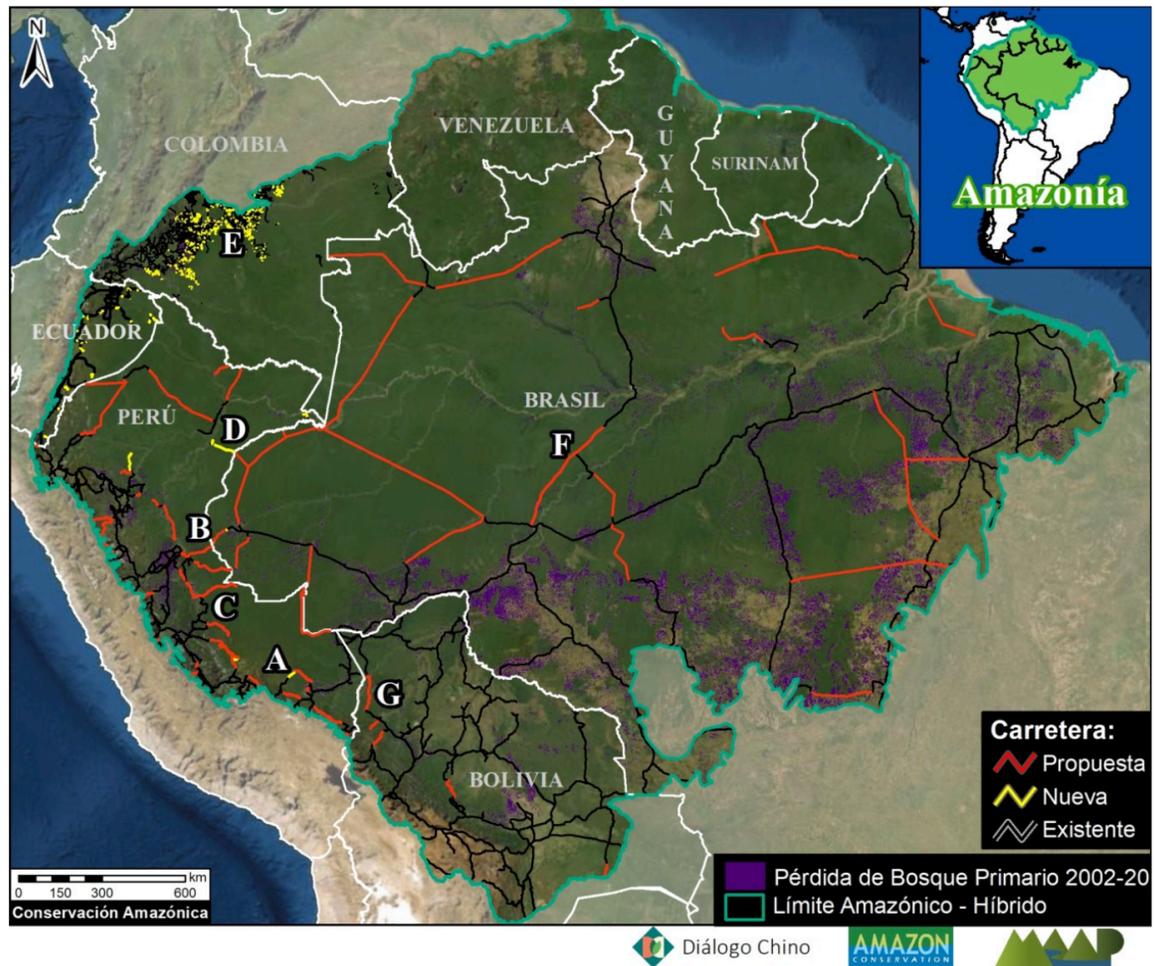


Finer, M. y N. Mamani, "MAAP #157: Carreteras nuevas y en propuesta en la Amazonía Occidental", *Monitoring of the Andean Amazon Project (MAAP)*, Washington D.C., Estados Unidos, 23 de mayo de 2022.

Consultado en:

<https://www.maaproject.org/2022/amazonia-carreteras/>

Fecha de consulta: 14/06/2022.



*Mapa Base 1, Carreteras en la Amazonía. Datos: ACA/MAAP, MTC (Peru), MINAM (Peru), MI (Brazil), ABT (Bolivia), GAD Napo (Ecuador), FCDS (Colombia), EcoCiencia (Ecuador), Diálogo Chino, CSF, RAISG, ACCA, ACEAA (Bolivia).*

La **deforestación extensiva**, especialmente a lo largo de las **carreteras**, ha convertido a la Amazonía brasileña en una fuente neta emisora de carbono (ver el [MAAP #144](#)).

