



Serranía de La Lindosa, Guaviare. Foto: John Sánchez Gómez



Vía al bosque amazónico ¿para qué y cómo? Preguntas clave

Gloria Inés González¹

Luz Alejandra Gómez²

Resumen

La Amazonia colombiana reconocida a nivel mundial como parte del bosque húmedo tropical, estratégico por su biodiversidad y por los servicios ecosistémicos que ofrece al planeta y la humanidad, dentro de ellos la mitigación a los efectos del cambio climático, está en la mira de los agentes del desarrollo económico insostenible para la región y sus poblaciones, con actividades que generalmente no responden a sus características y vocación forestal.

De la mano de estas expectativas del mercado se exacerban las necesidades de conectividad con el resto del país y, por ende, la planificación y construcción de vías, en ocasiones dirigidas por actores legales, otras por actores ilegales y para actividades ilícitas. Pero, ¿qué significa la construcción de vías carretables en el último gran bosque tropical del planeta? y ¿cuáles son sus impactos en términos ecológicos y de poblamiento?

A partir del contexto histórico y la planificación actual del desarrollo de vías y caminos en la Amazonia, este documento apuesta a la reflexión sobre las necesidades reales de la infraestructura vial terrestre, sus impactos y las posibilidades de intermodalidad en el sistema de transporte que ofrece esta región.

Palabras clave: Carretables, proyectos viales, conectividad, Amazonia

Abstract

The Colombian Amazon, recognized worldwide as part of the tropical humid forest, is a strategic region for its biodiversity and for the ecosystem services offered to the planet and humanity, including the mitigation of the effects of climate change. The area is targeted by agents of unsustainable economic development for the region and its populations, with activities that generally do not respond to its characteristics and forestry vocation.

Alongside these market expectations, the need for connectivity with the rest of the country increases; as a result, road planning and construction is led by legal actors, sometimes, and sometimes by illegal actors, for illegal activities. But, what does it mean to build dirt roads in the last great tropical forest on the planet? What are its impacts in ecological and population terms?

Based on the historical context and current planning of the development of highways and roads in the Amazon, this document invites us to reflect on the real needs of land road infrastructure, its impacts, and the possibility that the transportation system offered by the region is intermodal.

Keywords: Dirt roads, road projects, connectivity, Amazon

¹ Coordinadora de Asuntos Indígenas de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible.

² Coordinadora del Sistema de Información Geográfica de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible.

INTRODUCCIÓN

“Dentro de siglo y medio tendrá esta República más habitantes que los que tiene hoy la Francia y antes de esta época la población creciente de Pasto, Popayán y Neiva se habrá avanzado ya al otro lado de la Cordillera oriental descuajando sus selvas seculares y abriendo caminos, fundando pueblos y paulatinamente se habrá internado en las grandes planicies para ponerse en contacto con los puntos comerciales que se establezcan en la grande hoya del Amazonas. Ese inmenso río será entonces surcado por los vapores que desembocarán por todos los afluentes que vienen de los Andes bolivarianos, peruanos y ecuatorianos trayendo el oro, la plata, el plomo, el azogue, el fierro, la hulla y la sal, juntamente con las incalculables riquezas que una tierra virgen prodigará a manos llenas a sus habitantes que, como los granadinos, habrán superado las cordilleras y abatido los viejos árboles de la selva para aprovecharse del inmenso beneficio comercial que presentará entonces la hoya amazónica, casi desierta en la actualidad y de un clima malsano que se habrá cambiado en saludable” (Agustín Codazzi³).

Esta imagen del futuro de la Amazonia, descrita por Agustín Codazzi en 1857, sirve de referencia al presente escrito sobre la dinámica de apertura de nuevos caminos y actual descuaje de los bosques de la región en su arco noroccidental; de igual manera, sirve para leerla a la luz de las recomendaciones y lineamientos de política pública que hoy en día (un poco más de siglo y medio después), consideramos fundamentales para el cierre de la frontera agropecuaria y la protección y conservación de esas “incalculables riquezas que una tierra virgen prodigará a manos llenas a sus habitantes”.

¿PARA QUÉ SE HACEN CARRETEABLES?

Entre las razones básicas del para qué de la apertura, construcción, mantenimiento y mejoramiento de una vía, están el acceso a lugares, la comunicación, el transporte entre poblaciones, de personas, recursos y productos.

En general, las vías evolucionan de “camino” para tránsito de personas y animales de carga a carreteables, lo que implica ampliar el ancho y acondicionar pequeñas “obras” como puentes improvisados, el “afirmado” de la vía, los pequeños terraplenes, las cunetas básicas, etc. De ahí, dependiendo de las consideraciones de los tomadores de decisión sobre su importancia y de su inclusión dentro de proyectos de inversión en infraestructura vial, pasarán a ser carreteras de segundo o primer nivel.

Pero para que circulen personas y mercancías se requiere que haya a dónde ir, motivos para el desplazamiento. Así, el movimiento inicial se da abriendo nuevos frentes de actividad, de poblamiento, lo siguiente será conseguir el abastecimiento, lo que el nuevo lugar no dispone: comercio, servicios, comunicación, entre otros. En general, una vía carreteable y de comunicación, se convierte en un “motor” de poblamiento, de desarrollo de actividades humanas, un impulsor económico que impregna rapidez y multiplica los intercambios. De esta manera, y sobre todo en áreas selváticas, este proceso se torna también en una causa de deforestación y de fragmentación de bosques.

