

¿Cuáles son los posibles impactos de la infraestructura vial en la Amazonía, si esta no se planifica adecuadamente?



La conectividad vial es esencial para el desarrollo y crecimiento económico de los territorios

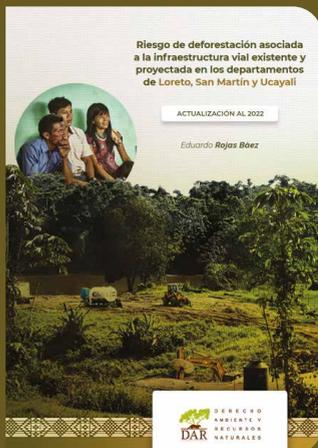
Sin embargo, si se ejecutan los proyectos viales sin considerar estándares ambientales y sociales, existe un alto riesgo de incrementar los impactos negativos en el territorio.

Así también, los principales impactos negativos de las carreteras en la Amazonía son del tipo **indirectos, acumulativos y sinérgicos (IAS)**. Son complejos y perduran en el largo plazo.



Deforestación

- ▶ La construcción de vías es la segunda causa de deforestación en el Perú entre el 2001 y 2019. (Rojas et al., 2021).
- ▶ En Loreto, la deforestación y cambio de uso de suelo causado por vías se concentra en los primeros 12 km de los trazos (UPCH, 2022).
- ▶ En las regiones de Loreto, Ucayali y San Martín, para el periodo 2001-2020, la distancia a carreteras vecinales es el factor que más ha contribuido a la deforestación, seguido de la distancia a agricultura y a centros poblados (DAR, 2022).



DESCARGA ESTA
PUBLICACIÓN **AQUÍ**



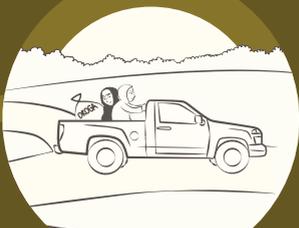
Pérdida de biodiversidad

- ▶ El impacto de las vías existentes y proyectadas puede afectar la distribución geográfica de las aves y mamíferos. En Loreto, se encontró que las especies de aves presentaron un mayor nivel de impacto entre el 35,78% al 44,64% de su distribución geográfica (UPCH, 2022).



Potenciamiento de economías ilícitas

- ▶ Se han identificado 12 proyectos viales que se superponen o colindan con rutas de actividades ilícitas o zonas de actividad productiva ilícita en regiones amazónicas (Salazar y Florián, 2022).



Conectividad vial y economías ilícitas en la Amazonía peruana / C. Salazar y J. Florián

Conectividad vial y economías ilícitas en la Amazonía peruana

Claudia Salazar Padilla
ORCID: 0000-0002-7942-2018

Jessica Florián Lucero
ORCID: 0000-0001-9048-0037

Derechos, Autoría y Recursos: Recursos

Resumen: En los últimos cinco decenios, la ampliación de la conectividad vial en el Perú, particularmente en las regiones amazónicas, ha contribuido al crecimiento de economías ilícitas. Sin embargo, en ambas, ha sido poco estudiada y por ende, se desconoce su impacto en el espacio de política pública con el objetivo de evitar o reducir su ocurrencia. La presente investigación busca exponer que condiciones han hecho posible esta relación y cómo se manifiesta en la Amazonía peruana y cuáles son los riesgos actuales que afronta esta región, basados en el hecho que, al desarrollarse las actividades ilícitas, se incrementa la presencia de vías que, al estar en zonas de alta actividad económica, se convierten en rutas de actividad ilícita. Se plantea un modelo de relación que, al identificar la actividad ilícita que puede considerarse de alto riesgo, así como acciones para mitigar el crecimiento de economías ilícitas en las zonas de alta actividad de nuevos proyectos viales.

Palabras clave: Conectividad Vial, Amazonía, Legalidad, Impacto Indirecto, Socioeconómico, Perú.

Revista Kambuyachi, v. 01, Año 1, Octubre 2022, 40-64

Manuscrito recibido el 01/08/2022, Aceptado el 01/09/2022

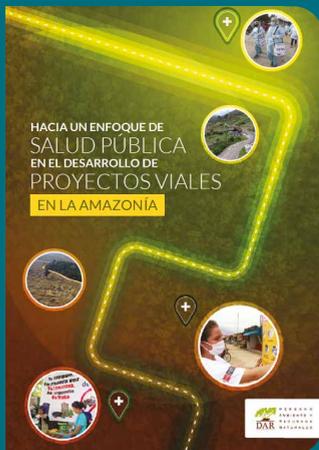


DESCARGA ESTA
PUBLICACIÓN **AQUÍ**



Riesgos a la salud

- ▶ El caso de la carretera Iquitos - Nauta ha sido estudiado por el incremento de casos de malaria en su zona de influencia (Gilman et al, 2006).
- ▶ El caso de la carretera Interoceánica Sur ha sido estudiado por casos de enfermedades como la Rabia (Salmón-Mulanovich et. al, 2016), Malaria (Vinetz et al, 2017), Leptospira y Bartonella (Cortez et al, 2018), Leishmaniasis (Stapleton et al, 2021) y Dengue (Minsa, 2011).



DESCARGA ESTA
PUBLICACIÓN **AQUÍ**



Incremento en la vulnerabilidad socioeconómica

- ▶ El deterioro del bosque disminuye la seguridad alimentaria de las comunidades, sus fuentes de medicina tradicional y de ingresos (DAR, 2023).
- ▶ Las vías pueden ser un camino de entrada de procesos de migración desordenada e invasión de tierras, entre otros.



DESCARGA ESTA PUBLICACIÓN **AQUÍ**



Deforestación e incremento de emisiones GEI en Loreto, Ucayali y San Martín

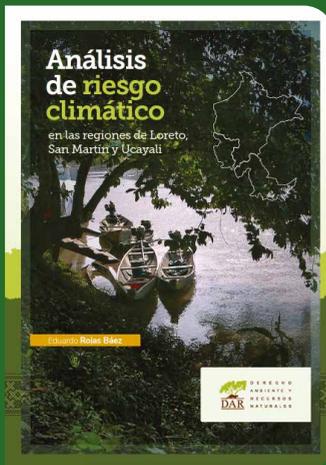
De acuerdo a un estudio reciente, además de las vías existentes, si se construyen todas las vías proyectadas por el MTC de orden nacional/regional/local:

La proyección de la deforestación al 2030 se podría incrementar, llegando hasta:

- ▶ 398,936 ha de pérdida de bosques en Loreto.
- ▶ 411,203 ha en Ucayali.
- ▶ 207,410 ha en San Martín.

Asimismo, las emisiones por deforestación proyectadas para el periodo 2021-2030, podrían alcanzar:

- ▶ 239 429 749 MtCO₂eq en Loreto.
- ▶ 262 518 638 MtCO₂eq en Ucayali.
- ▶ 105 622 547 MtCO₂eq en San Martín.



DESCARGA ESTA PUBLICACIÓN **AQUÍ**



Frente a este contexto, es evidente la necesidad de que las iniciativas de proyectos de infraestructura en la Amazonía cumplan con criterios ambientales y sociales que reduzcan los potenciales impactos negativos y respeten los derechos de las poblaciones más vulnerables.

Mira nuestro
plegable sobre
Lineamientos.



Con el apoyo de



Rainforest Foundation
Norway



GORDON AND BETTY
MOORE
FOUNDATION