Afortunadamente, el vasto bioma amazónico en los nueve países sigue siendo un sumidero neto de carbono, en gran parte gracias al **núcleo aún intacto de la Amazonía occidental**.

La **mayor amenaza a largo plazo** para este núcleo amazónico serían las nuevas carreteras, ya que son una de las principales causas de la apertura de áreas extensas (y anteriormente remotas) a la deforestación y la degradación (Vilela et al 2020).

Aquí, presentamos un análisis inicial de las **carreteras nuevas y en propuesta** en la Amazonía occidental.

Aunque es difícil definir qué proyectos propuestos saldrían adelante, encontramos la **amenaza de una posible expansión de carreteras** en el núcleo de la Amazonía occidental (ver **Mapa Base 1**).

Además, incluso centrándonos sólo en los proyectos más avanzados (o discutido más activamente), encontramos el **riesgo de un importante impacto negativo**.

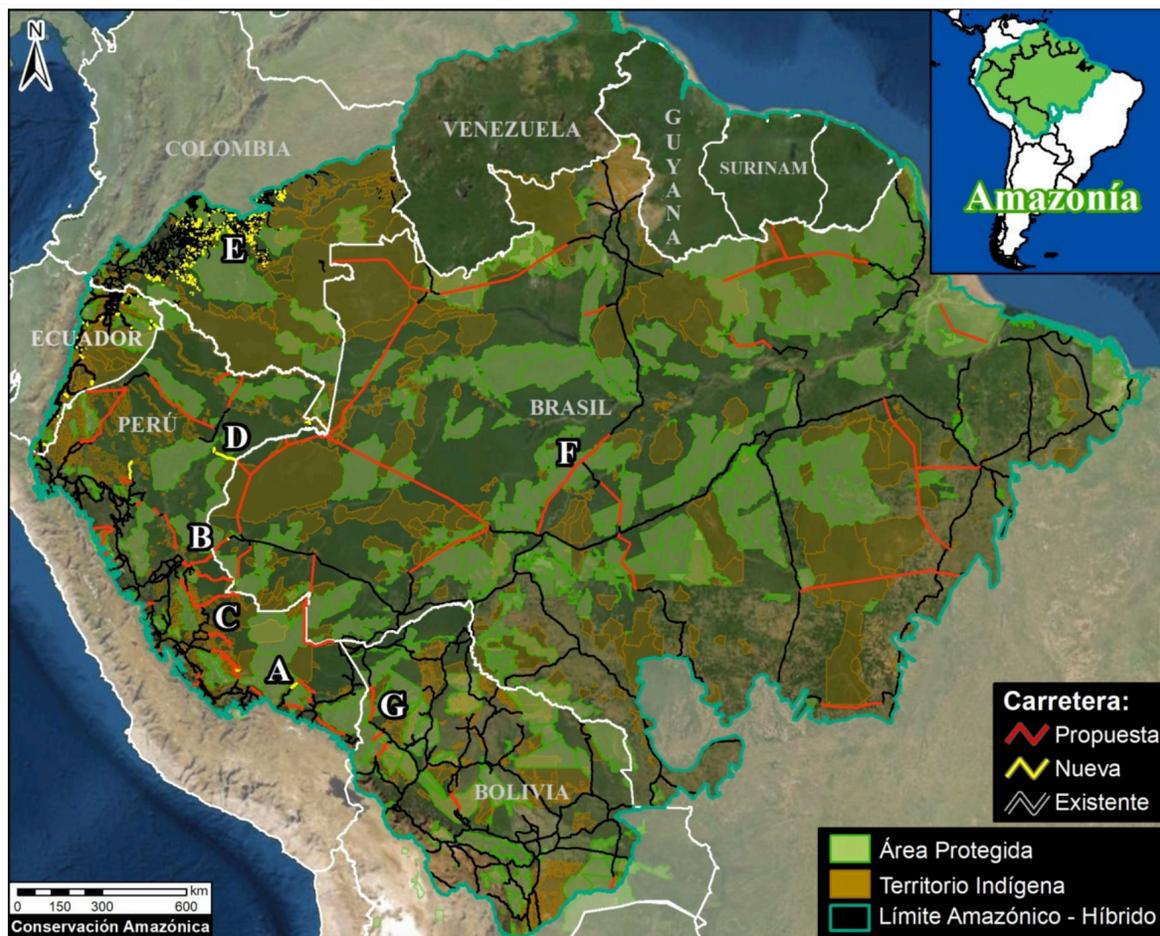
A continuación, discutimos nuestro Mapa Base inicial de carreteras en la Amazonía, y presentamos una serie de acercamientos de pantalla (*zooms*) que muestran el bosque primario en riesgo si los proyectos de carreteras seleccionados siguen adelante.

