

MAAP #159: Apertura de Vías en la Amazonía Ecuatoriana



Mapa Base. Casos de estudio. Datos: EcoCiencia.

El presente reporte examina la acelerada apertura de **nuevas vías en la Amazonía ecuatoriana durante el 2021**.

Específicamente, mostramos **cuatro casos de estudio** en las provincias de Orellana, Pastaza y Morona Santiago (ver el Mapa Base) que ejemplifican dicha situación, dando como resultado la apertura de **35 kilómetros** nuevos el año pasado.

El tema de las nuevas vías en la Amazonía ecuatoriana es de alta prioridad por la rapidez de su apertura y los impactos asociados, en términos de desencadenar deforestación y degradación del bosque circundante, incluso en territorios indígenas.

Caso 1. Vía Taracoa (Provincia de Orellana)

El primer caso de estudio es grave debido a la proximidad de la ampliación de la vía hacia el mega-diverso **Parque Nacional Yasuni** (a solo 800 metros de su límite noroeste). La nueva vía se localiza en la Provincia de Orellana, al margen sur del Río Napo.

Como se ve en la **Imagen 1**, antes de la apertura de la nueva vía, la conexión vial llegaba hasta el margen norte del Río Napo, por lo que, para acceder al margen sur del río, se hacía a través de barcaza. De esta manera, el acceso a esta zona de bosque primario estaba más limitado y tenía un mayor control.

La nueva vía localizada al sur del Río Napo tiene una longitud de **15 km**, los cuales fueron construidos en los ocho meses entre febrero y octubre de 2021. Los diferentes colores mostrados en el siguiente mapa indican la rápida evolución de su construcción.

Esta nueva vía genera preocupación sobre los posibles futuros impactos que puede ocasionar alrededor y dentro de Parque Nacional Yasuní.



Imagen 1 - Vía Taracoa. Datos: EcoCiencia, Planet.

La **Imagen 2** hace zoom para mostrar la apertura entre enero (panel izquierdo) y octubre (panel derecho) de 2021.

