

Ocupación y usos indebidos del territorio en la zonas aledañas a la vía Mitú Monfort

Coordinación:
Juan Felipe Guhl Samudio
Uriel Murcia

Investigadores:
Diego Higuera Díaz
Jorge Arias
Camilo Rodríguez
José Guerrero
Eric Apolinar
Natalia Montealegre

Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas – SINCHI Bogotá,
D.C., 2024

1. TIPOLOGÍA

Infraestructura



2. DESCRIPCIÓN

A finales de la década de los años 70 y comienzos de los años 80 se dio una deforestación acelerada de grandes extensiones en territorios indígenas, destinada a alimentar la economía de los cultivos de coca para uso ilícito (Peña, 2011). La explotación de la coca se esparció por casi todo el territorio del Vaupés y afectó a todas las culturas indígenas de este territorio (Peña, 2011). Aunque esta bonanza llegaría hasta finales de la década de los 80, tuvo su apogeo entre 1980 - 1984, lo cual generó una desestructuración de la economía de las comunidades indígenas y de los pequeños centros urbanos, que se aceleró con la caída de los precios de la coca y la presión del Estado contra los cultivos ilícitos (Peña, 2011). Muchos indígenas se trasladaron a vivir en los pequeños centros urbanos que ganaron importancia de esta bonanza (Peña, 2011).

A partir de esta Bonanza cocalera, en el caso de Mitú se estableció una población migrante que en su momento consolidó formas de reivindicación ante el Estado exigiendo respuestas frente a la crisis económica y social como efectos de la caída de esta bonanza (Peña, 2011). La incorporación de múltiples familias indígenas provenientes de las distintas subregiones, junto con la población de colonos, consolidó el centro urbano como lugar de derechos

colectivos que suplen el vacío dejado por las bonanzas, transformándose en germen de nueva institucionalidad y reorganización social (Peña, 2011).

En el ejercicio de “Voces del territorio” desarrollado en los talleres adelantados en Mitú por el SINCHI en el 2023, los asistentes indígenas señalaron que en los años 80 y 90 se fue urbanizando el centro poblado de Mitú y por la necesidad de ampliar la producción agrícola, se vio la necesidad de construir una vía carretable de Mitú a Monfortt. Adicionalmente los indígenas señalaron que con normas del INCORA en los años 80, se permitió el asentamiento de colonos a lado y lado de la vía, mientras que a los pobladores indígenas se les desconoció el derecho al reconocimiento de su territorio ancestral. Con la llegada de los colonos se dio inicio al cambio en el uso del suelo, trayendo con ello impactos negativos como deforestación, degradación de suelos y afectación de sitios sagrados.

Los asistentes también indicaron que las comunidades indígenas han puesto en conocimiento de las autoridades estas afectaciones en su territorio, expresan que ellos no desconocen que las personas foráneas puedan vivir allí, lo que piden y esperan es que se respete el medio ambiente, su territorio y los sitios sagrados. Así mismo en el taller realizado con las organizaciones sociales y comunidades campesinas, los asistentes identificaron que otro problema asociado a la vía es la extracción de gravilla, la deforestación, y los conflictos que se han generado entre colonos y población indígena. En el taller con instituciones gubernamentales locales se mencionó que en relación con la vía se han dado procesos de invasión de territorios y también casos de tráfico ilegal de maderas.

La polémica que se generó sobre esta vía hizo que se suspendiera en el año de 1992 de acuerdo a lo señalado en el periódico el Tiempo (El Tiempo, 1993) en

esta misma noticia se indicó que “... dadas a las adversas implicaciones ambientales (reserva forestal de la Amazonia) y sus planteamientos técnicos señalados por el Conpes respecto a la necesidad de desestimular la colonización en zonas de baja productividad agropecuaria y no deben construirse vías de presión colonizadora de zonas sin vocación agrícola...”.

