

University of Richmond

UR Scholarship Repository

Posters

Amazon Borderlands Spatial Analysis Team
(ABSAT)

4-2021

Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de la Carretera Propuesta Trocha UC-105 entre Nuevo Italia y Puerto Breu, Ucayali, Perú

M. R. Place *
University of Richmond

E. Zizzamia

D. S. Salisbury
University of Richmond

V. Galati

S. Spera
University of Richmond

Follow this and additional works at: https://scholarship.richmond.edu/absat_posters



Part of the [Human Geography Commons](#), [Nature and Society Relations Commons](#), and the [Physical and Environmental Geography Commons](#)

Recommended Citation

Place, M. R., Zizzamia, E., Salisbury, D. S., Galati, V., Spera, S. (2021). *Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de la Carretera Propuesta Trocha UC-105 entre Nuevo Italia y Puerto Breu, Ucayali, Perú*. Adaptado de un Poster presentado en la Reunión Anual de la Asociación Americana de Geógrafos, Abril 7-11, 2021. Virtual, Seattle, WA, EEUU.

This Poster Session is brought to you for free and open access by the Amazon Borderlands Spatial Analysis Team (ABSAT) at UR Scholarship Repository. It has been accepted for inclusion in Posters by an authorized administrator of UR Scholarship Repository. For more information, please contact scholarshiprepository@richmond.edu.



Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de la Carretera

Propuesta Trocha UC-105 entre Nuevo Italia y Puerto Breu, Ucayali, Perú

Place, M. Riley*; Zizzamia, Elizabeth*; Salisbury, David S.*; Galati, Valerie*; Spera, Stephanie*

*Amazon Borderlands Spatial Analysis Team, Departamento de Geografía y Medio Ambiente, Universidad de Richmond, VA, EEUU

Adaptado de un Poster presentado en la Reunión Anual de la Asociación Americana de Geógrafos; Abril 7-11, 2021

Introducción

- La Selva Amazónica en números
 - Más del 25% de las especies terrestres
 - Casi 15% del agua dulce corrida
 - Casi 50% del almacén de carbono del bosque tropical global
- La Selva Amazónica en peligro
 - La combinación de:
 - Deforestación (17% de la selva Amazónica está deforestada)
 - Cambio Climático
 - Aumento del uso de fuego
 - Indica que si llegamos a 20-25% de deforestación, la selva puede cambiar a una sabana
 - Con impactos grandes en servicios ecosistémicos
 - Cantidad y frecuencia de lluvia menor y más variable
 - Una estación seca más larga
 - Temperaturas más altas y variables
 - Menor cantidad de agua dulce
 - Alteraciones en la biodiversidad: animales y plantas
- Las Cabeceras del Río Alto Juruá-Yurua son de alta importancia por su:
 - Importancia para la biodiversidad; con una ubicación estratégica entre dos zonas de megabiodiversidad: Parque Nacional Alto Purús y los dos Parques Nacionales Sierra del Divisor
 - Nivel elevado de diversidad cultural: Arara, Ashéninka, Asháninka, Amahuaca, Chitonahua, Huni Kuin, Yaminahua, Yaneshua
 - Bosques, cuencas y ríos son vulnerables a la deforestación
 - Pueblos Indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial dependen 100% de los servicios ecosistémicos del bosque tropical y ríos
 - La gente rural viviendo adentro y cerca de bosques tropicales obtienen más del 20% de sus ganancias económicas del bosque y ríos Amazónicos