En este sentido, teniendo en cuenta la dimensión de las transformaciones socioecológicas que generan, el diseño y la construcción de vías e infraestructura de transporte en la Amazonia deben ser considerados no solo en función de las necesidades del desarrollo humano o del crecimiento económico, sino que deben ser valorados, desarrollados y sostenidos con enfoque territorial, ecológico y social de amplio espectro (y a largo plazo), de manera que se eviten o mitiguen los impactos negativos, mientras se potencian los positivos, y siempre haciendo visible en el análisis, que la construcción de vías terrestres no es la única, ni siempre será la mejor alternativa para la comunicación y la integración entre dos o más espacios territoriales.

CARRETERAS NACIONALES Y LA AMAZONIA COLOMBIANA

El poblamiento ancestral indígena en la Amazonia, fundamentalmente ribereño, privilegió el transporte fluvial, de manera que poco se sabe de la historia de caminos reales antes de la época de las bonanzas; precisamente es en el periodo de las bonanzas de la quina y el caucho, cuando sus agentes económicos abrieron caminos que luego fueron significativos para la colonización posterior en Colombia, en especial en el piedemonte de Caquetá. Muchos de estos agentes económicos recibieron pagos del Estado por mejoramiento y/o mantenimiento y en otros, fueron recompensados con tierras baldías de la Nación.

Más adelante, en el caso de la construcción de algunas de las vías carreteables más significativas que atraviesan el corredor andino hacia Putumayo, Caquetá y Guaviare, desde comienzos del siglo XX, se esgrimieron razones de soberanía, defensa nacional y necesidad de colonización de la región⁴.

Desde 1905 se dividieron las carreteras en nacionales, departamentales y municipales, tal como se definen actualmente (también se denominan primarias, secundarias y terciarias). De las primeras se ocupó formalmente la Ley 88 de 1931, que

³ Codazzi, Agustín. *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Estado del Cauca, Territorio del Caquetá*, 1857. Editado por Camilo Domínguez, Augusto Gómez y Guido Barona. Bogotá: COAMA/FEN/IGAC, 1996, pg. 199.

⁴ De hecho, a comienzos del siglo XX se planteó la estrategia de utilizar *colonos camineros* en la apertura y mantenimiento de las vías de interés gubernamental.

adoptó el primer plan de carreteras nacionales, indicando que de los seis mil doscientos cuatro (6.204) kilómetros que tendría la red, la Intendencia del Meta y las Comisarías de Caquetá y Putumayo participarían con 28, 70 y 100 kilómetros, respectivamente⁵, ligadas a las transversales (dirección occidente-oriente) Pasto- La Cocha- Mocoa- Umbría- Puerto Asís y Villavicencio- Bogotá-Cambao-Ibagué⁶.

En 1987 se culmina la construcción de la vía Mocoa-Pitalito y el tramo sur de la Marginal de la Selva atravesando el piedemonte caqueteño, mientras otras que hasta ese momento se habían considerado primarias no se habían construido ni tenían proyectos a mediano plazo; estas últimas pasaron a ser secundarias, a cargo de los departamentos o terciarias a cargo de los municipios⁷. En este punto es importante consignar que todo proyecto,

obra o actividad relacionada con vías terrestres, ejecutado con anterioridad a la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1753 de 1994, no requería licencia ambiental. Este requisito para proyectos de infraestructura se incorporó posteriormente.

De ese momento a la fecha, según el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035⁸ y la Resolución 5133 de 2016 del Ministerio de Transporte, las vías de primer orden que guardan relación directa con la Amazonia y están a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS)⁹, son las que se refieren en la Tabla 1.

En la línea del sueño de Codazzi y ya dentro de la planeación del desarrollo de los grandes mercados, se empezó a hablar del gran proyecto de interconexión de la infraestructura vial y de comunicaciones en América Latina conocido como IIRSA, que implica algunos de estos grandes ejes viales, incluida la Marginal

Tabla 1. Vías de primer orden relacionadas con la Amazonia a cargo del INVIAS

Código vía	Nombre de la vía	Sector	Cantidad de vía a intervenir (km)
1003	Pasto-El Encano-El Pepino	La Piscicultura-El Pepino	104 km + 700
2003	Altamira-Gabinete-Florencia	Gabinete-El Caraño	35 km + 747
2003	Altamira-Gabinete-Florencia	Altamira-Gabinete	38 km + 000
20CQ01	Ramal Cruce Tramos 2003 (El Caraño)-2003A (Las Doradas)		1 km + 027
2003A	Orrapihuasi-Depresión El Vergel- Florencia	Orrapihuasi-Depresión El Vergel	41 km + 742
2003A	Orrapihuasi-Depresión El Vergel- Florencia	Depresión El Vergel-Florencia	41 km + 795
3001	Neiva-Balsillas		54 km + 000
3002	Balsillas-Mina Blanca	Santo Domingo-Mina Blanca	53 km + 500
6504	Mina Blanca-Puerto Rico (Caquetá)		81 km + 092
6503	Puerto Rico (Caquetá)-Florencia		96 km + 763
4501	Puente Internacional San Miguel- Santa Ana		109 km + 000
4502	Santa Ana-Mocoa	Canangucho-Mocoa	17 km + 700
4503	Mocoa-Pitalito	Paso nacional por Pitalito	2 km + 930
4503	Mocoa-Pitalito	Paso nacional por Mocoa	1km + 600
6501	Villagarzón-San José del Fragua	Puerto Bello-San José del Fragua	55 km + 400
6501	Villagarzón-San José del Fragua	Villagarzón-Puerto Bello	52 km + 600
6502	San José del Fragua-Florencia		58 km + 066
6508	Granada-Cruce Puerto Rico (Meta)		103 km + 938
6507	Cruce Puerto Rico-San José del Guaviare		102 km + 600
7506	San José del Guaviare-Calamar		73 km + 500
8501	Leticia-Tarapacá		20 km + 615
TOTAL			1.203 km + 815

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura. Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035. Apéndice Lista de proyectos priorizados. En: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/lista_de_proyectos_pmti.pdf

⁵ 198 kilómetros de vías en total.