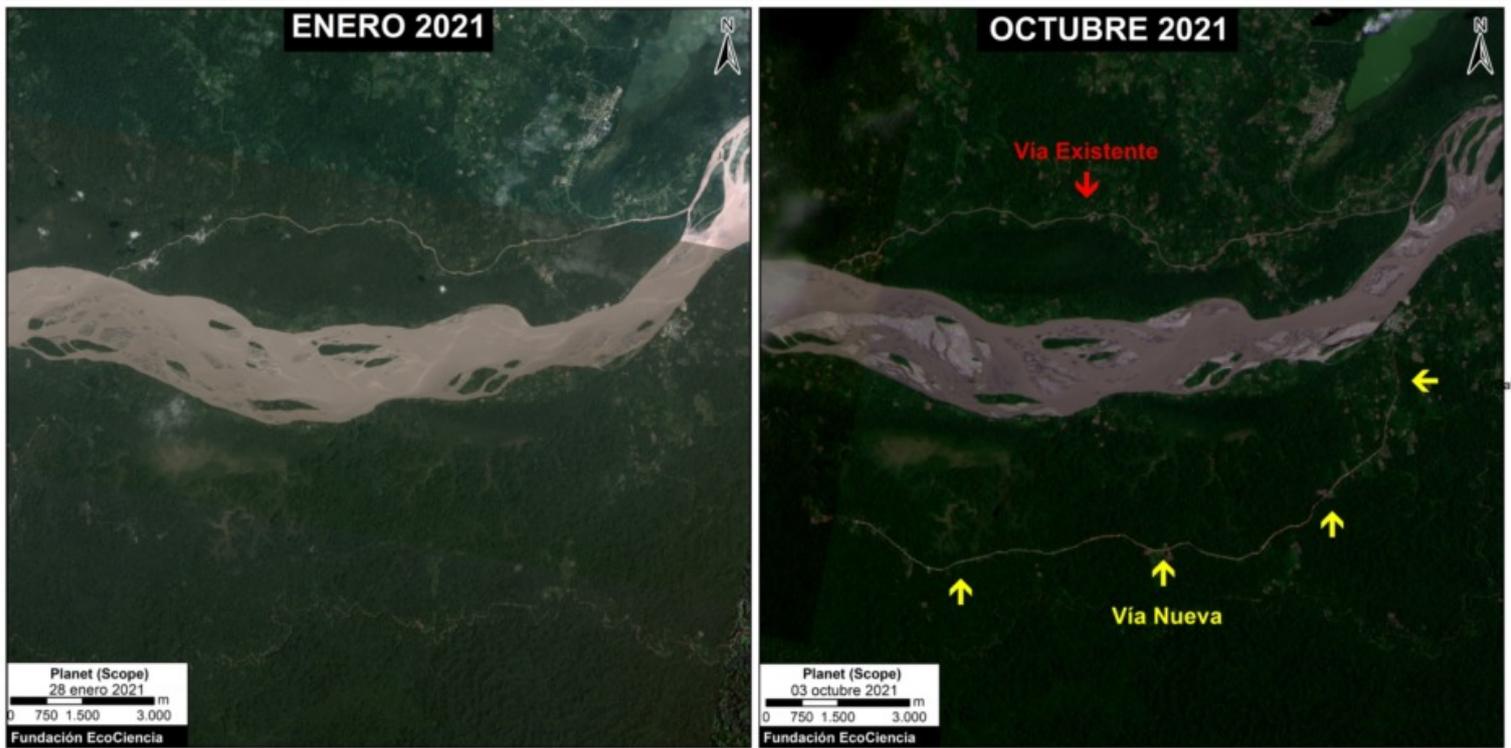


Imagen 2 - Vía Taracoa. Datos: EcoCiencia, Planet.

Caso 2. Vía Bataboro (Provincia de Pastaza)

También cerca del Parque Nacional Yasuní, dentro el sector central del **Territorio Étnico Waorani**, se localiza el segundo caso de estudio.

Como se ve en la **Imagen 3**, la ampliación vial se ubica alrededor de una extensión de una ruta conocida como “Vía Auca” entre las comunidades Waorani de Tiwino y Bataboro, en la provincia de Pastaza. Ambas nuevas vías se prolongan desde la vía principal en forma de U invertida hasta volverse a conectar con la vía principal.

La longitud de las dos vías en su totalidad es de **6 km**. El primer tramo (4.4 km) fue construido entre enero 2020 y noviembre 2021 al sur de la comunidad Bataboro, mientras que el segundo tramo (1.7 km) fue construido entre noviembre de 2021 y enero 2022 al sur de la comunidad de Tiwino.

Las vías se ubican a 12 km de la zona de amortiguamiento del Parque Nacional Yasuní y a 22 km del límite oeste de la Zona Intangible Tagaeri-Taromenane. Cabe mencionar también que ambas vías se localizan dentro del Bloque Petrolero Tiguino, administrado por la compañía Petrobell Inc, y actualmente en estado de explotación.



Imagen 3 - Vía Bataboro. Datos: EcoCiencia, Planet.

La **Imagen 4** muestra la construcción entre enero de 2020 (panel izquierdo) y enero de 2022 (panel derecho) de 2021.

