - Miraflores y también ordenó a la fuerza pública vigilancia inmediata de la medida, debido a la solicitud de una fiscalía en Medio Ambiente indicó medidas cautelares, para que no pudieran transportarse carros de carga pesada o con pasajeros. Sin embargo, en el mes de enero de 2022 los campesinos y comunidades de Miraflores protestaron por la

escasez de víveres y combustibles asociados al cierre de la vía y al bajo caudal del río Guaviare, y protestaron contra el cierre de un año de la carretera. Las comunidades exigían que les solucionaran el problema de desabastecimiento de alimentos y combustible porque no tenían como transportar carga, pues la carretera de 138 kilómetros es la única vía terrestre que comunica a este municipio con Calamar. Desde la firma del acuerdo de paz, los cultivos ilícitos disminuyeron notablemente porque la mayoría de campesinos se acogieron a los proyectos de sustitución de cultivos ilícitos a través de PNIS Programa Nacional Integral de Sustitución de Cultivos Ilícitos, que les había prometido a los campesinos proyecto legales y resolver el problema de la carretera. Sin embargo, el nivel de insatisfacción de los campesinos con el programa es alto, debido a los incumplimientos del mismo a lo que se suma la falta de la carretera, lo cual estaba generando problemas de abastecimiento, pues, aunque los campesinos se dispusieron a trabajar en el desarrollo agrícola de la región, no había forma de sacar los productos. Y aunque al municipio de Calamar lo cobija la figura de zona de reserva campesina, los campesinos no han tenido las garantías para llevar a cabo un proceso de sustitución de cultivos que les garantice su supervivencia. (El Espectador, 2020)

Ante ésta situación la comunidad tiene varias peticiones frente al Estado Colombiano: piden que la carretera Calamar-Miraflores sea reconocida como vía terciaria; solicitan la sustracción de la vía y la malla vial para que el Estado sea el responsable de su mantenimiento; piden también la sustracción de lugares intervenidos, para lograr titulación de las tierras a los campesinos; ampliar la zona de reserva campesina del Guaviare; obtener contratos por pagos de servicios ambientales; solucionar el conflicto entre indígenas y colonos por el territorio. Proponen un cabildo abierto que cuente con presencia de las alcaldías, entidades de nivel departamental, nacional e internacional, organizaciones de derechos humanos y quienes tengan competencia para buscar soluciones. Miraflores es el municipio más afectado debido a los cierres de la vía, pues la única vía de acceso con la que cuenta es precisamente la trocha o carretera ilegal, "reclaman que se habilite la única carretera que los comunica con el resto del país, pero los ambientalistas y las instituciones sostienen que esto generaría un impacto irreparable en la Amazonía colombiana" (El Espectador, 2022). El informe especial de Colombia más 20 (2022), reconoce el conflicto socioambiental de la trocha Calamar- Miraflores a partir de las disputas legales que enfrentan a campesinos, instituciones y ambientalistas. En este especial periodístico se indica que fueron los colonos y campesinos quienes hace más de 40 años construyeron la vía, por lo cual las comunidades reclaman la necesidad de reclamar y defender la legalización de la vía, las comunidades de Miraflores no entienden porque si han sido ellos quienes han cuidado y financiado la vía, porque el Estado no quiere legalizarla. Rodrigo Botero director de la FCDS que lleva más de una década haciendo seguimiento a este proceso, expresa que la carretera está generando fragmentación en la conectividad entre la zona central norte del Chiribiquete y la reserva Nukak, y que su activación rompería la barrera de la frontera agropecuaria.