⁶ Ley 88 de 1931 (julio 02) por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales. En: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1630074>, visitada el 20/11/2019

⁷ Según Resolución 339 de 1999 del Ministerio de Transporte: <https://es.scribd.com/document/341654133/Resolucion-339-de-1999-MINISTERIO-DE-TRANSPORTE-pdf>, visitada el 20/11/2019.

⁸ Agencia Nacional de Infraestructura. Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035. Apéndice Lista de proyectos priorizados. En: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/lista_de_proyectos_pmti.pdf, visitada el 20/11/2019.

⁹ Las carreteras primarias, corresponden a las troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.

de la Selva o ruta 65, y dentro de esta los 381 kilómetros que hay en la que en el Plan Maestro se llama la "Ruta de la Consolidación: San Vicente del Caguán-San José del Guaviare"¹⁰. Las expectativas por la construcción de esta vía en particular después de la desmovilización de las FARC y la firma del Acuerdo de Paz con el gobierno nacional, contribuyeron a aumentar los grandes núcleos de deforestación y de acaparamiento de tierras que han puesto en riesgo la conectividad ecológica Andes-Orinoquía-Amazonia. Esta situación llevó al presidente Juan Manuel Santos, antes de culminar su mandato, a ordenar la suspensión del proyecto y las licitaciones atadas al mismo. Este corredor es parte de las preocupaciones que impulsan el desarrollo de los lineamientos de infraestructura verde vial.

De otra parte, en el mismo Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035 se incluyeron, dentro del listado de las redes de integración nacional, para la segunda década (2026-2035), los proyectos: Corredor de Integración del Sur: Villagarzón-Florencia, con 95 kilómetros; Vía de la Diversidad: Neiva-San Vicente del Caguán, con 208 kilómetros y Conexión a la Bota Cauca: San Sebastián-Mocoa, con 150 kilómetros¹¹. El llegar a concretar estos proyectos, sin las necesarias previsiones para la mitigación de daños ambientales, y aun con ellas, representaría además de la interconexión vial terrestre, afectaciones múltiples a la selva amazónica colombiana por modificaciones considerables al paisaje y por las implicaciones de ramificación que se posibilitarían a lado y lado de estos corredores.

VÍAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS

Las vías terrestres secundarias son aquellas carreteras que unen las diferentes cabeceras municipales, o que provienen de una cabecera municipal y se conectan con una carretera primaria o nacional. Corresponde a los departamentos su construcción y mantenimiento. Mientras que las terciarias son vías que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí, cuya construcción y mantenimiento generalmente está a cargo de los municipios. Puede ocurrir que concurren la Nación (INVÍAS), el departamento y el municipio.

Según el Ministerio de Transporte, la red de vías terciarias suma alrededor de 142.284 kilómetros y representa el 69 % de toda la red de carreteras del país; esta red está distribuida así: los municipios son responsables por 100.748 km (71 % del total), los departamentos por 13.959 km (10 %) y la Nación por 27.577 km (19 %). Lo anterior indica que el 71 % de la responsabilidad por el mejoramiento y mantenimiento de la red terciaria recae en los municipios, los cuales no cuentan, en su gran mayoría,

¹⁰ Junto con los otros proyectos contemplados para la primera década de ejecución del Plan (2015-2025): el Corredor Intermodal de la Selva: Guaviare-Vaupés con 45 kilómetros, sin especificar su ubicación; y la Troncal Oriente del Putumayo: Puerto Leguízamo-La Tagua, con 30 kilómetros.

¹¹ Agencia Nacional de Infraestructura. Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035. Tabla 11. Redes de Integración (primera década). En: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/lista_de_proyectos_pmti.pdf

con los recursos técnicos, humanos o económicos para cumplir a cabalidad con esta responsabilidad.

De acuerdo con información del Ministerio de Transporte, esta es la situación de vías de los departamentos de Guaviare y Caquetá:

En el departamento de Guaviare, mediante la Ordenanza nro. 345 del 26 de agosto de 2018, la Asamblea adoptó el Plan Vial Departamental de Guaviare, en la que determinó cuales son las vías priorizadas. Tabla 2.

Este plan departamental de vías de Guaviare, que complementa el de la vía nacional Puerto Arturo (prolongación desde Puerto Rico, Meta)-San José del Guaviare-El Retorno-Calamar, supone un total de 618.71 kilómetros de vías, todas terciarias.

Entre tanto, en la Tabla 3 se muestran las vías para Caquetá, en el proyecto de resolución del Ministerio de Transporte sobre categorización de las vías del departamento.

Esta fuente no aporta la longitud de cada vía, pero es Caquetá, dentro de la Amazonia Occidental, el departamento que más vías internas tiene, dado el número de municipios (16) y la multitud de asentamientos veredales que se han interconectado en los últimos 50 años.

OTROS CAMINOS Y TROCHAS

Además de las vías públicas determinadas por las autoridades competentes, que han evolucionado como ya se reseñó, resulta importante ver cómo aumentan los caminos y trochas de la colonización, de la ampliación de la frontera agrícola, incluso de las fronteras de la ilegalidad.

En el monitoreo de las transformaciones territoriales que ha adelantado la FCDS sobre parte de los municipios del sur del departamento de Meta (Macarena, Puerto Rico, Vista-hermosa), los municipios de Guaviare (San José del Guaviare, El Retorno, Calamar, Miraflores) y tres municipios del oriente del departamento de Caquetá (San Vicente del Caguán, Cartagena del Chairá y Solano), en lo que se ha denominado el arco noroccidental de la Amazonia colombiana, se ha hecho seguimiento al crecimiento longitudinal y perimetral de caminos y trochas que inciden como uno de los principales motores de la deforestación allí.