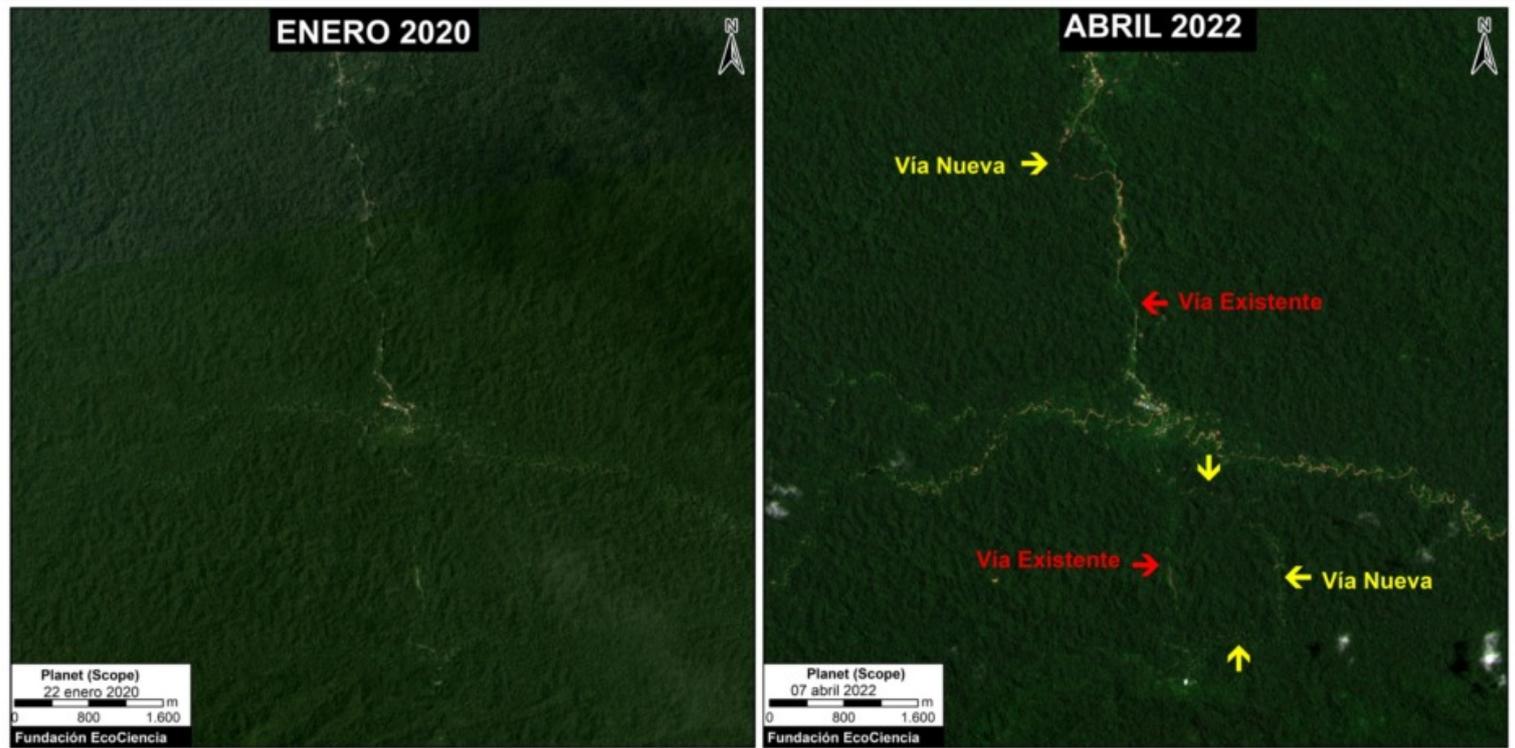


Imagen 4 - Vía Bataboro. Datos: EcoCiencia, Planet.

Caso 3. Vía Nushiño (Provincia de Pastaza)

Como se ve en la **Imagen 5**, el tercer caso de estudio amenaza a grandes extensiones de bosque primario. La nueva vía se localiza en la provincia de Pastaza, dentro del sector oeste del **Territorio Waorani**, conectando a la comunidad Waorani de Nushiño con el poblado de Arajuno y con la comunidad Waorani de Ishpingo hacia el oeste.

Solamente durante el mes de septiembre de 2021 se monitoreo una expansión de la vía de **2 km** aproximadamente.

Cabe mencionar que actualmente hay un proyecto consultado y aprobado para ampliar esta vía hasta la comunidad Waorani de Toñampare. La totalidad del proyecto de la nueva vía sería de 41 km de longitud, lo que representaría un nuevo frente de deforestación en esta zona de la Amazonía ecuatoriana.

