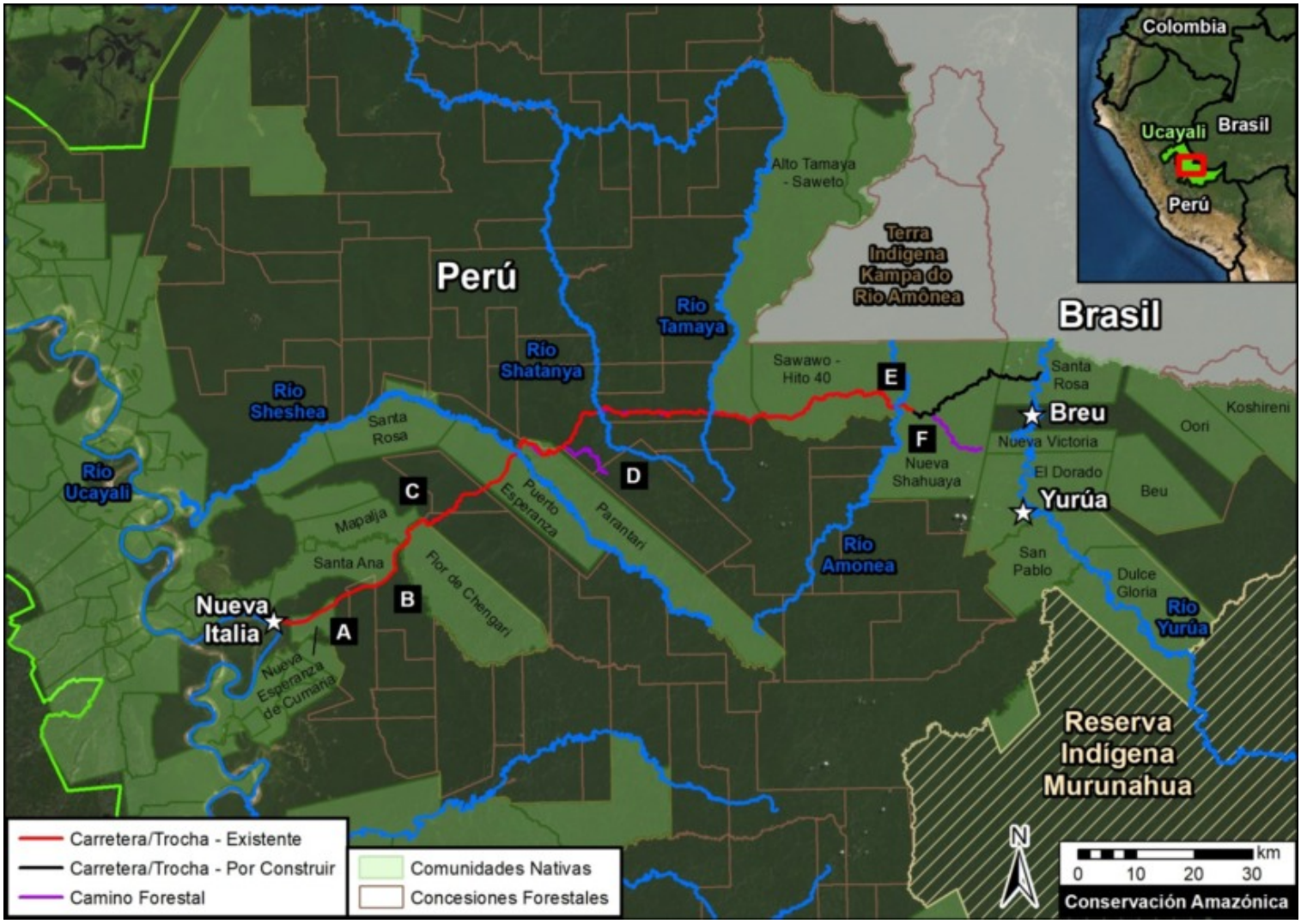
MAAP #146: Polémica Carretera Cruza Perú Hacia Brasil, Desencadenando Deforestación



Mapa Base. Estado de la carretera Nueva Italia-Breu.

La **carretera Nueva Italia-Breu**, construida a partir de finales de los años 80 como una forma de acceso a áreas remotas donde aún se encontraban maderas valiosas, cruzó la Amazonía Peruana central, recorriendo casi 200 km desde el río Ucayali hasta la frontera con Brasil (ver Mapa Base).*

A inicios de la década de 2000 esta carretera cayó en **desuso y abandono**, siendo cubierta por la vegetación nuevamente.

Recientemente, en el año 2017, se incorporó la carretera Nueva Italia - Breu como un nuevo proyecto para ser incluida como parte de la Red Vial Regional (parte de la Ruta Regional N° UC-105). Por otra parte, en el 2019, un **proyecto de ley** discutido en el Congreso de la República buscó la declaración de esta vía como de "importancia nacional."