Si bien varias de estas trochas se han construido en procesos de colonización colono-campesina para convertirse en las vías terciarias o de conexión interveredal, algunas de las que siguen creciendo estuvieron siempre en el imaginario que se plantearon las FARC dentro de sus estrategias de control territorial entre los Andes, la Orinoquía y la Amazonia, desde las "columnas de marcha" de los años sesenta, a punta de pico y pala y luego utilizando maquinaria, con sus militantes y con trabajos no tan voluntarios de las comunidades locales.

Ello fue evidente en el plan trazado en el año 1997, en el 20 Pleno del Estado Mayor Central, cuando determinan la necesidad de abrir varias vías en corredores estratégicos para sus intereses, en particular entre la Macarena (Meta), San Vicente del

Tabla 2. Vías de Guaviare priorizadas en el Plan Vial de Guaviare.

Orden de prioridad	Municipio	Nombre Eje Estratégico	Nombre vía	Longitud estimada (km)
1	San José	Eje económico La Ganadera	Aguabonita-Florida 2-El Morro- Boquerón-Sabanas Villa Julia- Charras	92.95
2	San José	Vía Cámbulos	Aguabonita-Bocas de Aguabonita- Cámbulos-El Edén	34.86
3	San José	Eje Económico Nuevo Tolima	Cruce ruta central-La Virgen- Nuevo Tolima-El Capricho-Puerto Cachicamo	96
4	Calamar	Calamar-Agua Bonita Media	Calamar-Altamira-La Argelia-Agua Bonita Media	20
5	El Retorno	Vía Puente Tabla	El Retorno-Palmeras-Japón-Caño Mico	26.22
6	El Retorno	Vía Los Guarumos	Caño Bonito-Cerritos-Puerto Socorro-Mirolindo	37.00
7	San José	Vía Buenos Aires	Buenos Aires-Guacamayas-Puerto Flores (Caño Mosco)	34.95
8	El Retorno	Vía Boyacense	Momposina-San Lucas-El Tablazo	30
9	Calamar	Vía Jardín	Vía central-El Progreso-Agua Bonita Alta-Mandarinos-Altamira	22
10	Calamar	Vía Las Damas	Las Damas-Cuatro Caminos-La Gaitana-Piscina-Calamar	24
11	El Retorno	Vía La Guarapera	Cruce central-La Guarapera- Puerto Socorro	25.18
12	El Retorno	Vía La Tabla (por la vía La Paz)	Pueblo Nuevo-Caño Barroso-Caño Azul-La Paz	31.78
13	San José	Vía Capricho Colinas	Capricho-Mirolindo-Colinas-El Cristal	25.3
14	San José	Vía Puerto Arturo – La Carpa	Puerto Arturo-Las Brisas-Los Naranjos-La Carpa	39.85
15	San José	Vía Filo de Hambre La Fuga	Filo de Hambre-Sabana de la Fuga	13
16	San José	Vía El Morro La Taguara	El Morro-La Taguara	15
17	El Retorno	Vía Central a San Francisco–El Unilla	Cruce vía central-Vereda San Francisco hasta EL Unilla	17.2
18	San José	Vía Las Acacias	Cruce vía central-Simón Bolívar- Las Acacias-La Dos Mil	22.6
19	El Retorno	Vía Betania	Cruce vía nacional-Betania- Palmeras Uno cruce vía 75GV08 (El Retorno-Palmeras-Japón-Caño Mico)	10.82

Fuente: Ordenanza nro. 345 del 26 de agosto de 2018 de la Asamblea Departamental de Guaviare.

Tabla 3. Vías que conforman en Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento de Caquetá, según proyecto de categorización del Mintransporte.

#	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA
1	Paujil-Cartagena del Chairá	Secundaria
2	Morelia-Valparaíso-Solita	Secundaria
3	Vía central Líbano-Unión Peneya	Terciaria
4	Curillo-Santiago de la Selva-Valparaíso	Terciaria
5	La Ye (Milán)-San Antonio de Getuchá	Secundaria
6	La Ye (Ye Paletará-El Triunfo)-Milán	Secundaria
7	El Lun-Cristal-Salamina-Curillo	Secundaria
8	Belén-La Mono	Terciaria
9	Km 40-Mononguete	Terciaria
10	Cruce ruta 65 (La Ye)-Paletará	Secundaria
11	Florencia-Santa Ana-Remolinos-San Guillermo	Secundaria
12	La Unión Peneya- Solano (K24.97-K60)	Terciaria
13	El Doncello-Río Negro (Puerto Rico)	Terciaria
14	Las Ceibas-Guacamayas	Secundaria
15	Albania-Curillo	Secundaria
16	San José del Fragua-Albania	Secundaria
17	Gabinete-Florencia sector río Hacha- Florencia	Secundaria
18	San José del Fragua- La Unión-Delicias- San Isidro	Terciaria
19	Florencia-Damas arriba-Villa Arriba-Villa del Río	Secundaria

Fuente: Proyecto resolución Mintransporte “por la cual se expide la categorización de las vías que conforman en Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento de Caquetá”. Sin fecha. En: <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=15485>

Caguán-Cartagena del Chairá (Caquetá), por un lado y desde el ramal central de San José-El Retorno-Calamar (Guaviare), hacia oriente y occidente, según sus propios documentos, así:

1-Parranda Seca-puente Lobos-Torrijos-Machetes-Juaco-Cristales- Puntillas-Camuya.