### **Mapa Base de Carreteras en la Amazonía**

El **Mapa Base 2** destaca las carreteras nuevas, propuestas y existentes (líneas rojas, amarillas y negras, respectivamente), en relación con las áreas protegidas y los territorios indígenas. Nos centramos en el núcleo de la Amazonía occidental (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y el oeste de Brasil) que sigue estando en gran parte intacto.

La mayoría de las **carreteras nuevas** se construyeron en los últimos cinco años y se digitalizaron a partir de imágenes satelitales. Note que en el caso de algunas de estas carreteras nuevas, sólo se registra la construcción inicial de un camino en bruto y que impactos futuros son posibles por la futura pavimentación de la carretera.

La mayoría de las **carreteras propuestas** se obtuvieron de la información de portales oficiales del gobierno. Como se ha señalado anteriormente, es difícil definir qué proyectos de carreteras propuestos serán ejecutados. No obstante, está claro que el núcleo restante de la Amazonía occidental quedaría dividido con la cartera de carreteras propuestas.



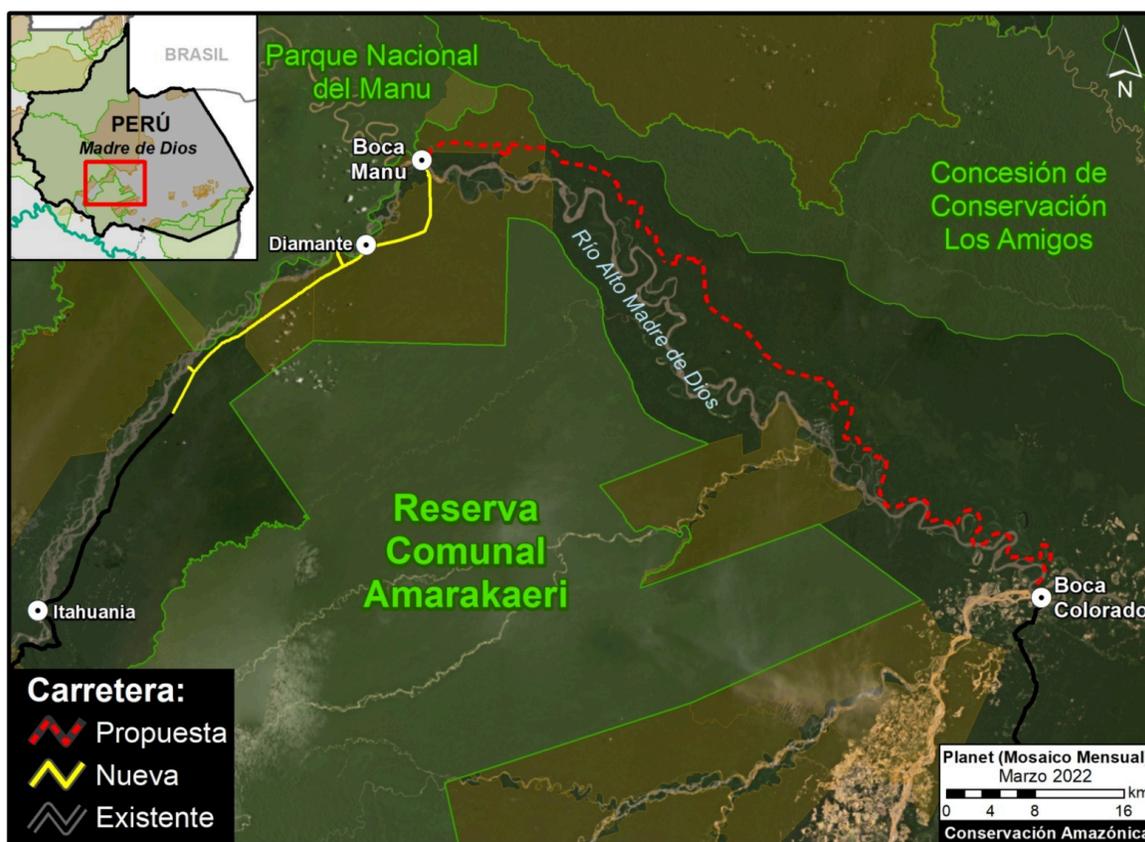
Mapa Base 2, Carreteras en la Amazonía, en relación con las áreas protegidas y los territorios indígenas. Datos: ACA/MAAP, MTC (Peru), MINAM (Peru), MI (Brazil), ABT (Bolivia), GAD Napo (Ecuador), FCDS (Colombia), EcoCiencia (Ecuador), Diálogo Chino, CSF, RAISG, ACCA, ACEAA (Bolivia).