Una Historia Impactante

- UC-105 empezó como OX1, una carretera de 108 km abierta en 1988 por Occidental Petroleum para vincular su puerto de Nueva Italia con sus pozos perforados en Platanal en el medio del Río Tamaya. La compañía abandonó la carretera entre 1990 y 1993.
- En 1998 Forestal Venao y algunos residentes de la comunidad nativa recién titulada Sawawo-Hito 40 empezaron a rehabilitar la carretera OX1 con el objetivo de expandirla hacia el Río Yurua.
- Una vez en las cabeceras del Río Yurua, Forestal Venao ayudó a titular la Comunidad Nativa Nueva Shahuaya para seguir sacando madera noble en esta y otras comunidades indígenas
- La carretera OX1 de 108km llegó a ampliarse hacia el este como una red de trochas y viales forestales de 268km en 2007. Algunos viales penetraron en territorio Brasileño donde fueron parados por los Ashaninkas de Apiwtxa.
- Después semi-abandonada, la trocha empezó a aparecer en los planes del Gobierno Regional de Ucayali y el Ministerio de Relaciones Exteriores-Oficina Desarrollo Fronterizo
- Ahora, en 2021, la trocha es promovida por Satipo y sobrepuesto con pistas clandestinas

Impactos de Carreteras

Ambiental	Social	Hidrológico <i>*relacionado con deforestación</i>
<ul style="list-style-type: none"> Aumentan la deforestación Aumentan la temperatura Secan los bosques Hagan los bosques mas fáciles de quemar Muchos animales no cruzan carreteras Vehículos matan animales Contaminan plantas y animales 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitan la pérdida de cultura Facilitan la propagación de enfermedades Facilitan el acceso a mercados, servicios, y recursos naturales Traen taladores y la cazadores ilegales Facilitan el ingreso de agricultores dedicados a cultivos ilegales Facilitan tráfico ilícito de drogas, armas, animales y otro contrabando Dinamizan el tráfico de tierras 	<ul style="list-style-type: none"> Aumentan la erosión de suelos Bajan la calidad del agua Aumentan la temperatura de las quebradas Cambian la estructura y funciones de las quebradas Crean contaminación química Crean escorrentía de nutrientes

De carreteras nacen otras carreteras, aumentando el impacto de la carretera inicial

Pocas investigaciones han analizado las relaciones entre la deforestación y los cuerpos de agua en la Amazonía Occidental, y aún menos entre carreteras, deforestación, ríos, y quebradas.