2-Camuya-Caño Esteban-río Yarí Manila que era la punta de la carretera que traía el Sur de las Animas Caguán.

3-Parranda Seca- El Jardín- El Cansao-caño Edilberto- paso del río La Tunia (una vuelta arriba de la Isla del Sol) en este cruce había un planchón para el paso de vehículos.

4-Del paso de la Tunia-campamento los kioscos-Ye del Primero-Cruce de Cachicamo-Cachicamo.

5-Cruce de Cachicamo- La Macarena.

6-Ye del primero- Pollo Gordo-Puente del Itilla-finca los viejitos en el Unilla.

7-Puente del Itilla-al cruce de la carretera que de Calamar va al Unilla.

8-Parranda Seca-hospital- Escuela Isaías Pardo-Filo Quinche.

9-Filo Quinche-Finca el Burro-planchón para cruzar la Tunia-Yaguará ll.

10-Filo Quinche-Ye campamento Rondón-Diamante-Caquetania-caserío La Tunia-El Recreo-La Ye.

11-Diamante-La Aurora-Alto Camuya-finca de Marulanda en el Yarí.

12-La Ye-Cachamas-La Sombra-Cruce a San Juan del Lozada-San Juan del Lozada-El Perdido-Guayabero.

13-Guayabero-caño Cafê-Diamante- La Julia.

14-Cruce de San Juan del Lozada-Los Pozos-San Vicente".¹²

En este listado, que incluye la red vial en la región Llanos del Yarí-Los Pozos-San Vicente, no están incluidas las vías "hechas por el 40 Frente en La Uribe, las del 27 Frente en San Juan de Arama y Vistahermosa, las del Primer Frente en el Itilla y Unilla y la de Agua Bonita-La Libertad, las del 43 Frente, las del 44 Frente y las del 7 Frente"¹³.

De hecho, al hacer el inventario de los bienes de las FARC para ser entregados a la reparación de víctimas del conflicto, hablaron de 3.700 kilómetros de vías terciarias construidas en todo el país, durante los más de 50 años de conflicto armado¹⁴. Pese a la necesidad de verificar la veracidad de la información, queda claro que entre los corredores viales de su interés han estado áreas de reserva forestal (Ley 2 de 1959), parques nacionales

(Tinigua y Macarena, por lo menos, ya que en ese momento no se había proyectado la ampliación de Chiribiquete al noroccidente) y resguardos indígenas (Yaguará II), sin que ello significara algún obstáculo en las pretensiones que tenían las FARC en el año 2007, de llegar a través de ese corredor vial hasta el páramo de Cruz Verde, en las goteras de Bogotá, en 48 horas¹⁵.

Una vez firmado el Acuerdo de Paz a finales de 2016, cuando varios grupos de las FARC no se sometieron al mismo, fue claro que persistirían en su intención de mantener el dominio territorial sobre parte de los históricos corredores de movilidad de tropas, pertrechos y "mercancías", mientras ejercen presión/orientación sobre algunas de las dinámicas de ocupación, uso y manejo del territorio.

Son preocupantes las denuncias de Juanita Vélez, en La Silla Vacía, en el sentido de hacer evidente que la construcción de vías ilegales en corredores estratégicos de movilidad de tropas y mercancías amenaza áreas protegidas, resguardos indígenas, funcionarios del sector ambiental y comunidades a las cuales se les impone el "mandato", como le dicen al trabajo obligatorio, de abrir la trocha. Los que no lo hagan tienen que pagarles un jornal, el precio de un día de trabajo del campesino¹⁶.

VÍAS Y PARQUES NACIONALES NATURALES

Al interior del PNN Tinigua en marzo de 2019, se evidenció la existencia de una red vial de 340 kilómetros, como parte de esa conexión entre Amazonia y Orinoquia, que había contribuido a la deforestación de 7.364 hectáreas de bosque perdido en 2018, la mayor deforestación en las áreas protegidas para ese año. A marzo de 2020, se sumaron otras 6.371 hectáreas, lo cual en los últimos dos años da una pérdida de 13.735 hectáreas de bosques al interior del Tinigua. De seguir a este ritmo, se estima que en 20 años se habrá perdido toda la cobertura boscosa de esta área protegida.

En el área del PNN La Macarena se registran procesos de ocupación de más de 20 años, lo que explica en parte, que en su interior existan 233 kilómetros de trochas. Estas, conocidas como trochas ganaderas, atraviesan de norte a sur el área protegida y están cubiertas por el dosel del bosque, por lo que son difíciles de detectar por los sistemas de monitoreo de la deforestación. Durante 2019 la longitud de estas vías se incrementó en un 39 %.

En los dos últimos años (abril 2018-marzo 2019; abril 2019-marzo 2020), persisten los mayores focos de deforestación en la Amazonia, por motores que incluyen: apertura de vías, acaparamiento de tierras, praderización, ganadería extensiva,

¹² Martínez, Alberto. "La grandeza del Mono Jojoy", junio 12 de 2017. Nota ciudadana. Las 2 Orillas. En: <https://www.las2orillas.co/la-grandeza-del-mono-jojoy/>, visitada el 20/11/2019

¹³ Martínez, Alberto. "La grandeza del Mono Jojoy", junio 12 de 2017. Nota ciudadana. Las 2 Orillas. En: <https://www.las2orillas.co/la-grandeza-del-mono-jojoy/>, visitada el 20/11/2019

¹⁴ Vélez, Juanita y Arenas, Natalia. "Las diez conclusiones sobre los bienes de las Farc en el Sur (con ñapa)", 31 de agosto de 2017. En: <https://lasillavacia.com/silla-sur/las-diez-conclusiones-sobre-los-bienes-de-las-farc-en-el-sur-con-ñapa-62343>, visitada el 20/11/2019