En el presente reporte, analizamos un extenso archivo de imágenes satelitales para determinar el estado actual de la carretera y y deforestación asociada. Basado en este análisis, destacamos los siguientes **hallazgos clave**:

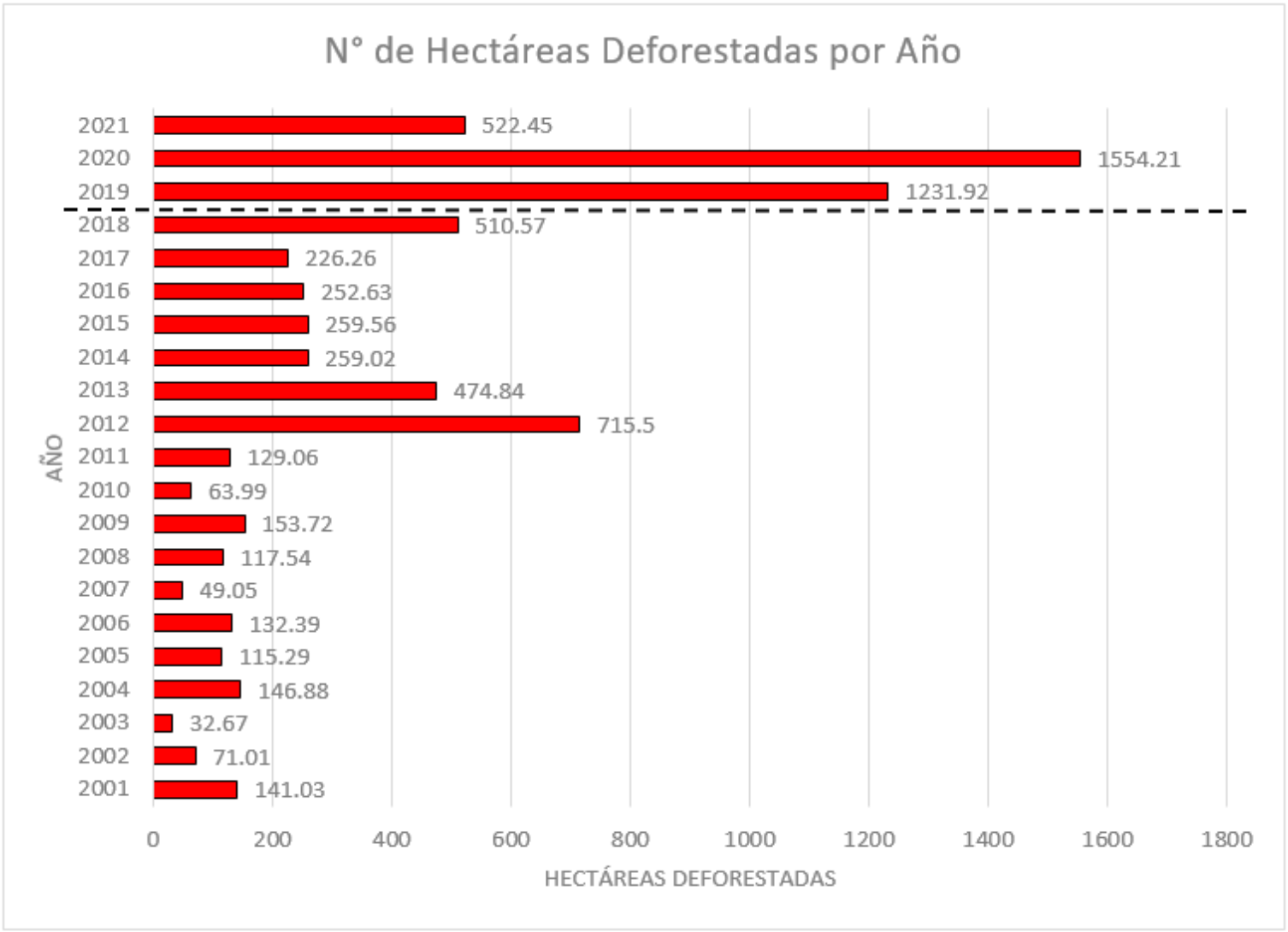
- A inicios de la década del **2010**, se iniciaron los esfuerzos para rehabilitar la vía, a partir del primer tramo de Nueva Italia a río Sheshea. A partir de **2018**, empezó la rehabilitacion del segundo tramo hasta el río Tamaya. Finalmente, a partir de agosto de **2021**, documentamos la rehabilitacion del tercer tramo hasta el río Amonea.

- La carretera ya ha sido transitada/rehabilitada en cerca de **158 km de longitud**, ya faltando solo un aproximado de 35 km.

- Documentamos la deforestación de más que **6,000 hectáreas** desde el comienzo de la rehabilitacion en 2010, incluso más que **3,000 hectáreas** solo desde el año 2019, en un buffer de 5 km de la carretera. Representa un aumento

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.

exponencial de los años anteriores en ambas etapas.



Cuadro 1. Datos: MINAM/PNCBB.

Avance Acelerado de Deforestación a lo largo de la Carretera

La carretera ha sido transitada/rehabilitada como trocha forestal (de 4-5 m de ancho) en cerca de 158 km de longitud, faltando por rehabilitar un aproximado de 35 km.