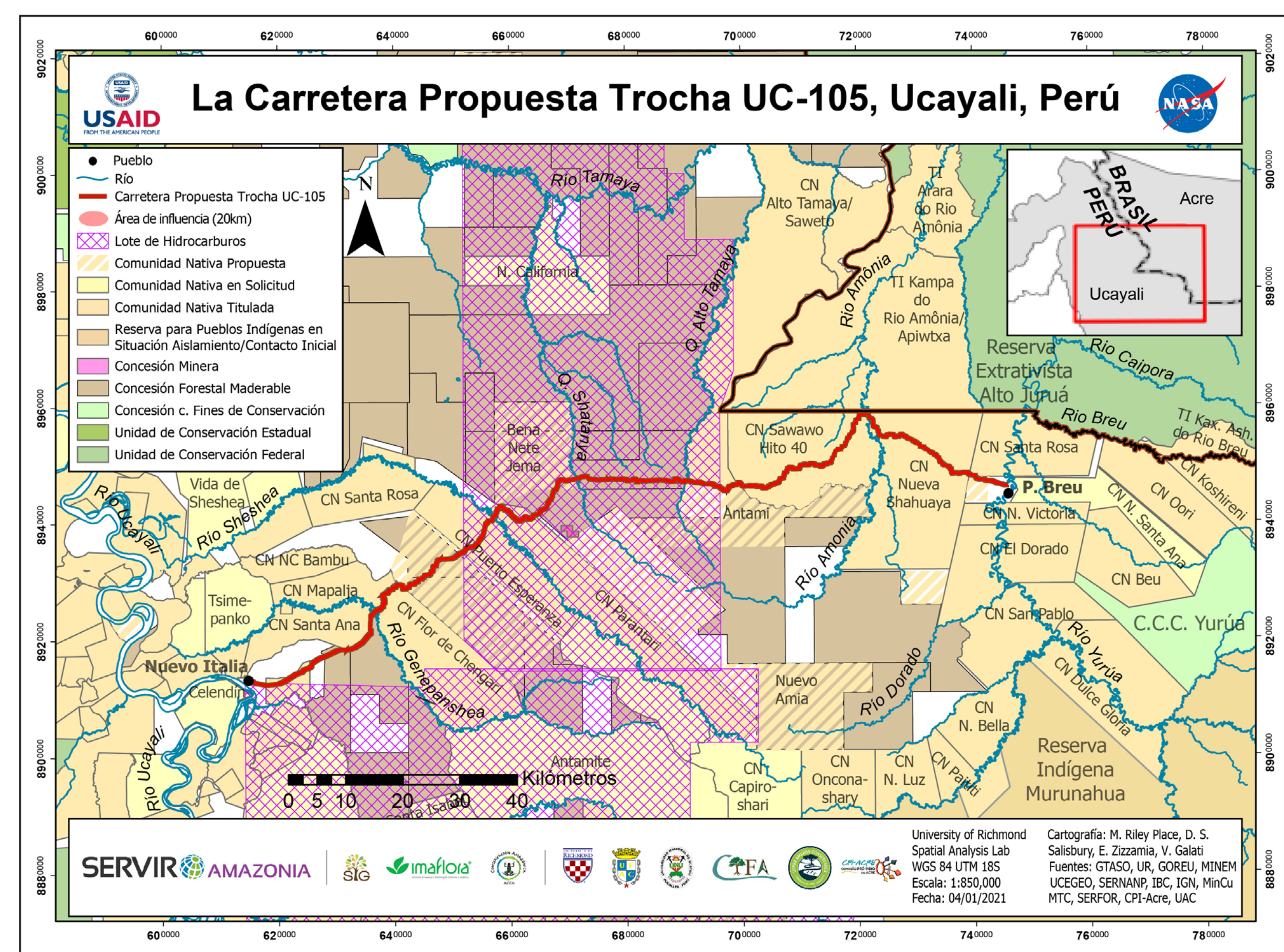


Figura 1. La Carretera Propuesta UC-105 empieza en un Puerto del Río Ucayali de nombre Puerto Italia y cruza comunidades nativas tituladas y propuestas tanto como concesiones maderables y lotes de hidrocarburos en sus 184 km antes de llegar a Puerto Breu.