¹⁵ Martínez, Alberto. "La grandeza del Mono Jojoy", junio 12 de 2017. Nota ciudadana. Las 2 Orillas. En: <https://www.las2orillas.co/la-grandeza-del-mono-jojoy/>, visitada el 20/11/2019

¹⁶ Vélez, Juanita. "El cambio de chip en Gentil Duarte", 8 de julio de 2019. En: <https://lasillavacia.com/silla-sur/cambio-chip-gentil-duarte-72440>, visitado el 20/11/2019.

cultivos de uso ilícito, entre los principales. La prolongación de la vía de Puerto Cachicamo hacia el suroccidente comprende un área crítica entre las veredas Manaviri y Angoleta en San José del Guaviare, incluyendo una punta del Parque Nacional Natural Serranía de Chiribiquete. Al sur del resguardo Yaguará II y al occidente del PNN Serranía de Chiribiquete, se encuentra

otro foco importante también dinamizado por otra vía por las sabanas naturales del Yarí, en la vereda Camuya, en San Vicente del Caguán. Hay otro foco al sur del Parque Nacional Natural Tinigua y el foco que se dinamiza por la vía que parte desde la vereda Nueva Barranquillita a la vereda La Paz, en el límite con la Reserva Nacional Natural Nukak (figuras 1 y 2).

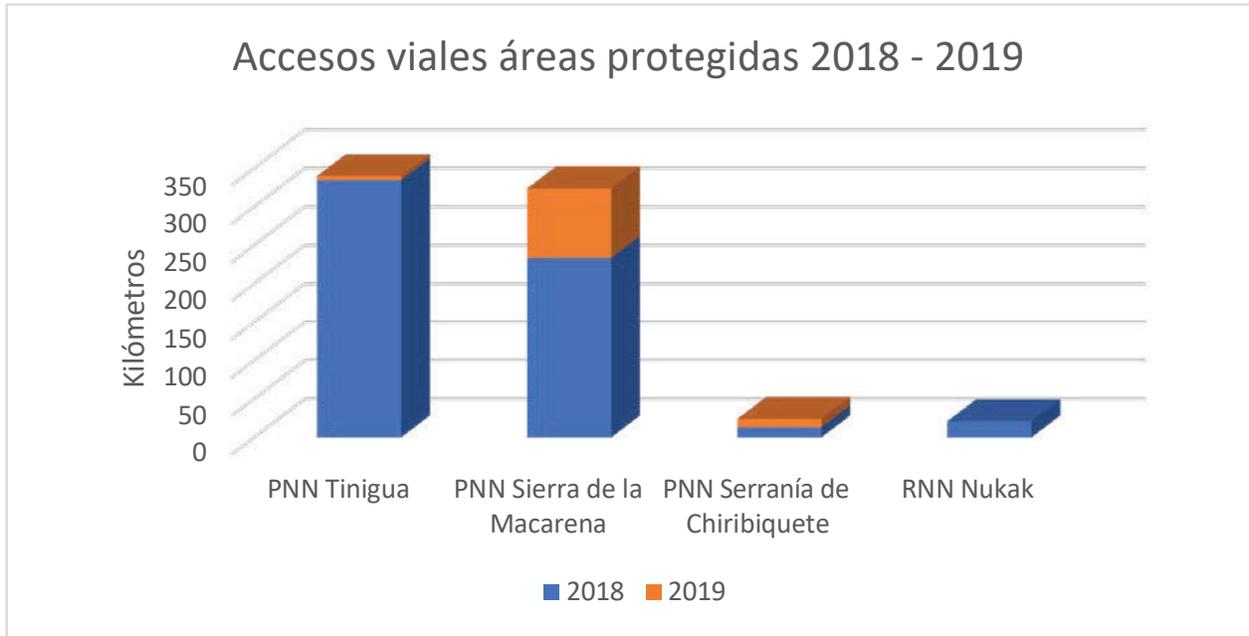


Figura 1. Accesos viales en áreas protegidas (2018-2019).