El **Cuadro 1** muestra el número de hectáreas deforestadas por año en un buffer de 5 km de la carretera, proveniente de las alertas tempranas de deforestación (2021) y la pérdida de bosque del año 2001 al 2020, del Ministerio del Ambiente (Geobosques).

Estimamos una deforestación total de más que 7 mil hectareas (7,160 ha) entre los años 2001 y 2021, en un buffer de 5 km a ambos lados de la carretera.

De ese total, 86% ha ocurrido desde el comienzo de la rehabilitacion en 2010 (6,135 ha). Además, casi la mitad (46%), corresponde a solo los últimos tres años (3,308 ha entre 2019 y 2021).

Nótese el pico máximo de la deforestación durante el 2020 (primer año de la pandemia).

Imágenes Satelitales

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.

A continuación, presentamos una serie de imágenes satelitales que muestran ejemplos de esta deforestación a lo largo de la carretera entre los años 2019 y 2021. Las Imágenes corresponden a las letras indicadas en el Mapa Base señalado arriba.

Cerca a Nueva Italia, las **Imágenes A y C** muestran la deforestación que se documenta al interior de las Comunidades Nativas (Nueva Esperanza de Cumaría y Mapalja) y las Concesiones Forestales vigentes, mientras que **Imagen B** muestra la deforestación que se halla al interior de una concesión forestal caducada.

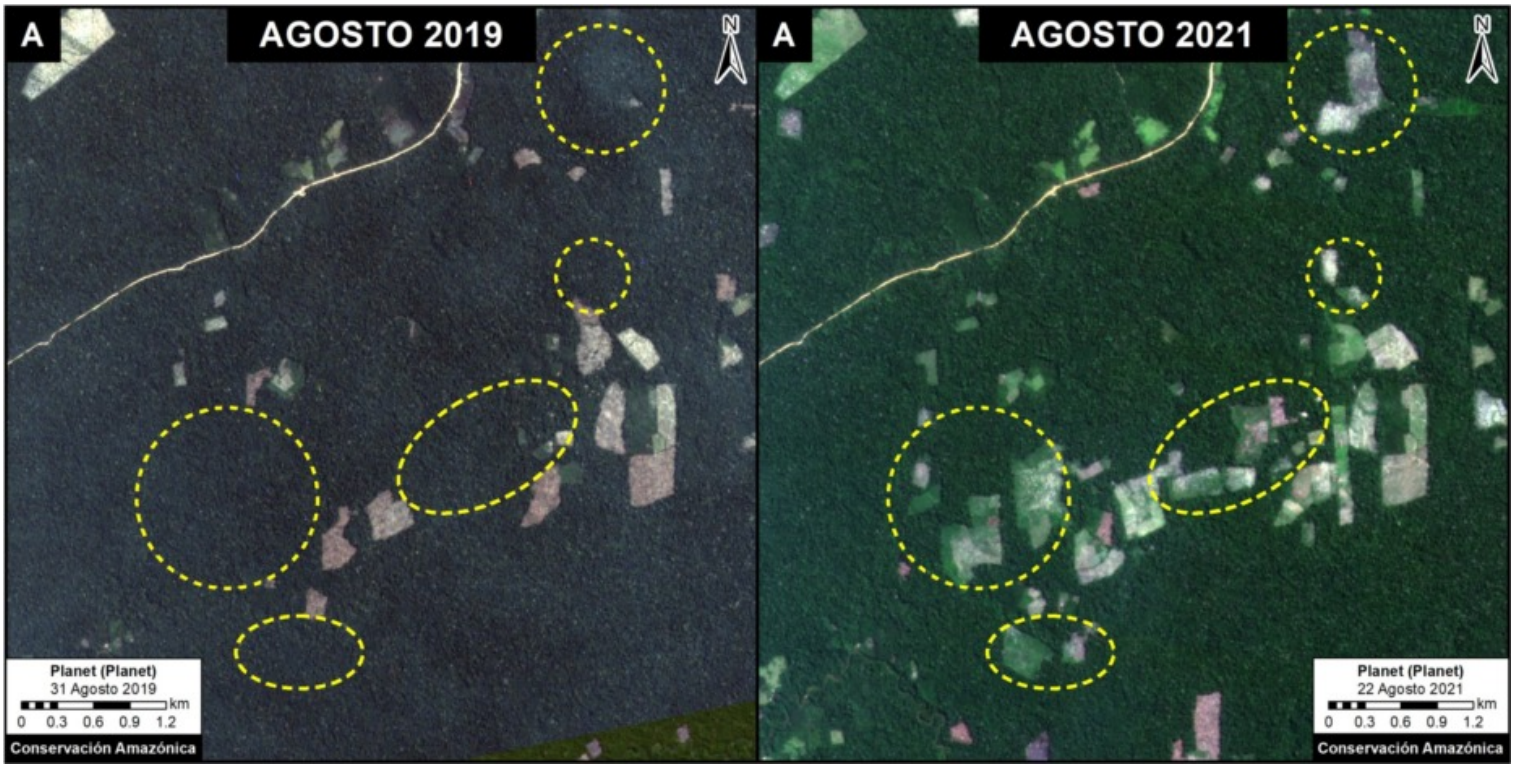


Imagen A.