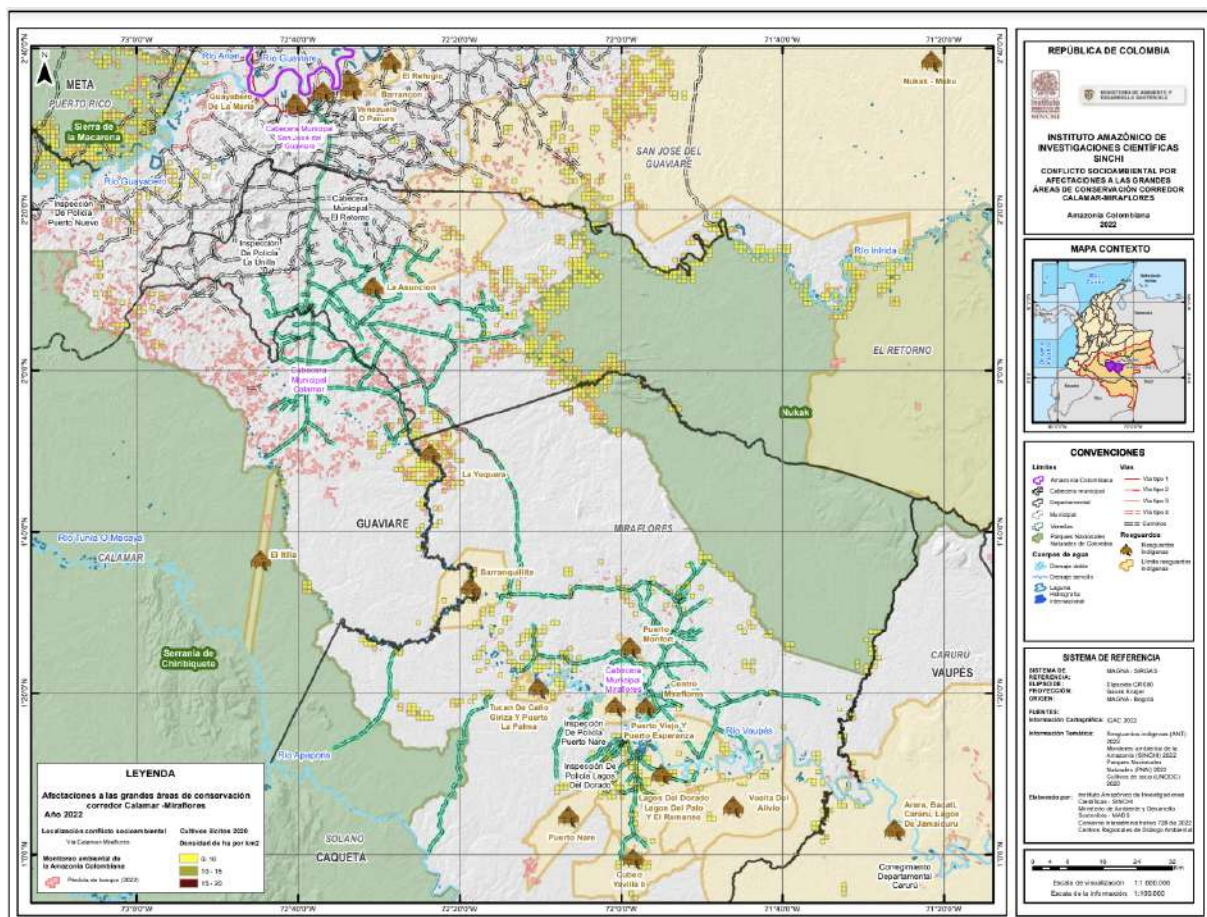
(Espectador, 2022) Los campesinos expresan que la falta de posibilidades para sacar los productos agrícolas de la zona, lo que los va a obligar a deforestar. Según los líderes, indican que, aunque la medida cautelar busca parar la deforestación, ésta y el acaparamiento han seguido creciendo, sienten que el Estado pone sobre los campesinos la responsabilidad de cuidar del bosque. Hay entrada de población vulnerable sí, pero especial y particularmente de grandes apropiadores y deforestadores.

2. INFORMACIÓN GENERAL

Tipología: Infraestructura vial y urbana

Ubicación: Guaviare, Miraflores, Calamar y Miraflores, Vías anexas a la carretera resguardo indígena La Yuquera

Mapa:



Actores:

Comunidades Indígenas	Resguardo indígena de Barranquillita Tucano Nukak
Organizaciones Sociales	
Instituciones estatales	Observatorio de Violencia de la Vicepresidencia de la República Ministerio de Medio Ambiente Procuraduría, Gobernación de Guaviare Alcaldías de Calamar y Miraflores Fiscalía Distrito Judicial de Villavicencio
Sector privado	Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible
Autoridad ambiental	CDA
Actores Armados	Paramilitares
Otro	Extintas FARC Autodefensas del Meta y Vichada Disidencias de las FARC Otros grupos armados ilegales Mafias cocaleras

