

The text that follows is a REPRINT
O texto que segue é um REPRINT.

Please cite as:
Favor citar como:

**Fearnside, P.M. 2008. Impacto y
Monitoreo de carreteras en la
Amazonía brasilera. pp. 54-56 In:
Eliana Esparza (ed.) *El Monitoreo
Independiente de Mega Proyectos y la
Interoceánica Sur*. Grupo de Trabajo
de la Sociedad Civil para la
Interoceánica Sur, Instituto de
Estudios Ambientales, Pontificia
Universidad Católica del Perú
(IDEA-PUCP), Lima, Peru. 72 pp.**

Copyright Instituto de Estudios Ambientales, Pontificia Universidad Católica del Perú
(IDEA-PUCP), Lima, Peru

The original publication is available from:
A publicação original está disponível de:

Instituto de Estudios Ambientales, Pontificia Universidad Católica del Perú (IDEA-PUCP),
Lima, Peru

“El monitoreo independiente de mega proyectos y la Interoceánica Sur”

Conversatorio-Taller

Realizado en Lima el 22 de octubre del 2007
Centro Cultural de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur

Impacto y monitoreo de carreteras en la Amazonía brasileña

Philip M. Fearnside
 Instituto Nacional de Investigaciones de la Amazonía (INPA), Manaus, Amazonas, Brasil

Quiero resaltar mi participación en resaltar los aspectos significativos de la deforestación en Brasil a causa de la construcción de carreteras ya que considero podrían ocurrir los mismos impactos en el Perú si no existe un manejo adecuado de los impactos directos e indirectos de la construcción de las carreteras de interconexión planteadas en IIRSA.

La deforestación en Brasil

En Brasil para el año 2050 se prevé un panorama de deforestación mayor al actual, ya que se han combinado una serie de factores que la producen, y no solamente es el hecho de la propia construcción de la carretera. Para más informaciones sobre el tema pueden revisar mi sitio web <http://philip.inpa.gov.br>

El 80 % de deforestación en la amazonia se da en torno a carreteras y caminos del sur y sureste de la región amazónica, en el "arco de deforestación". En el caso de Rondônia, fue reconstruida la carretera BR-364 en 1982, y en pocos años se deforestó casi todo que no estaba dentro de alguno tipo de reserva.

Se tienen identificados a gran parte de los agentes que realizan deforestación en la Amazonia brasileña. Uno de los más grandes taladores es médico, con una clínica en Goliânia, lo que sugiere un papel de evasión de impuestos. Las inversiones en deforestación en la Amazonia no son fáciles de evaluar ya que las mismas provienen de dinero ilegal. Hay otros agentes como personas con poder pero que son muy sospechosas, quienes están apoyados en otro tipo de mercados (economías). Existe mucho narcotráfico, tráfico de armas, etc. Los narcotraficantes son los que tienen el poder en algunas de estas zonas, como la "tierra del medio" localizado entre los ríos Xingu e Iriri, en el estado de Pará. Fue en este misma "tierra del medio" en donde en el año 2003 apareció un gran bosque talado, el cual en 3 semanas se vio afectado con 6,200 has.

Cabe mencionar que hay gran cantidad de inversión para pastizales en la Amazonia. Esta es, sin duda una actividad depredadora.

El pavimento de la carretera BR-163, en Pará, tiene como justificativa el transporte de la soya.

Existe un mercado para la regulación/documentación de la tierra y la creación de proyectos forestales. Existe propaganda mediante volantes y carteles donde se indican números telefónicos para que faciliten este tipo de trámites.

El EIA/RIMA (Estudio de Impacto Ambiental / Informe sobre el Impacto en el Medio Ambiente) de la carretera BR-163 presenta como controlador de los impactos ambientales el hecho que existen esfuerzos gubernamentales considerando la zonificación económica ecológica, como las directrices de desarrollo presentadas en el EIA/RIMA, y que los órganos deben fiscalizar las actividades extractivas de madera, como recursos naturales renovables. Mientras tanto, esta no resuelve los problemas.

La deforestación también debe tener en cuenta los corredores ecológicos.

Es importante ver la viabilidad ambiental del proyecto considerando los principales procesos que resultan de la degradación ambiental.

No se habla sobre los grandes impactos cercanos solo los del eje de la carretera.

Hay una serie de organizaciones que están haciendo algunas iniciativas positivas en el caso de la BR-163, como el programa "BR-163 Sostenible", mas es importante destacar que estos

esfuerzos paralelos no substituyen un EIA/RIMA adecuado, que no fue hecho de forma adecuada en el caso de la BR-163 (vea <http://philip.inpa.gov.br>). El EIA/RIMA, que es obligatorio por ley en Brasil desde 1986, debe ser completado antes de la aprobación y el comienzo de la obra, mientras otros tipos de estudios y medidas no tengan esta exigencia importante.