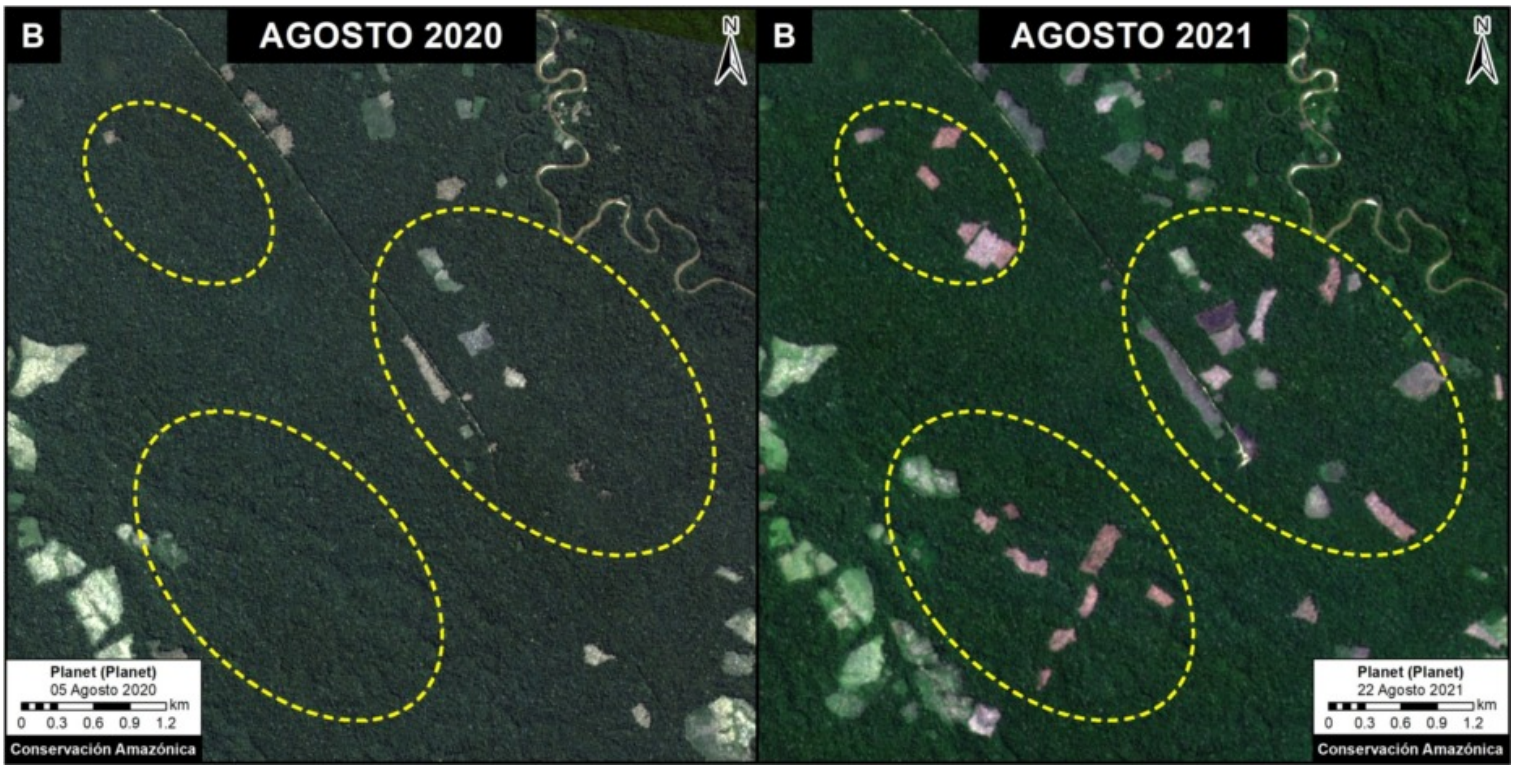


Imagen B.

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.