3. CAUSAS

La construcción de más de 138 Kilómetros de una vía ilegal, que atraviesa la reserva forestal de la amazonia, y conecta los departamentos de Guaviare y Vaupés, es reflejo del dominio territorial que durante décadas tuvieron las extintas FARC, también de la falta de presencia estatal, y de la situación de ingobernabilidad territorial que se ha presentado en algunos territorios luego del acuerdo de paz, principalmente por la falta de presencia estatal. Esta vía se comenzó a construir hace varias décadas a partir de una trocha creada por las extintas FARC que conectaban los municipios de Calamar y Miraflores. La carretera también ha tenido el impulso de intereses económicos y políticos y actores estatales, como alcaldes de ambos municipios, que han estado implicados en la ampliación y construcción de la carretera, enfrentando procesos incluso de carácter judicial, por la falta de permisos y licencias ambientales. Desde hace pocos años ha aumentado la presión desde el municipio de Calamar, donde están las zonas de mayor deforestación del país. Esta región se enfrenta en la actualidad a la apropiación ilegal de baldíos de la nación, a través de procesos de acaparamiento de tierras, una avanzada a gran escala de procesos de colonización sobre los resguardos indígenas que se encuentran hacia el lado del Vaupés, todo ello enmarcado en el contexto de economías ilegales. (SEMANA, 2020).

El conflicto socioambiental que se presenta en el corredor y carretera Calamar - Miraflores en el sur del Guaviare, refleja lo que ha sucedido en otras partes del país luego de los Acuerdos de Paz, en regiones y territorios que antes eran dominados por las extintas FARC y que quedaron huérfanos de algún tipo de autoridad y sin presencia estatal, convirtiéndose en espacio fértil para el acaparamiento de tierras, nuevas olas de colonización campesina, praderización, ganadería extensiva, y ampliación de la frontera agrícola entre otros.(La silla vacía, 2022; Mongabay, 2022, Zona Franca, 2021). Este conflicto se caracteriza por las altas tasas de deforestación, vinculadas al aumento desmedido de la ganadería extensiva, y en menor medida por la presencia de cultivos de uso ilícito. Como cualquier otro conflicto socioambiental, para entenderlo es importante comprender la historia de su configuración territorial y espacial, e identificar a los actores que han hecho presencia en esta región, y su forma de relación con el territorio y sus recursos. De un lado esta carretera tuvo sus inicios con las extintas guerrillas de las FARC-EP hace más de 40 años, y también con participación de las comunidades del municipio de Miraflores (SEMANA, 2020; Espectador, 2022) luego del Acuerdo de paz con las extintas FARC en 2016, este corredor se convirtió en un foco de ganadería extensiva reemplazando de alguna forma a los cultivos de uso ilícito. Adicional a lo anterior, la falta de regulación y presencia estatal, han allanado el camino para que se den procesos de acaparamiento, dirigidos por "caras no visibles" que financian la deforestación a gran escala, e introducen ganado en la región (Mongabay, 2022; Zona Franca, 2021; El Espectador, 2022).

La ampliación de esta carretera ha continuado en los últimos 6 años, pues se han ampliado 59 kilómetros en solo cuatro años luego de los Acuerdos de Paz (SEMANA, 2020). Igualmente, la deforestación se está llevando a cabo tanto en épocas de verano como en época de lluvias, expandiendo el problema del acaparamiento de tierras, la ampliación de la frontera agrícola y la ganadería ilegal (Mongabay, 2022; SEMANA, 2020). 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) indicó como uno de los siete principales núcleos de deforestación la carretera Calamar-Miraflores (Mongabay 2022). Sumado a lo anterior esta trocha o carretera ilegal, se convierte en un motivo para la especulación de precios de la tierra y la valorización de la misma, como lo indica el reporte e investigación de la Silla Vacía (2022), el precio de la tierra en San José del Guaviare ha implicado que personas que vienen de otras zonas del país compren a los campesinos para dedicar las tierras a la ganadería.

4. HITOS HISTÓRICOS

1997: 18 de Octubre paramilitares de las Autodefensas del Meta y Vichada asesinaron a plena luz del día a cuatro personas en la cabecera municipal de Miraflores, Guaviare.

2015-2018: Aumento de la deforestación 11.456 hectáreas en 2015 a 34.527 hectáreas en 2018 (Semana - IDEAM)

2017: Juez ordenó cerrar un camino por el que estaba construyendo una vía entre Calamar-Miraflores, de más de cien kilómetros, por los daños ambientales que se estaban produciendo

2019: 5 de diciembre. Imputación de cargos por parte de la Fiscalía General de la Nación a los alcaldes de Calamar y Miraflores, por los delitos de daño a los recursos naturales agravado e invasión de área de especial importancia ecológica agravada.

2019: Diciembre. La Fiscalía General de la Nación pidió como medida cautelar el cierre inmediato de la vía y la prohibición del tránsito de vehículos pesados, incluidos los automotores de la Gobernación de Guaviare y maquinaria amarilla. Un juez de control de garantías de San José del Guaviare dio luz verde a la petición ordenando el cierre de un camino por el que estaba construyendo una vía entre Calamar-Miraflores.