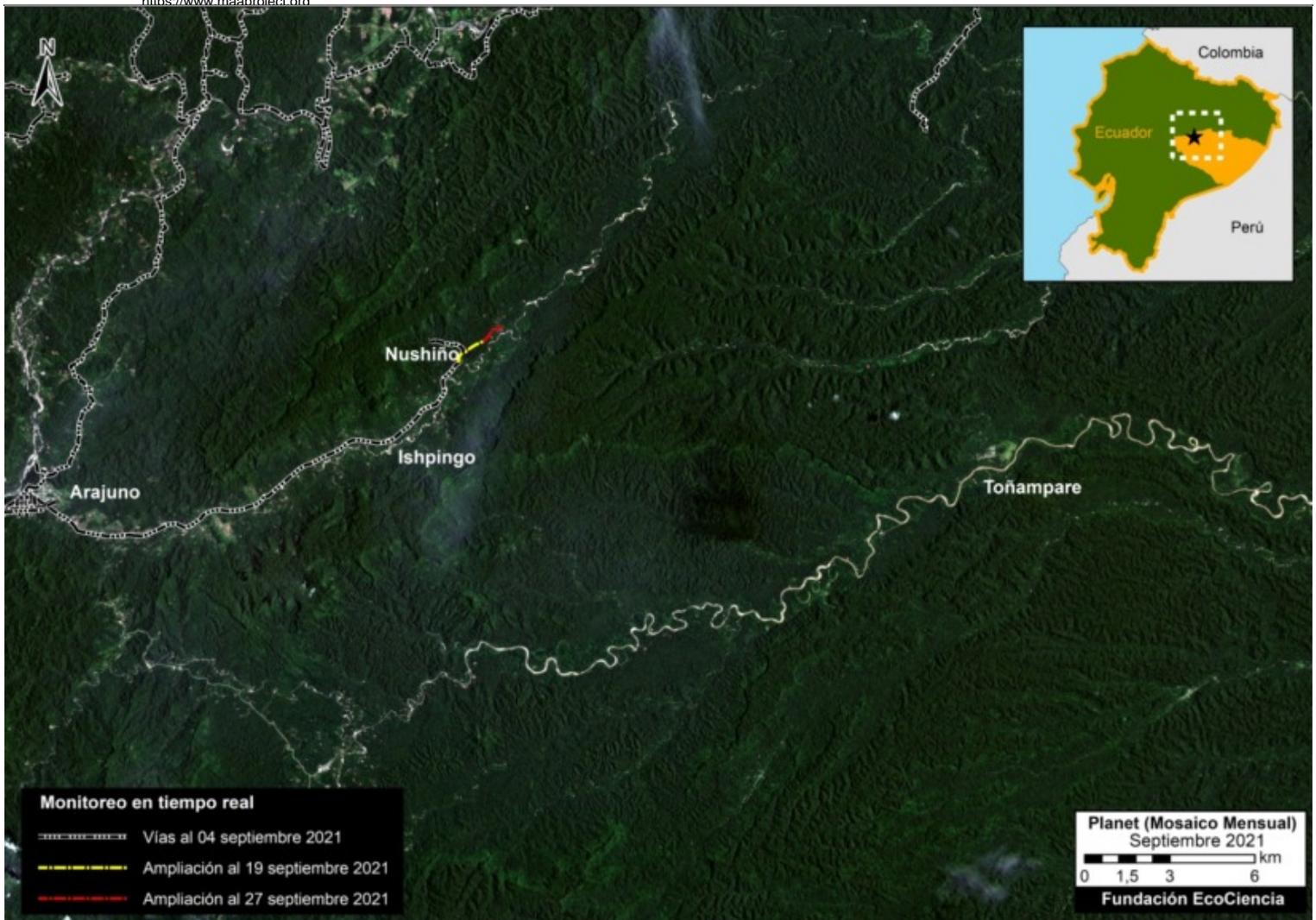


Imagen 5 - Vía Nushíno. Datos: EcoCiencia, Planet.

La Imagen 6 hace zoom para mostrar la construcción durante el mes de septiembre de 2021.



Imagen 6 - Vía Nushiño. Datos: EcoCiencia, Planet.

Caso 4. Vía Pumpuenta (Provincia de Morona Santiago)

Finalmente, el cuarto caso de estudio se localiza en el remoto sureste de la Amazonía ecuatoriana, en el **Territorio Indígena Achuar**.

La **Imagen 7** muestra que la nueva vía representa un nuevo frente de apertura vial con el objetivo de establecer conexiones viales entre el poblado de Taisha con la comunidad de Pumpuenta, y posiblemente hasta Puerto Morona y la frontera con Perú.

Entre septiembre de 2021 y abril 2022 se registró una ampliación total de la vía de aproximadamente **12 km**. Los diferentes colores en la siguiente imagen muestran la rápida evolución de su construcción durante los siete meses monitoreados.

Cabe mencionar que la ampliación de la vía podría estar vinculada con el desarrollo de actividades petroleras en los bloques 76, 77 y 78, actualmente en estado de solicitud.

