

University of Richmond

UR Scholarship Repository

Posters

Amazon Borderlands Spatial Analysis Team
(ABSAT)

4-2021

Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de las 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 [Geographic Information Sciences Commons](#), [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 las 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, por representantes del Equipo de Análisis Espacial de Fronteras Amazónicas (ABSAT), University of Richmond, VA, 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.



Análise dos Impactos Socioambientais da Proposta da Estrada Trocha UC-105 entre Nuevo Italia e Puerto Breu, Ucayali, Peru

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 um Poster apresentado na Reunião Anual da Associação Americana de Geógrafos; Abril 7-11, 2021

Traduzido ao Português por Eliane Fernandes

Introdução

- A Selva Amazônica em números
 - Mais de 25% das espécies terrestres
 - Quase 15% da água doce
 - Quase 50% da armazenagem do carbono das florestas tropicais do mundo
- A Selva Amazônica em perigo
 - Devido à combinação de:
 - Desmatamento (17% da selva amazônica está desmatada)
 - Mudanças Climáticas
 - Aumento de incêndios
 - Caso chegarmos a 20-25% de desmatamento, a selva pode se transformar em uma savana
 - Com impactos grandes em serviços ecossistêmicos
 - Quantidade e frequência de chuva menor e mais variável
 - Períodos de secas mais longos
 - Temperaturas mais altas e variáveis
 - Menor quantidade de água doce
 - Alterações na biodiversidade: animais e plantas
- As cabeceiras do Rio Alto Juruá-Yurua são de alta importância para:
 - A biodiversidade; com uma localização estratégica entre duas zonas de ampla biodiversidade: Parque Nacional Alto Purus e o Parque Nacional da Serra do Divisor
 - Nível elevado de diversidade cultural: Arara, Ashéninka, Asháninka, Amahuaca, Chitonahua, Huni Kuin, Yaminahua, Yaneshua
 - Florestas, rios, lagos e igarapés são vulneráveis ao desmatamento
 - Povos Indígenas em situação de isolamento e contato inicial dependem 100% dos serviços ecossistêmicos da floresta tropical e seus rios
 - A população rural que vive dentro e perto das florestas tropicais retiram mais de 20% de suas fontes de renda da floresta e dos rios amazônicos

Uma História Impactante

- A UC-105 começou como OX1, uma estrada de 108 km aberta em 1988 pela "Occidental Petroleum" para ligar seu porto de Nova Itália com seus poços perfurados em Platana, no meio do rio Tamaya. A empresa abandonou a estrada entre 1990 e 1993.
- Em 1998, a empresa Forestal Venao e alguns moradores da recém-intitulada Comunidade Nativa Sawawo-Hito 40 começaram a reabilitar a rodovia OX1 com o objetivo de expandi-la para o rio Yurua.
- Uma vez na cabeceira do rio Yurua, a Forestal Venao ajudou a Comunidade Nativa de Nueva Shahuaya a obter seu título de terra para continuar a retirar madeira de lei nesta e em outras comunidades indígenas.
- A estrada OX1 de 108 km expandiu-se para o leste como uma rede de 268 km de trilhas e estradas florestais em 2007. Algumas trilhas adentraram o território brasileiro, onde foram impedidos e parados pelos Ashaninka da Apiwtxa.
- Após estar semiabandonada, a trilha voltou a aparecer nos planos do Governo Regional de Ucayali e do Ministério das Relações Exteriores-Ministério do Desenvolvimento fronteiriço.
- Em 2021, a estrada está sendo promovida por Satipo e possui pistas clandestinas.

Impactos de Estradas

Ambientais **Sociais** **Hidrológicos**
*relacionados ao desmatamento

- Ambientais**
 - Aumentam o desmatamento
 - Aumentam a temperatura
 - Ressancam as florestas
 - Facilitam as queimadas florestais
 - Impedem a passagem de animais
 - Causam a morte dos animais por veículos
 - Contaminam plantas e animais
- Sociais**
 - Causam a perda da cultura
 - Propagam doenças
 - Promovem o acesso a mercados de serviços e recursos naturais
 - Atraem madeireiros e caçadores ilegais
 - Facilitam a entrada de agricultores de cultivos ilegais
 - Facilitam o tráfico de drogas, armas, animais e outros contrabandos
 - Aumentam o negócio ilegal de terras (grilagem de terras)
- Hidrológicos**
 - Aumentam a erosão do solo
 - Baixam a qualidade da água
 - Aumentam a temperatura dos rios, lagos e igarapés
 - Mudam a estrutura e funções dos rios, lagos e igarapés
 - Provocam contaminação química
 - Causam o escoamento de nutrientes

Estradas geram outras estradas, aumentando o impacto da estrada inicial

Poucas pesquisas têm analisado as relações entre o desmatamento e as bacias hidrográficas na Amazônia Ocidental, muito menos entre estradas, desmatamento, rios e igarapés.