Para la carretera BR-319, no se efectuó ningún Estudio de Impacto Ambiental, solo se realizó un Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA). La construcción de esta carretera fue considerada como si fuera otro tipo de proyecto que no necesitaba EIA. Sin embargo el impacto será igual al que sería en una carretera nueva. Después de una larga lucha jurídica entre los ministerios de transportes y del medio ambiente, en setiembre de 2007 el Tribunal de Cuentas de la Unión decidió que se necesita de EIA/RIMA para el tramo central de la carretera BR-319.

La carretera BR-319 llevará a la formación de un corredor de deforestación entre el Río Madeira y el Río Purus, que es un territorio extenso en la Amazonía el cual se encuentra bastante afectado, por lo que veremos que el impacto será muy significativo.

Otros temas de importancia

Hay temas que son más preocupantes, no es solamente la carretera principal y la deforestación, consideremos que en estos esquemas de crecimiento se tienen además programadas construcciones de carreteras laterales, las cuales son planificadas pero no como parte de la carretera principal, lamentablemente solo se habla de la carretera en sí.

Para ver los impactos tenemos como método, el uso de la simulación.

Más ejemplos de deforestación

La hidroeléctrica de Samuel, deforestación de Rondonia y el río Madeira. Hay relación entre estos elementos, la carretera y la deforestación, que va en aumento. Fui llamado una relación entre estradas de acceso y la deforestación usando imágenes de satélite del área al norte de Samuel de 2000 a 2006.

En el Río Madeira, la carretera BR 319 y en la carretera Transamazónica, se aprecia también la deforestación. Existen datos históricos de deforestación relacionados claramente a las actividades de las carreteras.

Aquí es otro problema que tiene deforestación y fui creado un tampón de reservas para aislar Apuí de la zona de Mato Grosso, mientras tanto los taladores están creando una carretera ilegal cruzando las reservas.

Respecto de la recolección de datos, para el caso de la carretera BR 319, se logró levantar información en una gran parte del tramo. Hay más ganado y hasta 120 Km. al norte de Humaitá ha tierra comprada para plantaciones de soya.

La reconstrucción de trochas no está sujetas a ningún tipo de evaluación ambiental (EIA).

Es una discusión amazónica, el de definir qué desarrollo tienen las poblaciones allí.

PREGUNTAS Y COMENTARIOS

Pregunta de Ernesto Ráez

- Marc Dourejeanni afirma que la legislación para el manejo ambiental en Brasil está muy avanzada por la experiencia en construcción de carreteras, ¿qué tanto se aplica esta legislación?
La aplicación es variable, pero cuando hay presión política para aprobar las normas, a veces la parte ambiental es superada. Por ejemplo, presionan no solo políticos, sino la

- población ganadera y de soya. Otro ejemplo, es que el antiguo prefecto de Manaus, y siguiente Ministro de Transportes promovió la aceleración de la carretera BR-319 (Manaus-Porto Velho).
- Desde tu perspectiva hay justificación económica de la Interoceánica Sur, de esta salida al Pacífico, ¿es verdad lo de la soya?
Ve poco probable la viabilidad de la soya, porque es más barato el transporte por agua, por ejemplo vía el río Madeira.
- Pensando en como mejorar la efectividad de monitoreo, ¿cómo es posible hacer una difusión en medios sobre la estrategia de monitoreo y la incidencia?
En estricto no hay una estrategia de comunicación de estos estudios, pero hay acceso a la información. En Brasil hoy los EIA se publican en el website de IBAMA (Instituto Brasileira del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables), una novedad que comenzó hacia aproximadamente 6 meses. Algunas veces no se tienen los EIA. Por ello, hay varias ONG que se encargan de publicar algunos documentos oficiales. Tienen algunos websites donde se puede acceder a cierta información. No hay una estrategia de publicar los EIA sino lo que únicamente hace el ministerio.

Pregunta de Martín Alcalde

- No tenemos muy claro respecto de las dos carreteras que involucran a Perú. Una en Madre de Dios hasta la frontera con Brasil y otra que va de Río Branco a Cruceiro del Sur - Pucallpa. Mi pregunta es respecto de esta última. Esta cruzando Sierra del Divisor en Perú, ¿hay algún estudio especial (evaluación ambiental)?
El parque no es una garantía contra la construcción de una carretera. La presión va a aumentar cada vez más por el asfaltamiento. El presidente de Brasil Lula da Silva ha prometido que para el 2010 va a haber carretera de Río Branco a Cruceiro, esa es una presión muy grande. No conoce si hay un EIA específico.
- ¿Cuánto tiempo demoraría hacer una simulación de los impactos que estarían en el lado peruano?
Tomaría bastante tiempo y esfuerzo pero no es imposible. Valdría la pena desarrollarlo.