Adicionalmente, es importante indicar que Vaupés y Mitú también han sido un territorio donde la violencia armada generó lamentables impactos, el caso más conocido y señalado en medios de comunicación fue la toma guerrillera realizada el 1 de noviembre de 1998 por la guerrilla de las FARC que entró a Mitú (Vaupés). Después de 72 horas de combates, 56 personas murieron y 61 fueron secuestradas (CNMH, 2020). Esta situación tan desafortunada hizo que se pusieran los ojos en Mitú, por lo que posteriormente a esta toma guerrillera, dados los fuertes impactos que recibió esta población, se empezaron a gestar grandes cambios en Mitú y en algunos otros lugares del Vaupés, por un lado, se fundaron las bases de la Fuerza Pública en Carurú y Taraira; se pavimentaron las calles del casco urbano y el carreteable de Mitú a Monfort (Policía Nacional de Colombia, 2018). Por estos hechos tan lamentables, el desarrollo urbano se aceleró después del ataque guerrillero (Policía Nacional de Colombia, 2018). Antes de este acontecimiento no había vías pavimentadas (Policía Nacional de Colombia, 2018) por lo que esta pavimentación y este crecimiento urbano generó tanto cosas positivas como no tan positivas para las zonas de resguardo.

Mitú ha venido crecido de manera notoria en su infraestructura, debido al interés gubernamental que despertaron los acontecimientos de la toma, ya que movieron fibras humanas de quienes quisieron ayudar (Policía Nacional de Colombia, 2018). Al contrario de épocas pasadas, cuando la gente no visitaba

la zona por ser esta “una zona roja”, después de esto empezó a llegar gente de muchos lugares del país (Policía Nacional de Colombia, 2018).

Mitú ha comenzado a ser un lugar de llegada gente que se han radicado y establecido en el lugar, dinamizado con ello el comercio, al encontrar una fuente de oportunidades en este punto remoto de la selva (Policía Nacional de Colombia, 2018). El comercio de alimentos, combustible, artículos de consumo, medicamentos, algunos bienes intermedios, al igual que los puestos de la administración municipal, departamental y del orden nacional, son lo que mueve la economía alrededor de Mitú, y son la principal actividad de la población no indígena (Minambiente, 2021). Así mismo el ingreso continuo de productos de la canasta familiar a través del río Vaupés era muy difícil, puesto que era un corredor de intimidación, debido a la presencia y a las exigencias económicas de los actores armados (Policía Nacional de Colombia, 2018). Con los Acuerdos de Paz es notorio el incremento del transporte y del comercio de víveres, frutos exóticos y pescados. La gente puede transitar con tranquilidad por el río sin ninguna clase de temor o prevención (Policía Nacional de Colombia, 2018). Esta población que ha ido llegando la mayor parte de ella viene del interior del país y se le denomina “blancos”. Los mestizos o cabucos se hallan asentados especialmente en la cabecera municipal y en el corredor vial de la carretera Mitú-Monfort (Alcaldía de Mitú, 2016; Minambiente, 2021).

Por otra parte la mayor presencia de asentamientos en el casco urbano de Mitú y en la carretera Mitú Monfort, de acuerdo al IGAC en el año 2014, señalan que en el departamento se presenta una sobreutilización severa en focos generalizados en todo el departamento cubriendo 36.830,8 Ha. que corresponden al 0,69%, las zonas con mayor área de sobreutilización severa, pertenecen a la carretera Mitú – Monfort, la zonal de Acaricuara y la zona de frontera con Brasil hacia Yavaraté Aduana; es decir, las zonas con acceso vial

(Minambiente, 2021). En contraste con esto un 21% de subutilización moderada, dado a que las tierras productivas son desaprovechadas para otras actividades, de acuerdo al mapa este conflicto de uso del suelo se está presentando en los municipios de Mitú y Taraira (Minambiente, 2021). Para el caso de la sobreutilización los porcentajes son relativamente bajos; la sobreutilización ligera y moderada abarca un 0,11% focalizadas principalmente en el municipio de Mitú por la zona del medio Vaupés y en para el municipio de Carurú río arriba por la jurisdicción de las comunidades del Bacati y Puerto Espejo (Minambiente, 2021).