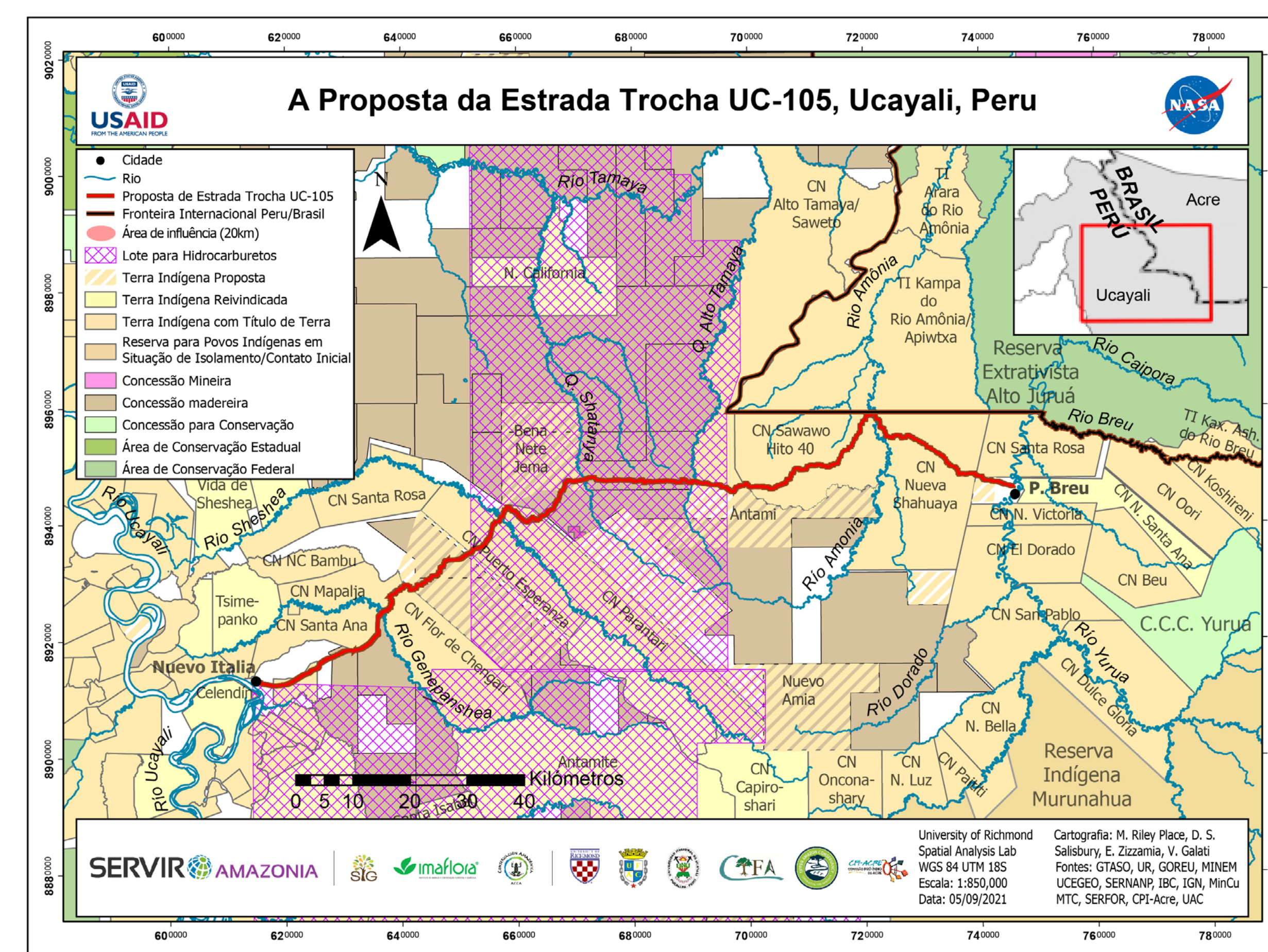


Figura 1. A proposta da Estrada UC-105 começa em um porto do Rio Ucayali chamado Puerto Italia e atravessa tanto comunidades nativas com títulos de terra como também propostas de concessões madeireiras e lotes de hidrocarbonetos em seus 184 km antes de chegar a Puerto Breu.