### Zooms de Carreteras de Alto Impacto: Nuevas y En Propuesta

En esta sección, nos enfocamos en los proyectos que actualmente están más avanzados o en discusión (ver las letras A-F en los Mapas Base). Mostramos sus impactos potenciales sobre vastas secciones del núcleo de la Amazonía occidental, incluyendo áreas protegidas y territorios indígenas.

### A. Carretera Boca Manu (Perú)

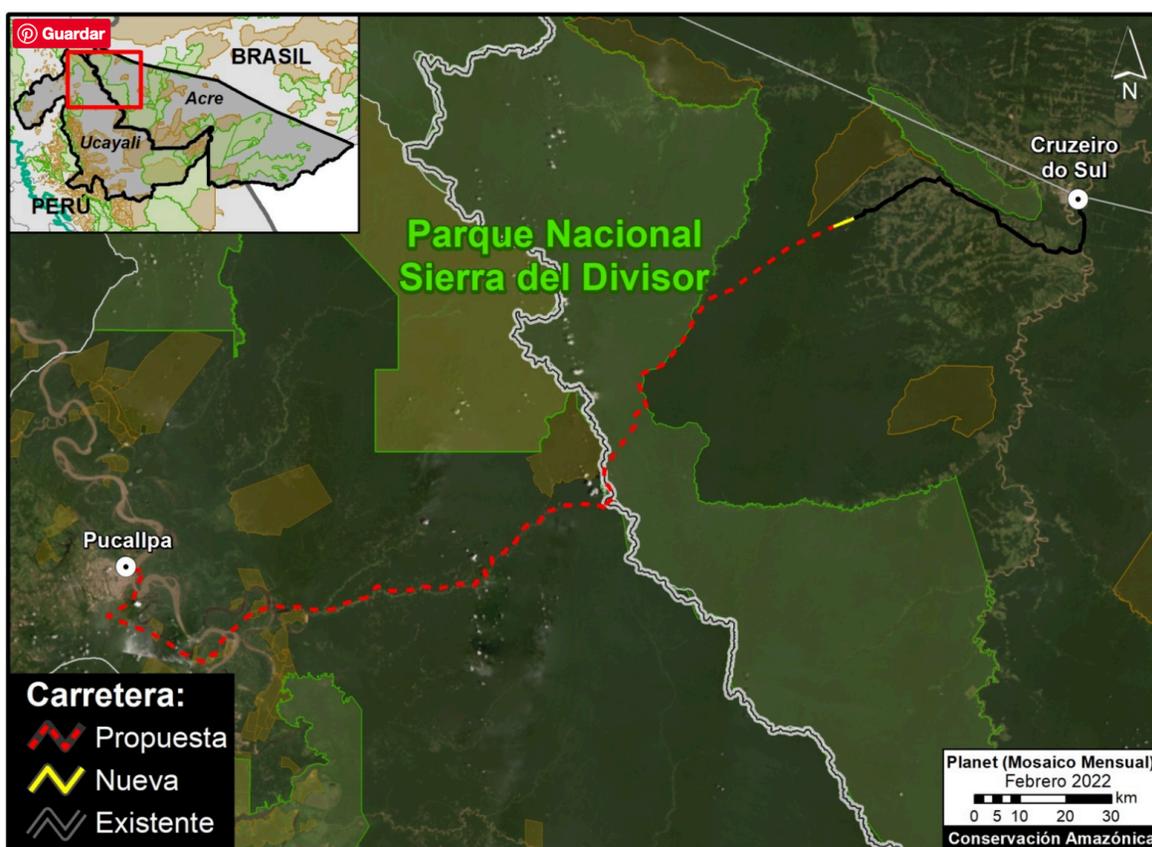
La carretera nueva/en propuesta a la que nos referimos aquí como la carretera de Boca Manu serviría como una nueva conexión entre las regiones de Cusco y Madre de Dios. Destaca por su sensible ruta entre el Parque Nacional del Manu y la Reserva Comunal Amarakaeri hasta Boca Manu, y desde allí entre la Concesión de Conservación Los Amigos y la Reserva Comunal Amarakaeri hasta Boca Colorado. Además de impactar probablemente estas áreas protegidas y dicha concesión, la carretera también podría impactar al territorio cercano de los grupos indígenas en aislamiento voluntario. Consulte este informe reciente de [Diálogo Chino](#) para obtener más información sobre esta carretera y su situación e impactos.