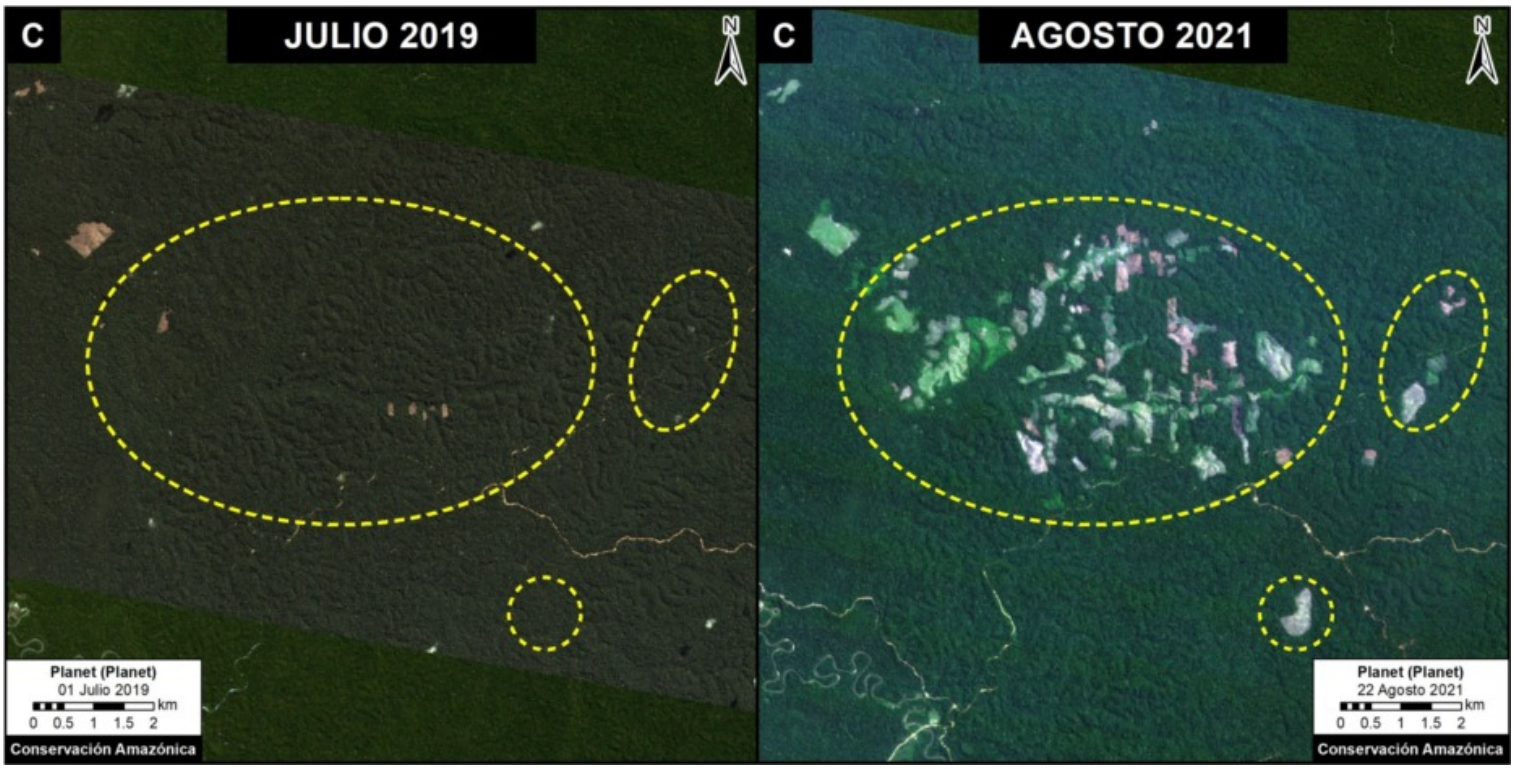


Imagen C.

La **Imagen D** muestra la rápida y muy reciente construcción de un camino forestal de 12 km ramificándose de la carretera.