Para el año 2018 las coberturas que representaron mayor área de superficie fueron las naturales en la región de las amazonia, el Bosque denso de tierra firme que cubre 338.936,1 km² (70,1%) y el Bosque denso alto inundable heterogéneo 34.235 km² (7,1%), pese a los datos anteriores, la tercera de mayor superficie son los Pastos limpios con 25.088,9 (5,2%) que para el departamento se puede soportar por la expansión de las áreas urbanas y la incorporación de ganado en la zona de extensión reglamentada en la vía Mitú Monforth, así mismo, las coberturas naturales representan el 87,7% (423.699 km²); de las cuales los bosques presentan las coberturas con mayor superficie 397.888 km (Minambiente, 2021).

En cuanto al tema del desarrollo de este tipo de vías, hay voces de alerta que "Con el ingreso de Colombia en la Oede, Colombia decide adoptar lineamientos de infraestructura vial verde que se van a aplicar en la vía San José -Calamar. En el caso del eje Mitú - Monfort, es importante que no se plantee una ampliación hacia el Guaviare (...)", cuenta Botero (El Tiempo, 2020).

3. INFORMACIÓN GENERAL

3.3 ACTORES

Comunidades Indígenas	Ceima San Pablo, San Juan de Cucura, Yaravaca de Pringamosa, San Miguel de Tucundira.
Organizaciones Sociales	Campesinos; Defensoría del Pueblo; Oficina de Asuntos Étnicos
Instituciones Estatales	Agencia Nacional de Tierras ANT; Ministerio del Interior; CDA; Ministerio de Ambiente; Personería, Ministerio de transporte
Sector Privado	Comerciantes
Autoridad Ambiental	CDA
Actores Armados	
Otro	CRIVA; OPIAC; SINCHI; SINERGIAS

4. CAUSAS

En la década de los 70 y 80 va llegando gente al Vaupés por la bonanza de la coca para uso ilícito, posteriormente cuando se da una caída de esta bonanza la gente que llegó de fuera del departamento y los indígenas de distintas zonas se van asentando en los cascos urbanos, especialmente en el casco urbano de Mitú y su entorno. En 1982 se declara el gran resguardo de Vaupés y en las delimitaciones deja unas zonas fuera que son las que están alrededor del casco urbano y la vía. En 1998 se da la toma de Mitú por parte de las guerrillas de las FARC, en donde después de este desafortunado evento, el estado empieza a desarrollar infraestructura en la zona incluyendo la pavimentación de vías.

Todas estas situaciones van atrayendo a nuevos pobladores que van trayendo nuevas actividades económicas y también va llegando más entidades del estado, con lo cual se van consolidando actividades económicas que favorecen en cierta medida el desarrollo de la carretera, con todas las problemáticas que esto conlleva. La cercanía de esta carretera a las inmediaciones de zona de resguardo ha generado situaciones de tensión por que ha habido temas de deforestación, tráfico ilegal de vida silvestre, ocupación del resguardo entre otras situaciones, lo cual ha ido generando tensiones entre los actores, tanto pro que unos piden que los indígenas piden que se les respete su territorio, como por toda la gente que ha llegado y que sigue llegando y consideran que pueden desarrollar las actividades que les generen ingresos.

5. HITOS TEMPORALES

- 1970-1980: Años 70 y 80 expansión de los cultivos de coca para uso ilícito.
- 1980: Años 80 Ampliación de infraestructura en casco urbanos y sus entornos, especialmente en Mitú como producto de la bonanza cocalera.

- 1982: Sale la Resolución 086 donde se le da título de resguardo al gran resguardo de Vaupés y dejan 1000 metros lado a lado de la carretera Mitú-Monfort por fuera del fuero del resguardo. No existía aún consulta previa.
- 1992: Suspensión de la obra de la vía Mitu-Monfort, dadas sus adversas implicaciones ambientales (reserva forestal de la Amazonia) y sus planteamientos técnicos señalados por el Conpes en el sentido de que se deberá desestimular la colonización en zonas de baja productividad agropecuaria
- 1993: Los habitantes de Monfort piden al Gobierno que termine la mitad faltante de la carretera (25 kilómetros) que lleva de Mitú a Monfort, lo cual les ayudaría a sacar la piña y la fariña (harina de yuca brava) hasta el mercado mitueño.
- 1998: El 1 de noviembre de 1998 la guerrilla de las FARC entró a Mitú (Vaupés). Después de 72 horas de combates, 56 personas murieron y 61 fueron secuestradas.
- 1999: A partir de esta año en adelante empieza a darse grande cambios en Mitú a nivel de infraestructura y llegada de gente de otros lugares
- 2018: 12 de diciembre de 2018, se crea la AATI – AATAC
- 2022: En el documento Proyectos de infraestructura identificados en el plan plurianual de inversiones organizados por departamentos, en la relación con la vía Mitú Monfort aparece que no se tiene identificados proyectos en ejecución.
- 2023: Los participantes al taller señalan que no se han resuelto muchos de los reclamos que exigen y que por tanto siguen adelantando acciones buscando disminuir los impactos de la vía.