Zoom A. Carretera Boca Manu. Datos: MTC, MINAM, ACA, ACCA, RAISG.

## B. Carretera Pucallpa – Cruzeiro do Sul (Perú – Brasil)

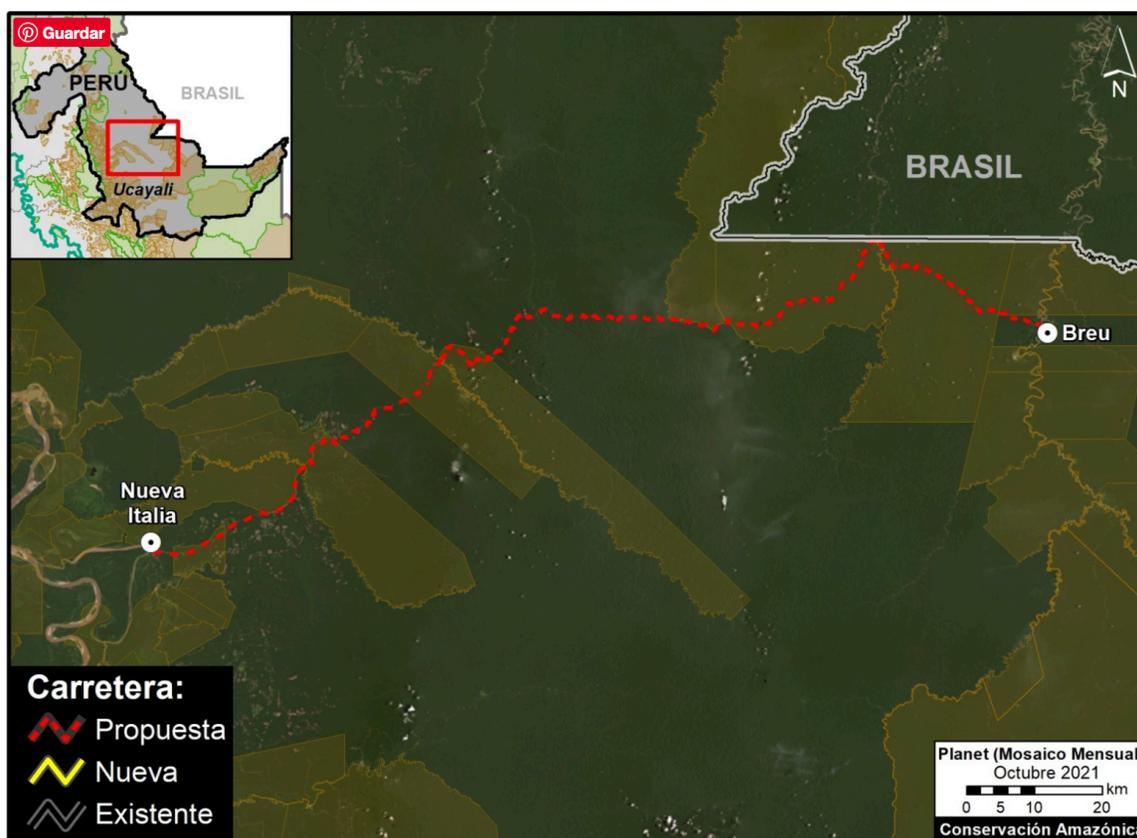
Esta carretera propuesta conectaría la ciudad peruana de Pucallpa con el límite de la red de carreteras en el oeste de Brasil, cerca de la ciudad de Cruzeiro do Sul. Aunque la ruta potencial tiene varias opciones, seguramente atravesaría o se acercaría al Parque Nacional Sierra del Divisor del lado peruano y al adyacente Parque Nacional Serra do Divisor del lado brasilero. Esta zona se caracteriza por sus vastos bosques primarios, por lo que la creación de una nueva ruta binacional que conecte los frentes de deforestación de cada país podría, obviamente, desencadenar impactos significativos. Consulte este [reciente reporte de Diálogo Chino](#) para obtener más información la situación e impactos de esta carretera.