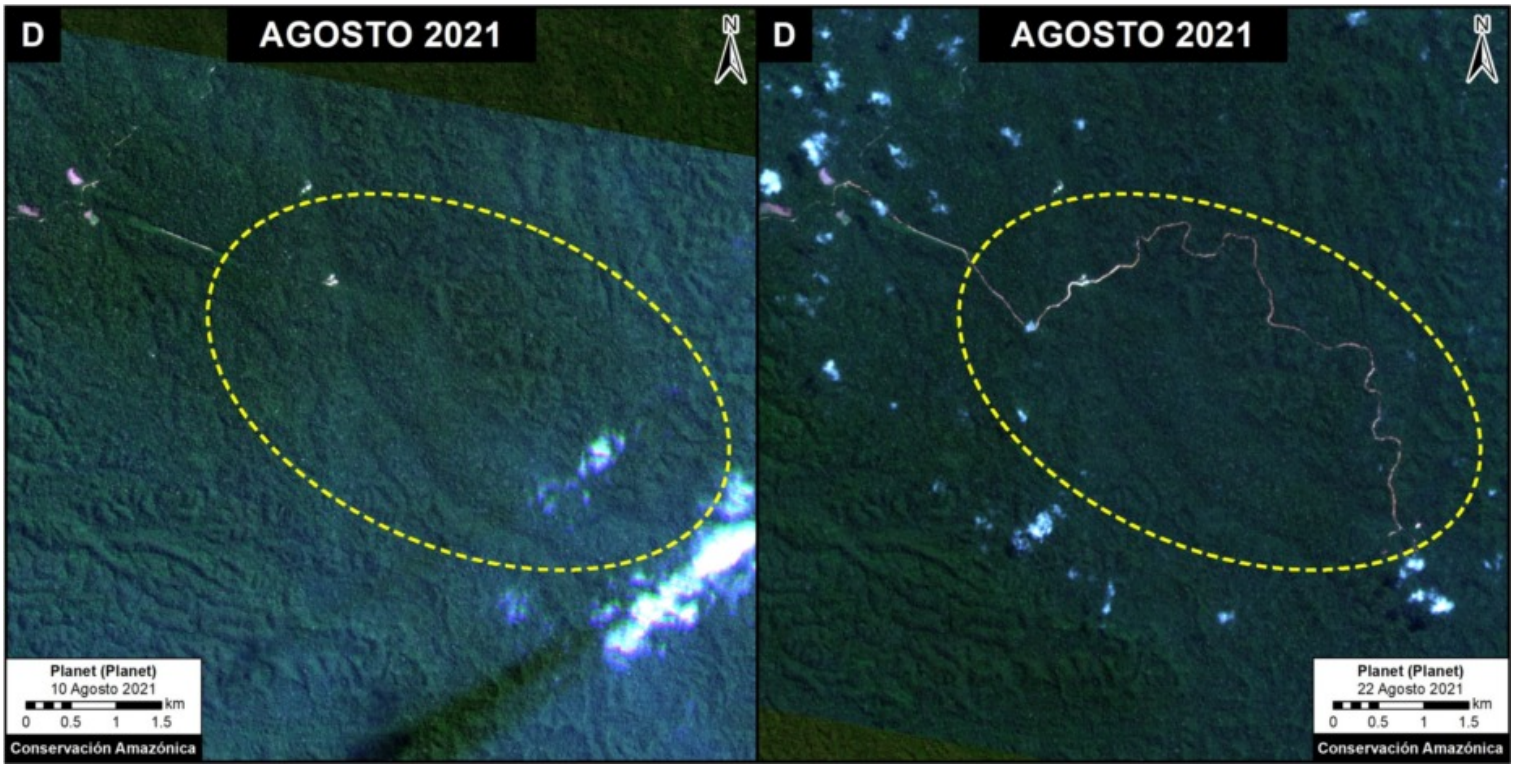


Imagen D.

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.

La **Imagen E** muestra el avance de la maquinaria para rehabilitación de la carretera hasta el río Amonia (Comunidad de Sawawo Hito 40) mientras que la **Imagen F** muestra el último tramo avanzado de la trocha, desde el agosto y setiembre del 2021, en la Comunidad Nativa de Nueva Shahuaya.