6. IMPACTOS

Impactos ambientales	Deforestación
Otros impactos ambientales	Afectación o pérdida de biodiversidad terrestres (flora, fauna silvestre, agrobiodiversidad)
Otros impactos ambientales	Cambio en el uso del suelo
Impactos sociales, culturales y económicos	Pérdida de conocimientos /prácticas/culturas tradicionales
Otros impactos sociales, culturales y económicos	Pérdida de medios de subsistencia
Otros impactos sociales, culturales y económicos	Otros

7. EXPRESIONES VISIBLES DEL CSA

- Con la resolución 086 de 1982 del INCORA, dejan 1000 metros lado a lado de la carretera por fuera del fuero del Resguardo, quedan como terrenos baldíos del Estado, con el cual los colonos entran a poseer estos terrenos.

- En el año 2008 la CDA, SINCHI, INCODER, realizan el estudio socioeconómico y ambiental para viabilizar la sustracción de la reserva de 19.005.011 hectáreas, correspondiendo al trazo de la carretera Mitú-Monforth.
- En la segunda asamblea general de AATAC de 18 de diciembre de 2020, solicitan las autoridades al comité investigar todo sobre el proceso de sustracción de la reserva en la carretera.
- El 5 de diciembre de 2023 se solicita ante todas las autoridades tradicionales del Vaupés, el acompañamiento al proceso de solicitud de ampliación del resguardo zona AATAC.

8. FUENTES

- Alcaldía de Mitú. (2016). Plan de desarrollo municipal de Mitú “por los hijos de la región”. 2012-2015. <https://repositoriocdim.esap.edu.co/bitstream/handle/123456789/19541/23577-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cámara colombiana de la infraestructura. (2022). Portafolio de proyectos de infraestructura del plan Plurianual de inversiones. <https://infraestructura.org.co/sites/default/files/camara-resource/documentos/blog/analisis-economico-abril.pdf>
- Centro Nacional de Memoria Histórica. CNMH. (2020). Hace 20 años las FARC se tomaron Mitú y secuestraron a 61 personas. <https://centrodememoriahistorica.gov.co/tag/alcaldia-mitu/>
- El Tiempo. (1993). Doble vía para el desarrollo. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-146869>
- El Tiempo. (1993a). Una Frontera con el abandono. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-153622>

- El Tiempo. (2020). Las 75 vías que acabarían con 2,4 millones de hectáreas en la Amazonia. <https://www.eltiempo.com/vida/medio-ambiente/noticias-colombia-hoy-deforestacion-en-amazonas-75-vias-acabarian-con-2-4-millones-de-hectareas-500818>
- Minambiente. (2021). Plan integral de gestión de cambio climático para el departamento del Vaupés. <https://finanzasdelclima.dnp.gov.co/financiamientoclimatico/necesidades-de-financiacion/Documentos%20compartidos/Cartilla-Vaupes.pdf>
- Peña Márquez, Juan Carlos. (2011). Mitú: ciudad amazónica; territorialidad indígena. Leticia: Universidad Nacional de Colombia. Capítulo II. Mitú: ciudad amazónica, territorialidad indígena. <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/12101/9789587198294.capitulo2.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Policía Nacional de Colombia. (2018). Mitú, la noche de los jaguares. 1998-2018. https://policia.edu.co/memoria/wp-content/uploads/2020/07/Mitu-la-noche-de-los-jaguares_01.pdf
- Talleres adelantados en Mitú los días 11, 12 y 13 de diciembre de 2023.