Zoom B. Carretera Pucallpa – Cruzeiro do Sul. Datos: MTC, MINAM, ACA, CSF, Diálogo Chino, RAISG.

### C. Carretera Yurúa (Perú)

La carretera nueva/propuesta a la que nos referimos aquí como la carretera de Yurúa conectaría las localidades peruanas de Nueva Italia (en río Ucayali) y Breu (en río Yurúa). Esta ruta de 200 km se construyó originalmente como carretera maderera a finales de la década de 1980 para acceder a zonas remotas de la Amazonía peruana central, pero a inicios de la década del 2000 ya estaba en mal estado. Un reciente análisis del MAAP (ver [MAAP #146](#)) encontró que entre el 2010 y 2021 gran parte de la ruta había sido rehabilitada, lo que provocó una elevada deforestación en el trayecto. Si esta carretera llegara a ser pavimentada, es probable que los impactos sigan aumentando, incluso con las comunidades nativas a lo largo de la ruta. Ver [MAAP #146](#) para obtener más información sobre el estado e impactos de esta carretera.



Zoom C. Carretera Yurúa. Datos: MTC, MINAM, ACA, ACCA, RAISG.

#### *D. Carretera Genaro Herrera – Angamos (Perú)*

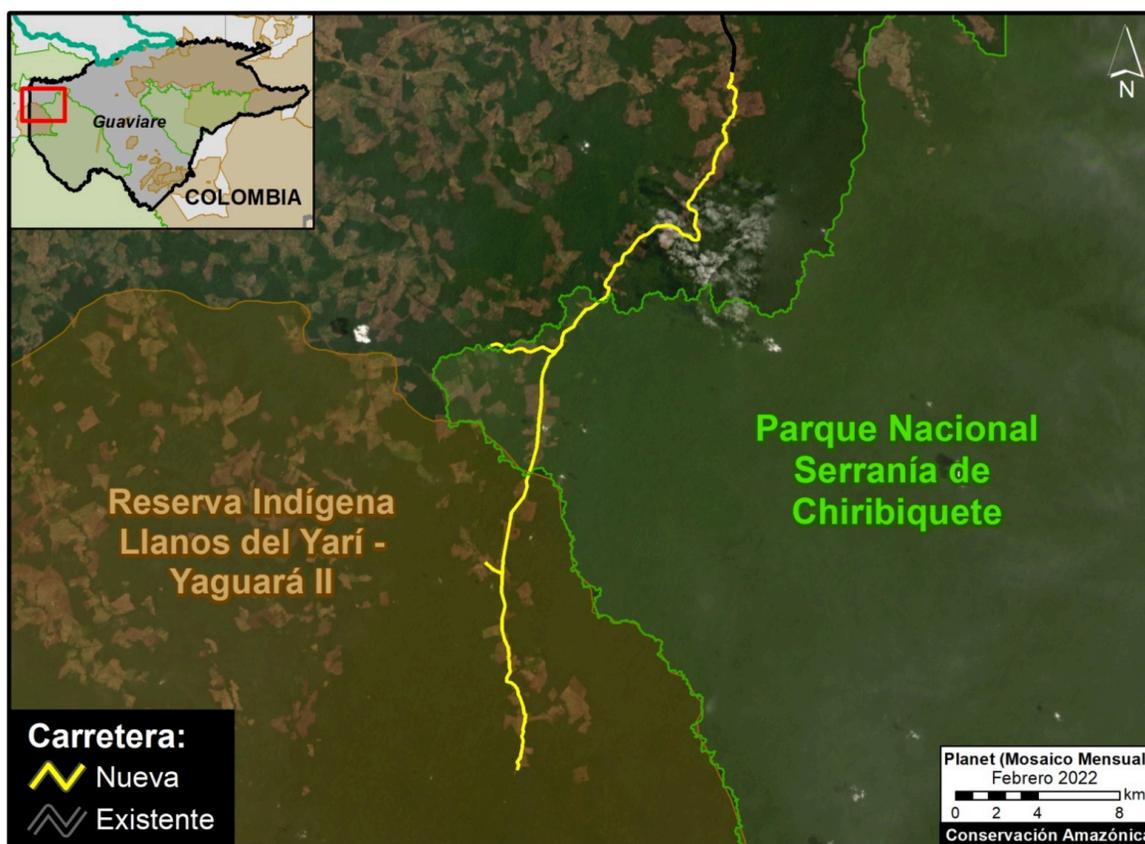
Esta nueva/propuesta carretera se construiría a partir de una antigua pista que atraviesa los vastos bosques que conectan las localidades de Genaro Herrera y Angamos, en la región de Loreto. En el 2021, se inició el desbroce a lo largo de esta ruta, avanzando más de 100 kilómetros desde ambos extremos. Si se completa y se pavimenta, el proyecto final de la carretera afectaría a las áreas protegidas de ambos lados (incluida la Reserva Nacional Matsés, al sur) y supondría una gran amenaza para los indígenas en aislamiento voluntario que, según se informa, viven al norte. Véase [este informe reciente](#) para obtener más información sobre esta carretera y su situación e impactos.