2021: Juez ordenó el cierre de la vía entre Calamar y Miraflores. Juez promiscuo municipal de San José del Guaviare, que ordenó a las autoridades civiles hacer el cierre y a la fuerza pública la inmediata vigilancia de la medida.

2020: Se abre nuevamente la carretera Calamar - Miraflores

2022: Enero. Las comunidades del municipio de Miraflores solicitan la apertura de la carretera Calamar Miraflores por escasez de alimentos y energía.

2022: Marzo, vuelven a abrir la vía Calamar Miraflores.

5. IMPACTOS

➤ IMPACTOS AMBIENTALES:

- Afectación o pérdida de biodiversidad terrestres (flora, fauna silvestre, agrobiodiversidad)
- Afectación o pérdida de paisaje / degradación estética
- Deforestación

➤ IMPACTOS SOCIALES, CULTURALES Y ECONÓMICOS:

- Apropiación privada de áreas
- Desplazamiento

6. EXPRESIONES VISIBLES DEL CSA

- Litigio estratégico
- Dictámenes de Jueces

- Inconformidad de las comunidades ante los diferentes cierres que ha tenido la vía
- Protestas contra el cierre de la vía Calamar Miraflores
- Especiales periodísticos

7. FUENTES

- El Espectador. Colombia Más (2014 de noviembre 2022). Construcción de vía en Guaviare enfrenta a campesinos con ambientalistas y Estado.
<https://www.elespectador.com/colombia-20/conflicto/el-coste-del-progreso-la-serie-sobre-los-conflictos-por-el-desarrollo-de-colombia20-y-noticias-ca-racol/>
- ElTiempo. (3 de Marzo, 2021). Juez ordena cerrar vía en Guaviare para frenar deforestación.
<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/noticias-de-colombia-j-uez-ordena-cerrar-via-en-guaviare-para-frenar-deforestacion-570553#:~:text=Villavicencio%2003%20de%20marzo%202021,M.&text=Juez%20orden%C3%B3%20cerrar%20la%20v%C3%ADa,estar%C3%ADa%20utilizando%20para%20sembrar%20coca.>
- El Espectador (19 de enero 2022). Por escasez de alimentos y energía, Miraflores (Guaviare) pide auxilio al Gobierno.
<https://www.elespectador.com/colombia-20/conflicto/por-escasez-de-energia-y-alimentos-en-guaviare-piden-al-gobierno-reapertura-de-la-unica-via-miraflores-calamar/#:~:text=M%C3%A1s%20de%20600%20habitantes%20del,la%20comunidad%20sin%20alternativas%20econ%C3%B3micas.>
- Fiscalía. (5 de diciembre de 2019) La Fiscalía imputa a alcaldes en Guaviare por deforestación en la Amazonía.
- Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (2020) Vuelven a abrir vía entre Calamar Miraflores
<https://fcds.org.co/publicaciones/vuelven-a-abrir-via-entre-calamar-y-miraflores-epicentro-de-la-deforestacion-en-guaviare/>
- Mongabay (31 de octubre de 2022) Colombia: más de 140 mil alertas de deforestación en la vía ilegal Calamar-Miraflores en el Guaviare en:
<https://es.mongabay.com/2022/10/alertas-de-deforestacion-en-la-via-ilegal-calamar-miraflores-en-colombia/>
- Pérez, J. y Galvis M.(5 de Julio del 2021) La vía de la deforestación en el Guaviare, antes trocha cocalera y hoy ganadera em
<https://www.lasillavacia.com/historias/silla-nacional/deforestaci%C3%B3n-miraflores-y-calamar/>



- Rutas del Conflicto. (16 de Octubre de 2019) Masacre de Miraflores 18 de Octubre de 1997
<https://rutasdelconflicto.com/masacres/miraflores-18-octubre-1997>
- SEMANA 24 de enero 2020 Es impactante ver una línea de 50 kilómetros atravesando la reserva forestal del Amazonas en
<https://www.semana.com/nacion/multimedia/es-impactante-ver-una-linea-de-50-kilometros-atravesando-la-reserva-forestal-del-amazonas/649500/>
- Zona Franca. (1 de mayo de 2019) Deforestación y acaparamiento de tierras en Guaviare en
<https://fcds.org.co/videos/deforestacion-y-acaparamiento-de-tierras-en-guaviare/>