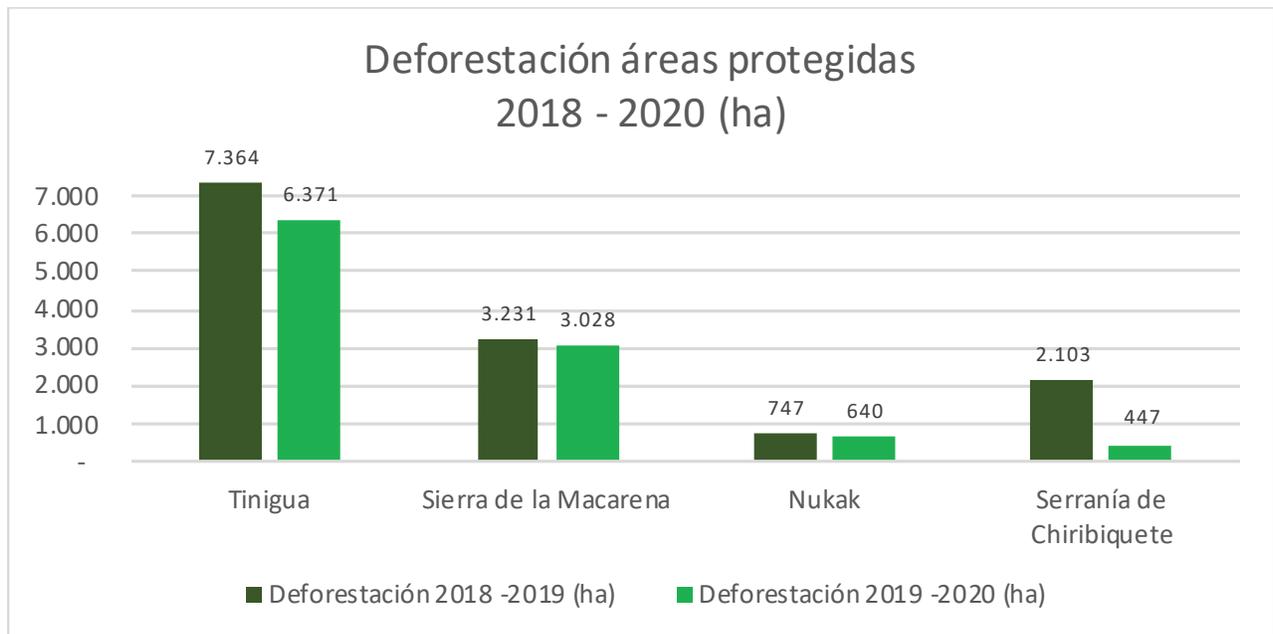


Figura 2. Deforestación áreas protegidas

VÍAS Y RESGUARDOS INDÍGENAS

El despojo al que terceros han sometido a algunas comunidades indígenas entre Guaviare y Caquetá, ha implicado que en los últimos años, hasta 2019, sumen 506 kilómetros las vías abiertas al interior de los resguardos indígenas, de los cuales 74 kilómetros fueron trazados en el último año (figura 3).

El resguardo indígena con más tramos viales es el Resguardo Indígena Nukak Makú, con 197 kilómetros de vías en su interior, seguido por el Resguardo Indígena Llanos del Yarí Yaguará II, con 133 kilómetros, posibilitando el cambio de uso del suelo hacia sistemas muy diferentes a los de sus legítimos propietarios. La ganadería, los cultivos de uso ilícito y con ellos las quemadas masivas en estos territorios, elevan las cifras de deforestación en la Amazonia (figura 4).



Figura 3. Accesos viales y Resguardos Indígenas



Figura 4. Deforestación en resguardo Indígenas (2018-2020)

La deforestación en el resguardo indígena Llanos del Yarí-Yaguará II aumentó en un 21 % entre abril 2019 y marzo 2020, motivada por la ampliación de lotes para ganadería y siembra de cultivos de uso ilícito en el área pendiente de clarificación del límite norte del resguardo, en el proceso de restitución de derechos territoriales en beneficio de la comunidad y por la apertura de la vía de Puerto Cachicamo al río La Tunia. Entre tanto, en el resguardo Nukak si bien disminuyó la tasa de deforestación, la apertura de la vía que lo atraviesa de sur a norte, entre Tomachipán en Caño Grande y el río Guaviare al frente de Puerto Alvira, influye significativamente en el área deforestada en el último año.

VÍA CALAMAR- MIRAFLORES, UN CASO PARTICULAR

Miraflores, a orillas del río Vaupés, fue conocida en los años 1990 como la capital mundial de la coca, a donde llegaban hasta 30 vuelos al día, que movían personas, insumos, pasta y demás mercancías de la colonización cocalera; la misma economía que sustentó la presencia y el control territorial de las FARC y su acción para la apertura de la vía Calamar- Miraflores ya en el declive de la bonanza.

El tramo vial que conecta a los municipios de Calamar y Miraflores tiene aproximadamente 160 kilómetros de longitud, de los cuales 55 kilómetros entre la vereda Agua Bonita hasta el poblado de Barranquillita, estaban bajo el bosque hasta el año 2018. Pero entre abril de 2018 y marzo de 2019, en el margen de esta vía se localizó el abierto continuo más grande de deforestación en todo el arco noroccidental amazónico, con un área de 334 hectáreas aproximadamente. Este abierto se ubica en la vereda de Agua Bonita Media (municipio El Retorno). En lo corrido del año 2019 a la fecha, mediante el seguimiento a través de sobrevuelo y con el apoyo de las alertas de cambio de coberturas GLAD, se ha observado que continúan los procesos de deforestación en los márgenes de esta vía.

Si bien esta vía forma parte del Plan vial departamental de Guaviare, pensado para el periodo 2016-2025, por las implicaciones previstas de mantener este proyecto vial (afectaciones al resguardo La Yuquera, apertura de nuevas vías ilegales asociadas a este eje, ampliación de la frontera ganadera y el riesgo sobre la conectividad Andes-Amazonia), en el año 2017 la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Norte y el Oriente Amazónico, emitió una resolución que prohíbe realizar algún tipo de intervención en dicho corredor.

Con este antecedente, además de la evidente dinámica de deforestación a lado y lado de la vía y cada vez más penetrante en el bosque hacia Miraflores, el caso pasó a manos de la Fiscalía y, en el último año, al Juzgado Promiscuo de San José del Guaviare.

Este último ordenó, a finales del año 2019, el cierre de la vía para transporte pesado, la suspensión de todo tipo de gasto público en su mantenimiento y mejora y responsabilizó a los gobernantes locales de Calamar, Miraflores y departamental de Guaviare del detrimento ambiental que acarrea proseguir con este proyecto que, más que beneficios a las comunidades locales, que indudablemente habrá, registra beneficios a agentes del acaparamiento ilegal de tierras en la Reserva Forestal Amazónica. Estas medidas han obligado a que el transporte a Miraflores se concentre en lo fluvial desde Calamar y en el transporte aéreo desde San José del Guaviare.

La prolongación de la vía, que ya cuenta con 56 km, y la ampliación acelerada en su ancho han significado, en los primeros meses de 2020, la pérdida de 758 hectáreas a ambos lados de la vía, desde la vereda Agua Bonita hasta el centro poblado de Barranquillita.