*Zoom D. Carretera Genaro Herrera – Angamos. Datos: MTC, ACA, RAISG.*

### *E. Carretera Cachicamo – Tunia (Parque Nacional Chiribiquete, Colombia)*

El Parque Nacional Natural Serranía de Chiribiquete, situado en el corazón de la Amazonía colombiana, registra una creciente presión de deforestación, en parte debido a la expansión de carreteras alrededor e incluso dentro del parque. Por ejemplo, la carretera Cachicamo-Tunia, construida en el 2020, ha desencadenado un nuevo frente de deforestación al noroeste del parque. Note que esta carretera también está afectando a una reserva indígena adyacente.

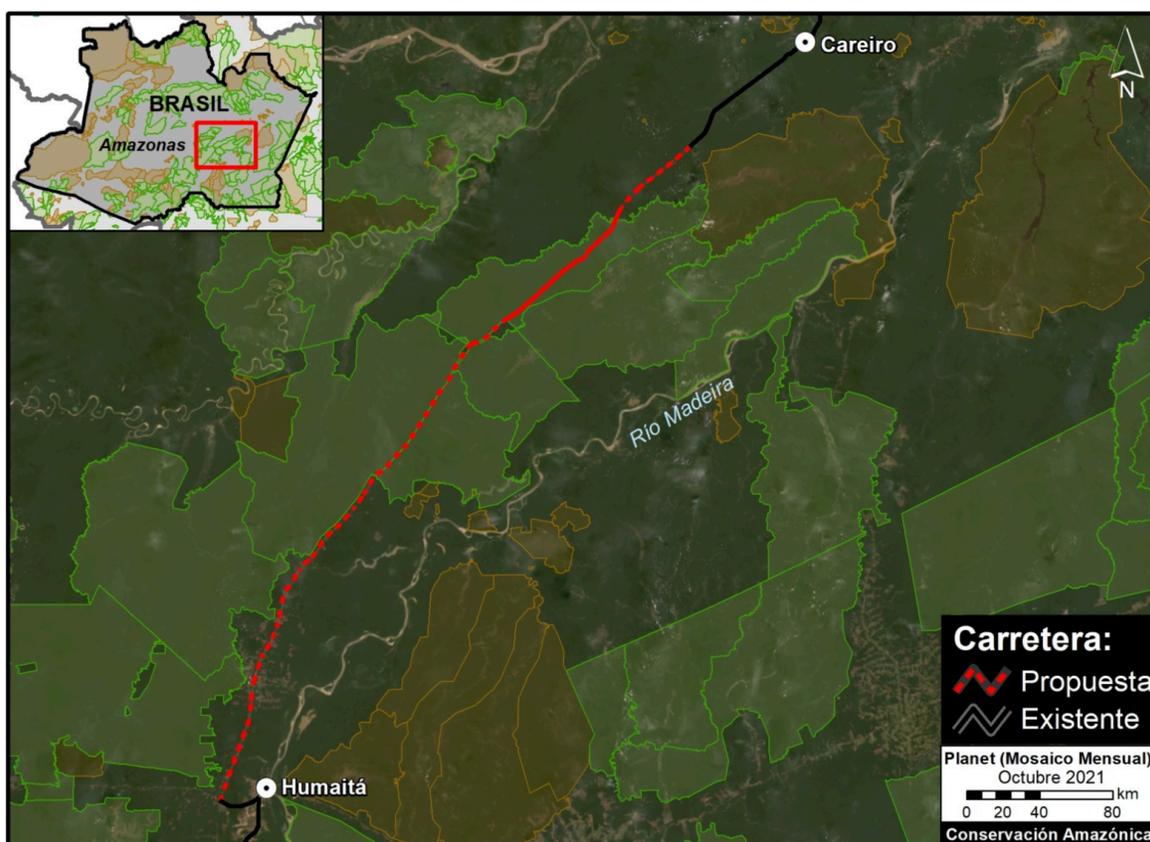


*Zoom E. Carretera Cachicamo – Tunia. Datos: FCDS, RAISG, ACA.*

### *F. Carretera Manaus – Porto Velho (BR-319, Brasil)*

Posiblemente el proyecto más controvertido de la lista: la pavimentación del tramo medio de la BR-319 en el corazón de la Amazonía brasileña. Esta carretera de casi 900 km conecta la remota ciudad de Manaus (a la que sólo se puede llegar por aire o río) con el resto de la red de carreteras brasileñas en Humaitá y Porto Velho, al sur. Se construyó esta carretera a principios de la década de 1970, pero se abandonó y quedó intransitable a finales de la década

de 1980, aislando a Manaus una vez más. Desde el 2015, un programa de mantenimiento básico ha hecho que la carretera sea más transitable, pero el proyecto principal sigue siendo la pavimentación del tramo medio de 400 km que pasa por el núcleo de la Amazonía occidental. Esta pavimentación conectaría efectivamente a Manaus con las carreteras existentes en el sur, y muy probablemente desencadenaría una pérdida masiva de bosques al extender el arco de deforestación hacia el norte, incluso dentro y alrededor de las áreas protegidas que rodean la carretera. Este proyecto de carretera ha sido objeto de numerosos informes de prensa recientes, incluyendo artículos de investigación del [Washington Post](#) y [El País](#).



*Zoom F. Carretera Manaus – Porto Velho. Datos: Ministério da Infraestrutura, ACA, RAISG.*

### ***G. Carretera Ixiamas – Chivé (Bolivia)***

En los últimos años, Bolivia ha buscado financiamiento para una carretera de 250 km que unirá a la actual ciudad fronteriza de Ixiamas con la aislada ciudad de Chivé, situada cerca