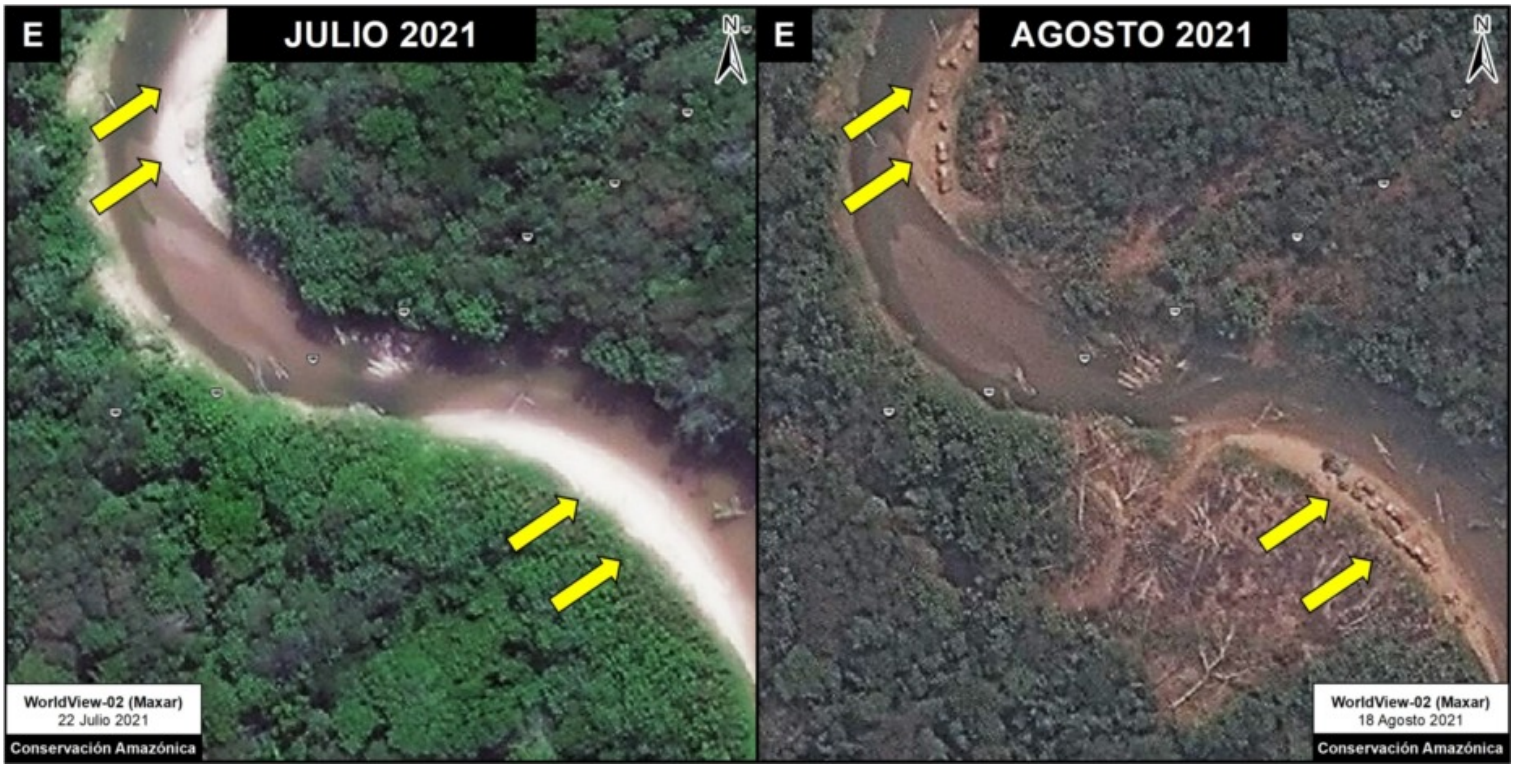


Imagen E

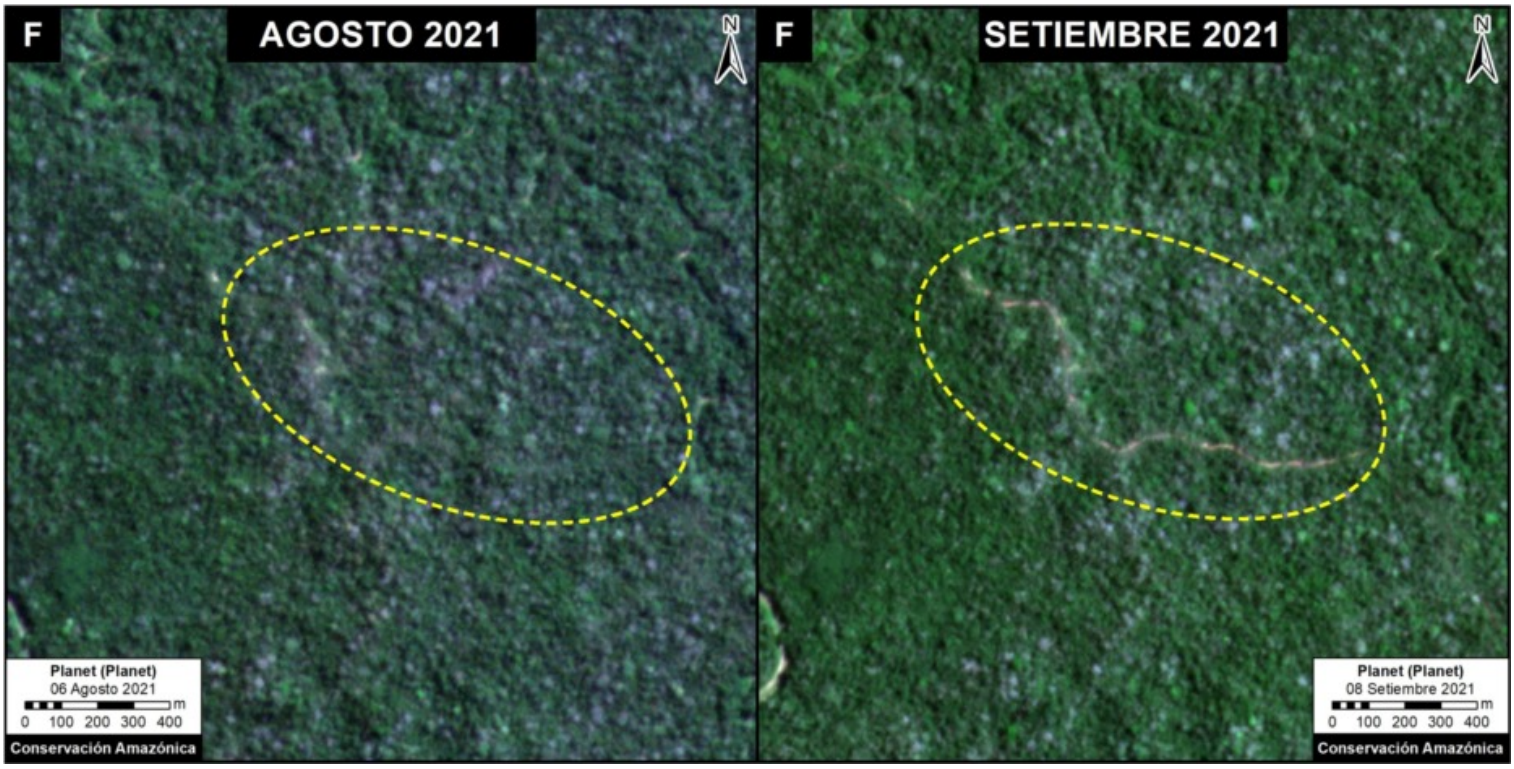


Imagen F.