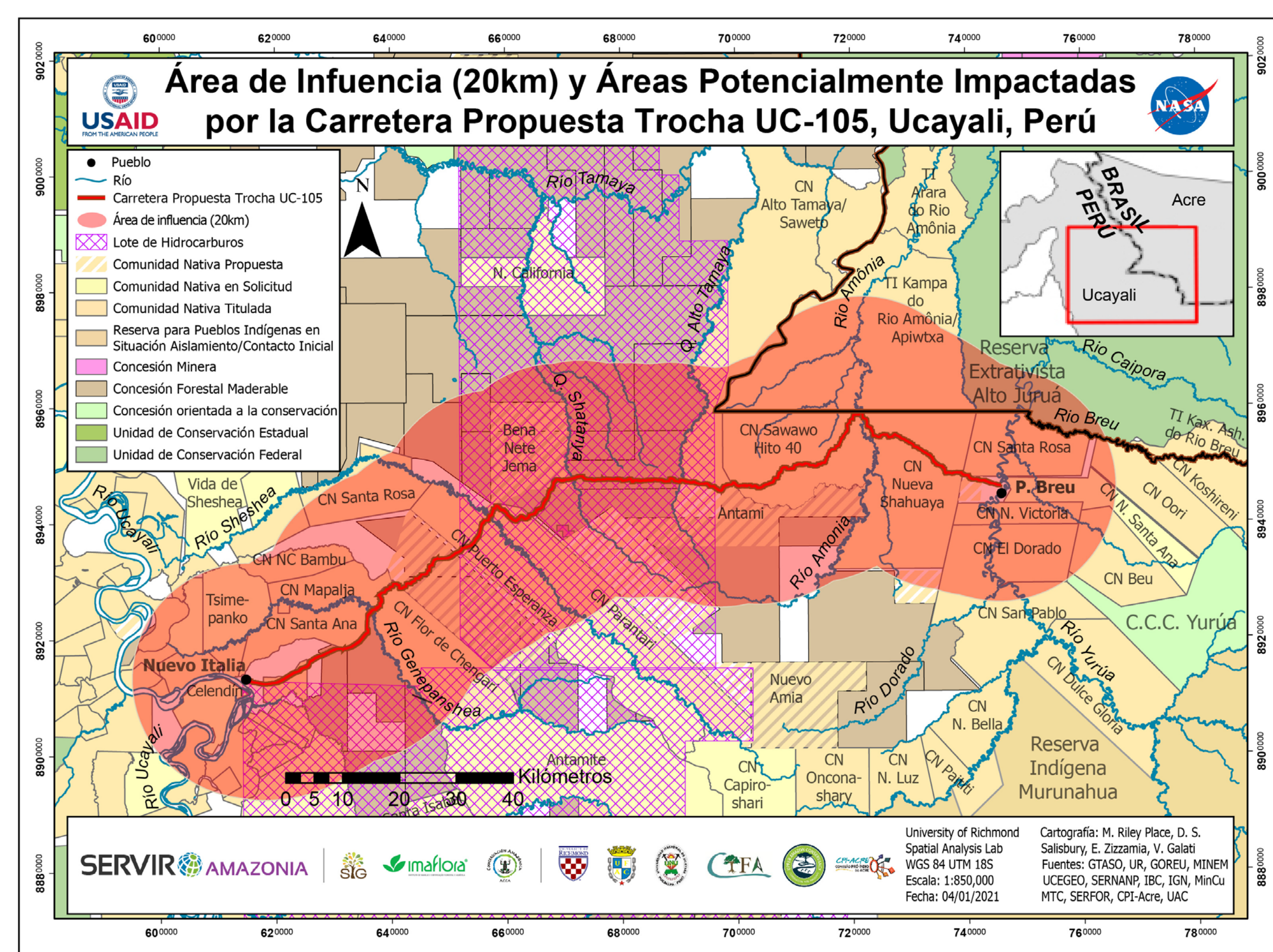


Figura 2. La zona de influencia de 20km (área roja transparente) de la carretera propuesta Trocha UC-105 se sobrepone tanto con comunidades nativas y comunidades nativas propuestas tanto como con concesiones maderables y lotes de hidrocarburos. La zona de influencia de la carretera cruza la frontera Brasileña con impactos en la Tierra Indígena Kampa do Rio Amonia, APIWTXA y en la primera reserva extrativista: Res Ex Alto Juruá.