de la frontera peruana en el río Madre de Dios. Esta carretera atravesaría vastas extensiones de bosque primario amazónico y de sabana, en el norte del departamento de La Paz, incluyendo la recién creada Área de Conservación Municipal Bajo Madidi y el territorio indígena Tacana II.



Zoom G. Carretera Ixiamas - Chivé. Datos: ABT, ACEAA, ACA, RAISG.

## Metodología

Nuestros mapas y análisis se centran en la Amazonía occidental (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y el oeste de Brasil).

La mayoría de las **nuevas carreteras** se construyeron en los últimos cinco años y se digitalizaron a partir de imágenes satelitales. Note que, para algunas de estas nuevas carreteras, sólo se ha iniciado la rehabilitación/mejora inicial de un camino en mal estado y todavía hay potencial para futuros impactos por la pavimentación.

La mayoría de las **carreteras propuestas** se obtuvieron de la información de portales oficiales del gobierno (y se complementaron con informes de la sociedad civil).

Damos crédito a las siguientes fuentes: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Perú), Geobosques/MINAM (Perú), Ministério da Infraestrutura (Brasil), Autoridad de Fiscalización y Control Social de Bosques y Tierra – ABT (Bolivia), Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Napo (Ecuador), Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible – FCDS (Colombia), Fundación EcoCiencia (Ecuador), Diálogo Chino, Conservation Strategy Fund, RAISG, Conservación Amazónica – ACCA (Perú), Conservación Amazónica – ACEAA (Bolivia), y Amazon Conservation (digitalización de algunas carreteras nuevas y en propuesta).

Referencia:

Vilela et al (2020) A better Amazon road network for people and the environment. PNAS 17 (13) 7095-7102.

### **Agradecimientos**

Damos especial gracias a Diálogo Chino por su apoyo a este reporte. También le agradecemos a E. Ortiz, S. Novoa, S. Villacis, D. Larrea, M. Terán, D. Larrea y G. Palacios por sus útiles comentario en versiones anteriores del texto e imágenes.

### **Cita**

Finer M, Mamani N (2022) Carreteras Nuevas y En Propuesta en la Amazonía Occidental. MAAP: 157.