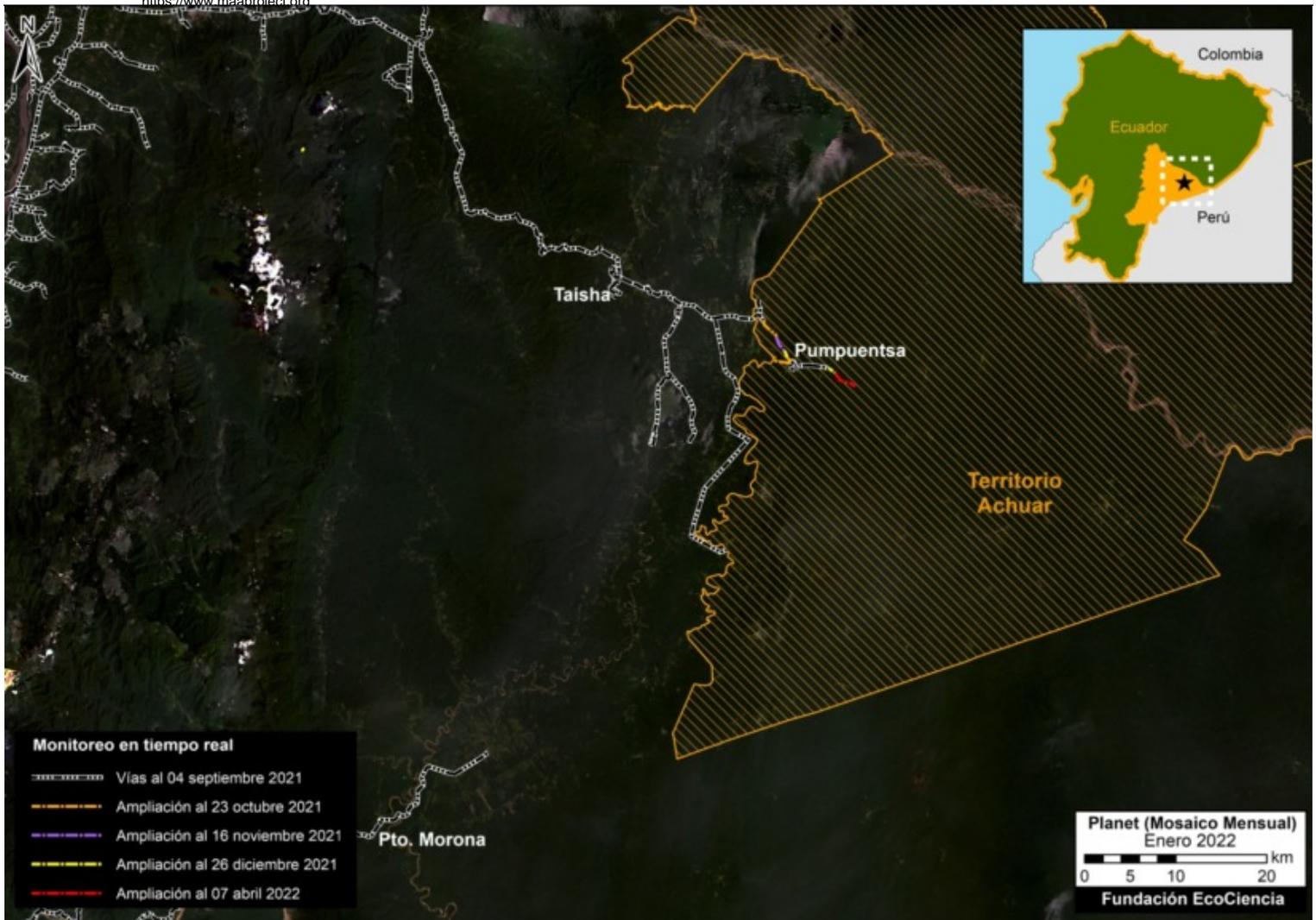


Imagen 7 - Vía Pumpuenta. Datos: EcoCiencia, Planet.

La **Imagen 8** hace zoom para mostrar la construcción entre septiembre de 2021 (panel izquierdo) y abril de 2022 (panel derecho).