Adenda. La cuarentena nacional por el coronavirus COVID-19 y las bajas aguas del río Unilla, argumentos presentados por los mandatarios de Guaviare, fueron aceptados por el juez para revertir la disposición del cierre de la vía para transporte de carga. Así, sin tiempo ni espacio para debatir y proponer condiciones y controles a la apertura de la vía, mientras suben las aguas del río o pasa la cuarentena, en la agenda pública territorial seguirá planteándose que la vía es la única solución para el aprovisionamiento de Miraflores, Carurú y Mitú, en lugar de darle sentido real a las soluciones multimodales.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Es innegable la necesidad del transporte y la comunicación entre personas, agentes institucionales y sociales, bienes y servicios; y que las vías terrestres son esenciales para ello. También es cierto que, pese a que Colombia cuenta con una amplia red hídrica, tuvo una buena base de red férrea y tiene una relativa buena infraestructura para transporte aéreo, se privilegió la construcción de vías carretables para conectar puntos ubicados a más de 100 kilómetros, sin que mediase la necesidad expresa de articular algo más en el medio.

El ritmo de crecimiento de las vías terrestres es proporcional al crecimiento del área deforestada en la Amazonia colombiana. Entre abril de 2018 y marzo de 2020, se abrieron 1.537 kilómetros de caminos y trochas en el arco noroccidental amazónico, que junto con los demás motores de deforestación, incidieron en la pérdida de 168.233 hectáreas de bosque entre los dos periodos. Esta apertura de vías terrestres, que crecen como espinas de pescado a partir de vías públicas, está atravesando parques nacionales, resguardos indígenas y zonas de reserva forestal, sin ninguna consideración del impacto ambiental en términos de deforestación, fragmentación de bosques y pérdida de conectividad ecológica y de la apropiación y acaparamiento ilegal de tierras públicas.

La importancia ecológica de la región para el país y para el mundo, no ha ganado frente a la necesidad del “desarrollo” y de su infraestructura tal como se hace al interior del país. Así con todo y así desde siempre.

Las vías carreteables que se han adentrado en el bosque puede que resuelvan algunas necesidades de comunidades locales, pero los tomadores de decisión con respecto al desarrollo están obligados a ver otras alternativas, otros modos.

El costo de ampliar la frontera agrícola acabando los bosques amazónicos siempre ha sido alto, pero lo es más hoy en día. Ese costo, que supone también el costo de construir vías carreteables que se adentren más en el bosque, es muy alto y no lo están pagando quienes ilegalmente se apropian de las tierras “valorizadas” por los caminos trazados y transitados.

El ordenamiento jurídico de la región, que implica la reserva forestal, los resguardos indígenas, las áreas protegidas, no se está teniendo en cuenta como determinante por parte de quienes están abriendo caminos en la selva para valorizar tierras, para controlar territorios y poblaciones, para abrir mercados.

Las altas tasas de deforestación en espacios territoriales de especial importancia ecológica y cultural, de conectividad natural, han obligado en los últimos años a ver con ojo crítico las trochas ganaderas que atraviesan por los PNN Tinigua, Macarena y circundan al resguardo Nukak; así como los proyectos viales de la Marginal de la Selva o la vía Calamar-Miraflores. Debido a esto se llevó el asunto de las instancias de planificación, financiación y ejecución de obras públicas, a las autoridades ambientales, organismos de control e instancias judiciales, para tratar de equilibrar la balanza, cerrar la frontera agrícola concentrando esfuerzos en la producción alimentaria y no en la ganadería extensiva, para proteger los bosques tropicales y sus comunidades tradicionales, tal como se convino en el Acuerdo de Paz y como lo señala la Sentencia 4360 de 2018 de la Corte Suprema de Justicia.

El acelerado proceso de cambio climático ha obligado a establecer compromisos para detener la deforestación de los bosques tropicales. Hoy, la pandemia de la COVID-19 y su rápida propagación, masificación y la afectación a la salud humana en el planeta, hacen reflexionar sobre las estrategias de los pueblos tradicionales para escapar del contagio y resguardarse, obligan a pensar en nuevos referentes para la circulación de la vida, la comunicación, el transporte. Las carreteras no son la única y no siempre la mejor alternativa, menos en la Amazonia.

Entre los diferentes proyectos de vías incluidos en los diferentes planes de desarrollo territorial, entre ellos los PDET Macarena-Guaviare y subregión Cuenca del Caguán y Piedemonte Caqueteño y el Plan Maestro de Transporte Terrestre a 2025, se necesita avanzar en la implementación de los lineamientos de infraestructura verde vial con los cuales se espera incorporar medidas para evitar, prevenir, mitigar, corregir y compensar daños ambientales, además de contribuir a solucionar conflictos de uso de la tierra y a fortalecer la gobernanza en los territorios¹⁷.

Atender las necesidades de conectividad vial al interior de la Amazonia y entre la región y el resto del país, requiere también reevaluar la preeminencia de vías terrestres para, en su lugar, avanzar en el modelo de transporte intermodal que desde hace décadas se enuncia en varios documentos de política pública, incluyendo carreteras, puertos en los ríos y aeropuertos, según las condiciones y características biogeográficas de cada zona.

¹⁷ Para mayor detalle, ver: “Carreteras verdes: ¿alternativa contra la deforestación en la Amazonia?”, Revista Semana, 9 de julio de 2020. En: <https://sostenibilidad.semana.com/impacto/articulo/carreteras-verdes-alternativa-contra-la-deforestacion-en-amazonia-colombia-hoy/52732>, visitada en 10/07/2020.





Cerro Morroco, Vaupés. Foto: Diana Mora