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.

Análisis Legal

Según un estudio reciente de la organización Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA) se concluye:

Conforme al Plan de Desarrollo Regional Concertado de Ucayali al 2021, no se ha previsto la construcción de la carretera Nueva Italia – Breu. No obstante, de acuerdo con la Actualización del Plan Vial Departamental Participativo de Ucayali 2017-2026, aprobado por una Ordenanza Regional en febrero de 2018, inicialmente fue aperturada de forma rústica por empresas de explotación forestal, teniendo una longitud construida de 62.3 km que llega hasta el río Sheshea. A través de este nuevo plan se proyecta la apertura de esta vía hasta el centro poblado de Breu.

Para realizar el seguimiento respectivo, el Gobierno Regional de Ucayali solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la actualización de eje y trayectoria de la Ruta Regional N° UC-105 de Trayectoria: Bolognesi – Túpac Amaru – Nuevo Italia – Breu, la cual fue aprobada por una Resolución Ministerial en agosto de 2017.

Después de eso, se presentó un Proyecto de Ley (N° 4605/2018-CR), que promueve la interconexión vial de regiones andino – amazónicas para impulsar sus exportaciones y desarrollo socioeconómico, a través de unas rutas que incluyen UC-105.

Cabe destacar que, en términos del estado de cumplimiento de obligaciones ambientales, conforme a unas solicitudes de acceso a la información presentados por SPDA, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) comunicó en agosto de 2021 que la presente carretera no cuenta con Resolución Directoral de aprobación referido a la certificación ambiental. Ese mismo mes, el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (SERFOR) indicó que no se ha tramitado ante ellos ninguna autorización para el desbosque.

Asimismo, es preciso indicar que la Dirección General de Asuntos Ambientales del MTC precisó que este proyecto no ha sido incluido en el Plan Nacional de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte 2019-2023 , aprobado con Resolución Ministerial , ya que no plantea ningún proyecto de carretera que cruce Ucayali con destino a la frontera con Brasil.

En ese sentido, se podría concluir que la ejecución de la presente carretera se estaría realizando sin contar con instrumento de gestión ambiental aprobado, sin permiso de desbosque, ni ningún otro permiso ambiental, por lo que se estarían incumpliendo obligaciones ambientales fiscalizables vinculadas a la cobertura ambiental que requiere la carretera, los cuales deben ser obtenidos antes del inicio de las obras de construcción de la infraestructura vial.

*Notas Adicionales

La carretera Nueva Italia – Breu (UC-105) es una de las más extensas de la Amazonía Peruana, cruzando los distritos de Tahuania, Iparia y Yurua (región Ucayali).

La carretera fue construida por la empresa Forestal Venao y usaba tramos previamente construidos para la exploración petrolera que se dio en los años 90 en la región.

Los esfuerzos de mantenimiento de la vía se veían apoyados por empresas madereras que utilizaban el primer tramo de la vía (Nueva Italia – Sheshea) para la extracción forestal, incluso de territorios comunales. La carretera también era apoyada por las empresas petroleras que exploraban nuevamente la cuenca del Sheshea y que finalmente descubrieron petróleo ligero en la Comunidad Nativa Parantari, apenas unos kilómetros al sur del eje carretero.

El proyecto de ley está ampliamente apoyado desde la región Junín, mediante sus organizaciones de agricultores con interés en las áreas disponibles a lo largo de la carretera.

Referencias

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.

Para más información sobre la oposición a esta vía por parte de las Comunidades Indígenas, consulte estos dos informes recientes:

La Carretera Ilegal “Nueva Italia – Puerto Breu”
UNA GRAN AMENAZA PARA LOS PUEBLOS INDÍGENAS DE YURUA, ALTO TAMAYA Y ALTO JURUÁ
https://apiwtxa.org.br/wp-content/uploads/2021/08/Reporte-Carretera-Nueva-Italia-%E2%80%93-Puerto-Breu_esp.pdf

Emergencia en Yurúa
https://ibrehaut.lamula.pe/2021/08/16/emergencia-en-yurua/ibrehaut/

Respecto el Análisis Legal:

SPDA (2021) Estado del cumplimiento de obligaciones ambientales de la carretera Nueva Italia – Breu, al mes de agosto de 2021.

Agradecimientos

Agradecemos a H. Balbuena (ACCA), D. Suarez (ACCA), F. Cisneros (ACCA), E. Ortiz (AAF) y D. Salisbury por sus útiles comentarios sobre este informe.

Cita

Yupanqui O, Brehaut I, Novoa S, Finer M (2021) Polémica Carretera Cruza Perú (hacia Brasil), Desencadenando Deforestación. MAAP: 146.

2016. This PDF was generated from MAAPROJECT.org MAAP is developed by Amazon Conservation Association (ACA) and Conservación Amazónica (ACCA) All use is Open-Access, but must contain an attribution link back to maaproject.org or the citation at the end of the article.