Resultados

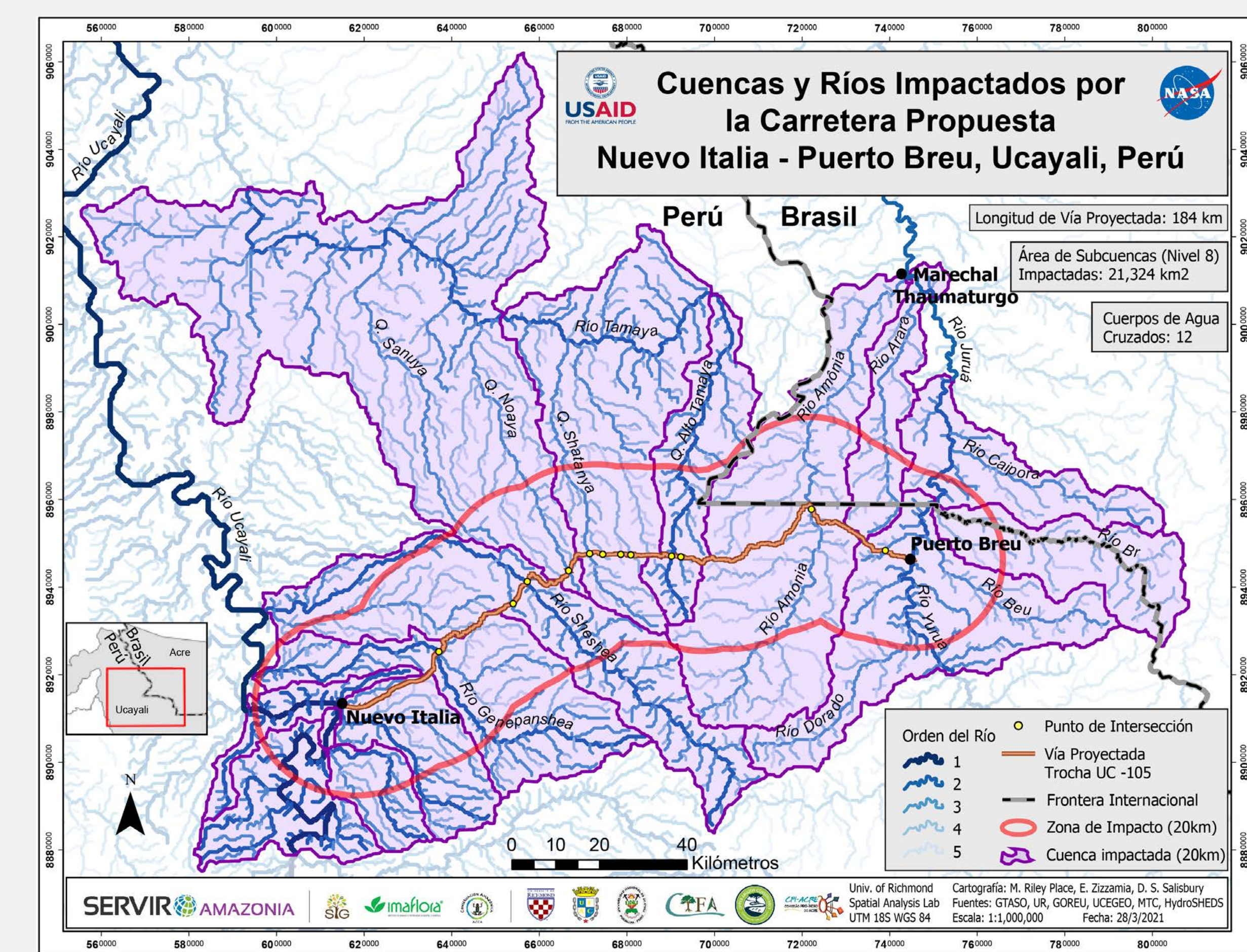
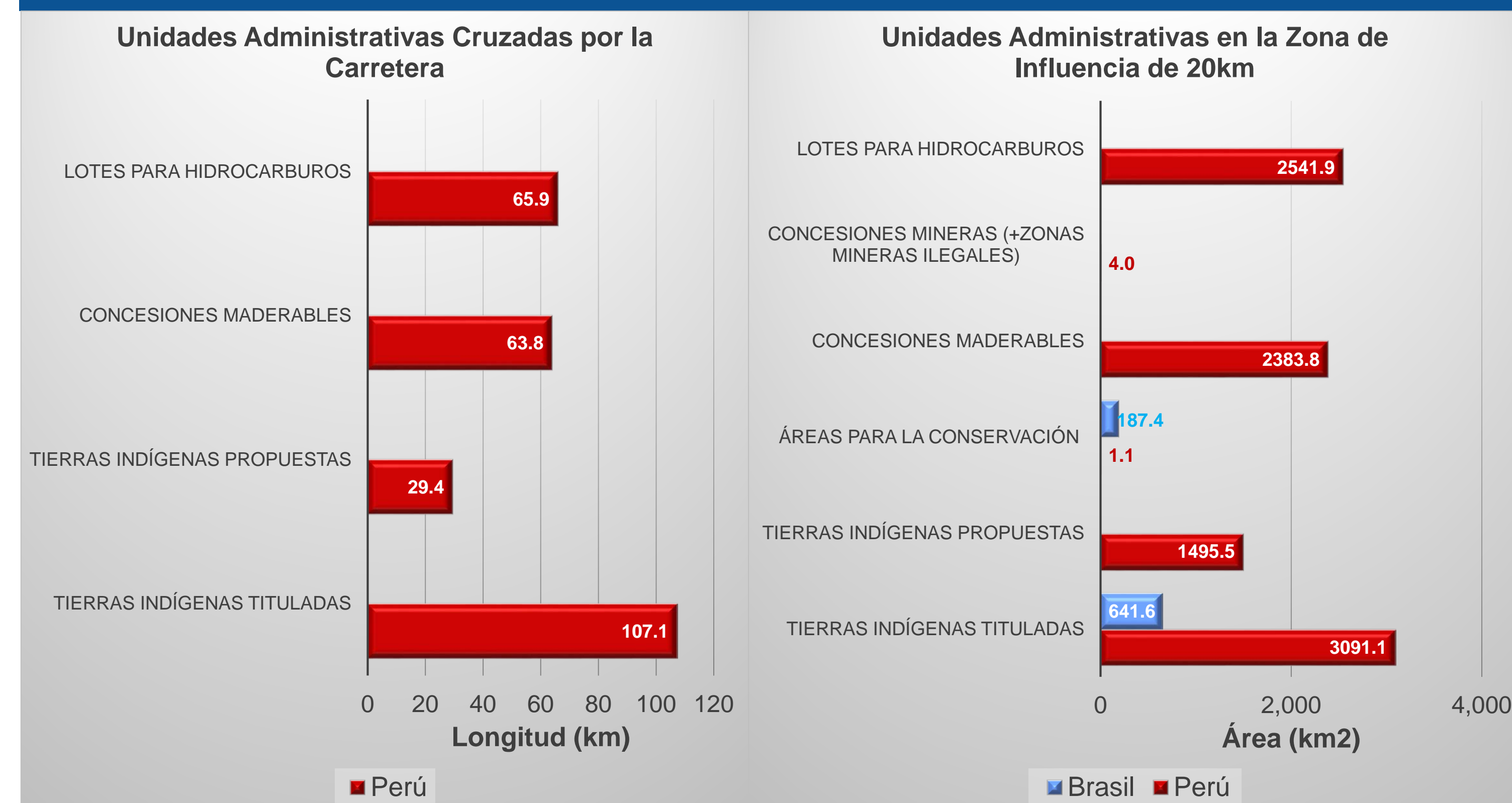


Figure 3. Análisis de los Impactos Potenciales en Ríos y Cuencas de la Carretera Propuesta Trocha UC-105 Nuevo Italia-Puerto Breu con Zona de Influencia de 20km (rojo).

Orden del Río	Número de Cruces
2	3
3	6
4	2
5	1
Total	12

Tabla 1. Ríos Cruzados

Conclusión

- El análisis geográfico muestra que la carretera propuesta Trocha UC-105 Nuevo Italia-Puerto Breu va a cruzar bosques, ríos, y áreas sensibles
- La zona de influencia de la carretera propuesta aumentará la deforestación en áreas de cultura indígena y conservación con amenazas a las sub-cuencas y sus aguas tanto en Perú como en Brasil
- La presencia de la carretera tendrá impactos importantes en la extracción forestal, petrolera y minera
- La expansión de carreteras y su deforestación en zonas remotas como esta puede aumentar la temperatura, las sequías, y las inundaciones