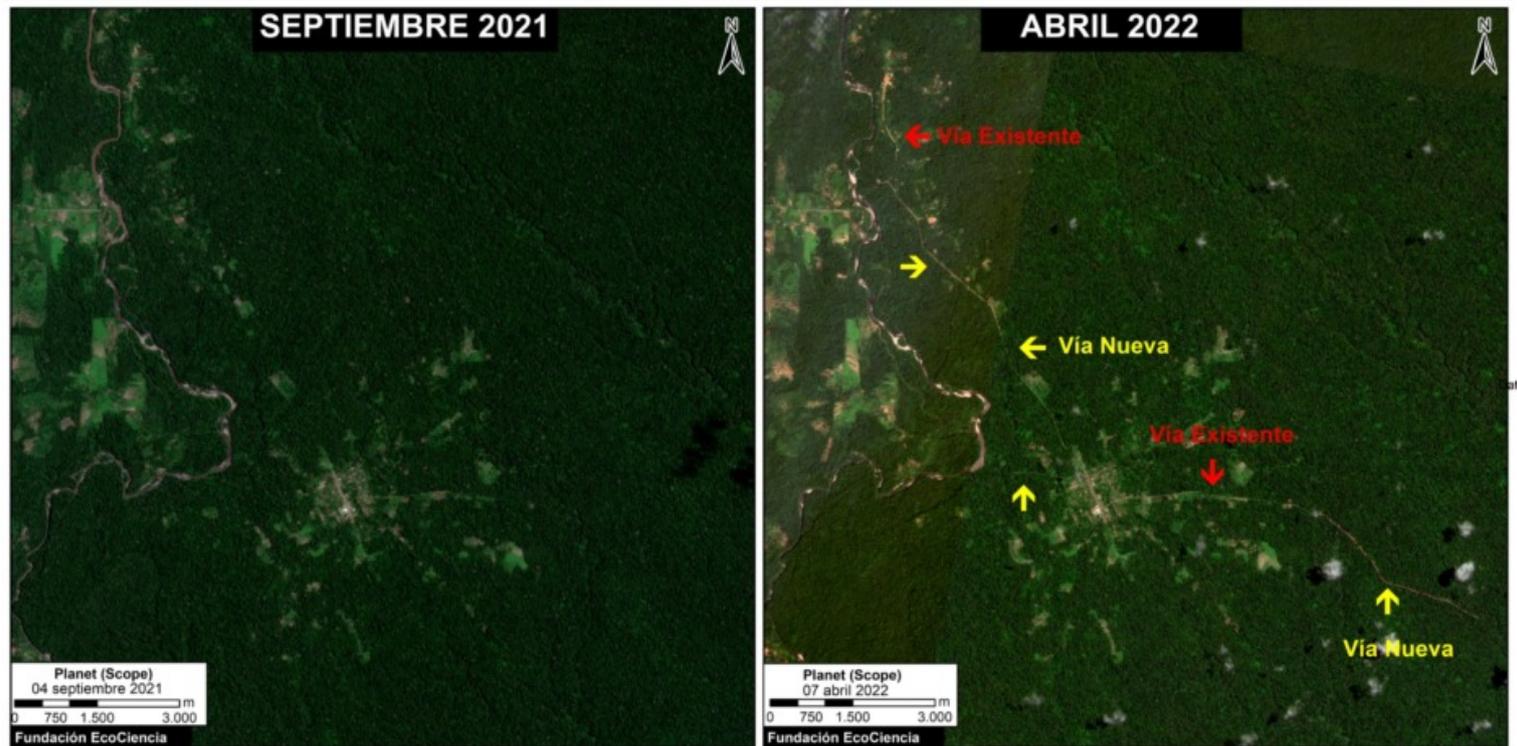


Imagen 8 – Vía Pumpuentsa. Datos: EcoCiencia, Planet.

Cita

Villacís S, Finer M, Josse C (2022) Construcción de Vías en la Amazonía Ecuatoriana. MAAP: 159.

Agradecimientos

Agradecemos a E. Ortiz (AAF) y Matthew Terry (Fundación Río Napo) por sus aportes a este reporte.

Este informe es parte de una serie enfocada en la Amazonía ecuatoriana a través de una colaboración estratégica entre las organizaciones **Fundación EcoCiencia** y **Amazon Conservation**, con el apoyo de la Agencia Noruega de Cooperación para el Desarrollo (**Norad**).



Norad