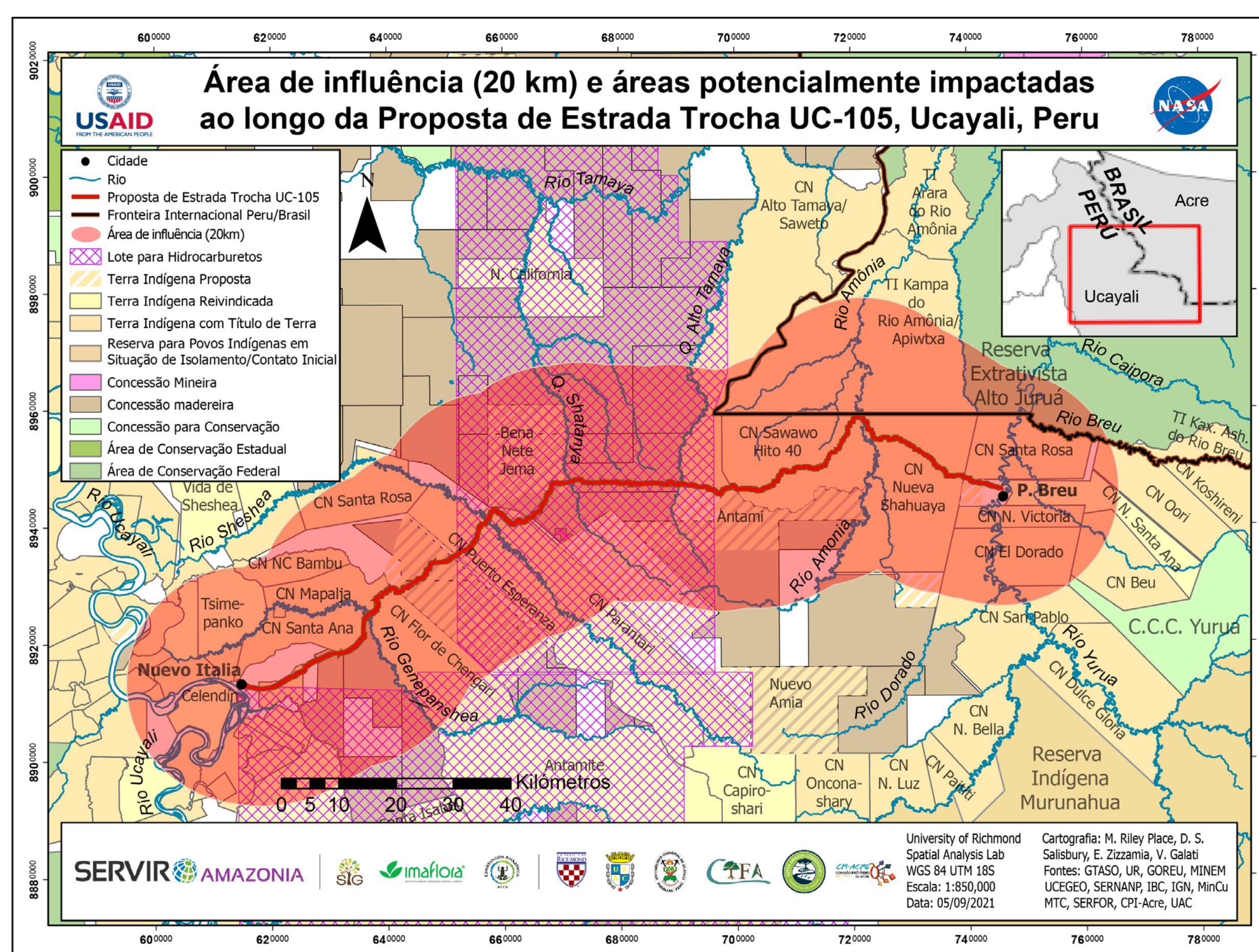


Figura 2. A zona de influência de 20km (área vermelha transparente) da estrada proposta. O trecho UC-105 atravessa tanto comunidades nativas com títulos de terra e comunidades nativas propostas como também concessões madeireiras e lotes de hidrocarbonetos. A zona de influência da estrada vai além da fronteira brasileira impactando a Terra Indígena Kampa do Rio Amônia, APIWITXA e a primeira reserva extrativista do mundo: A Reserva Extrativista do Alto Juruá.

Resultados

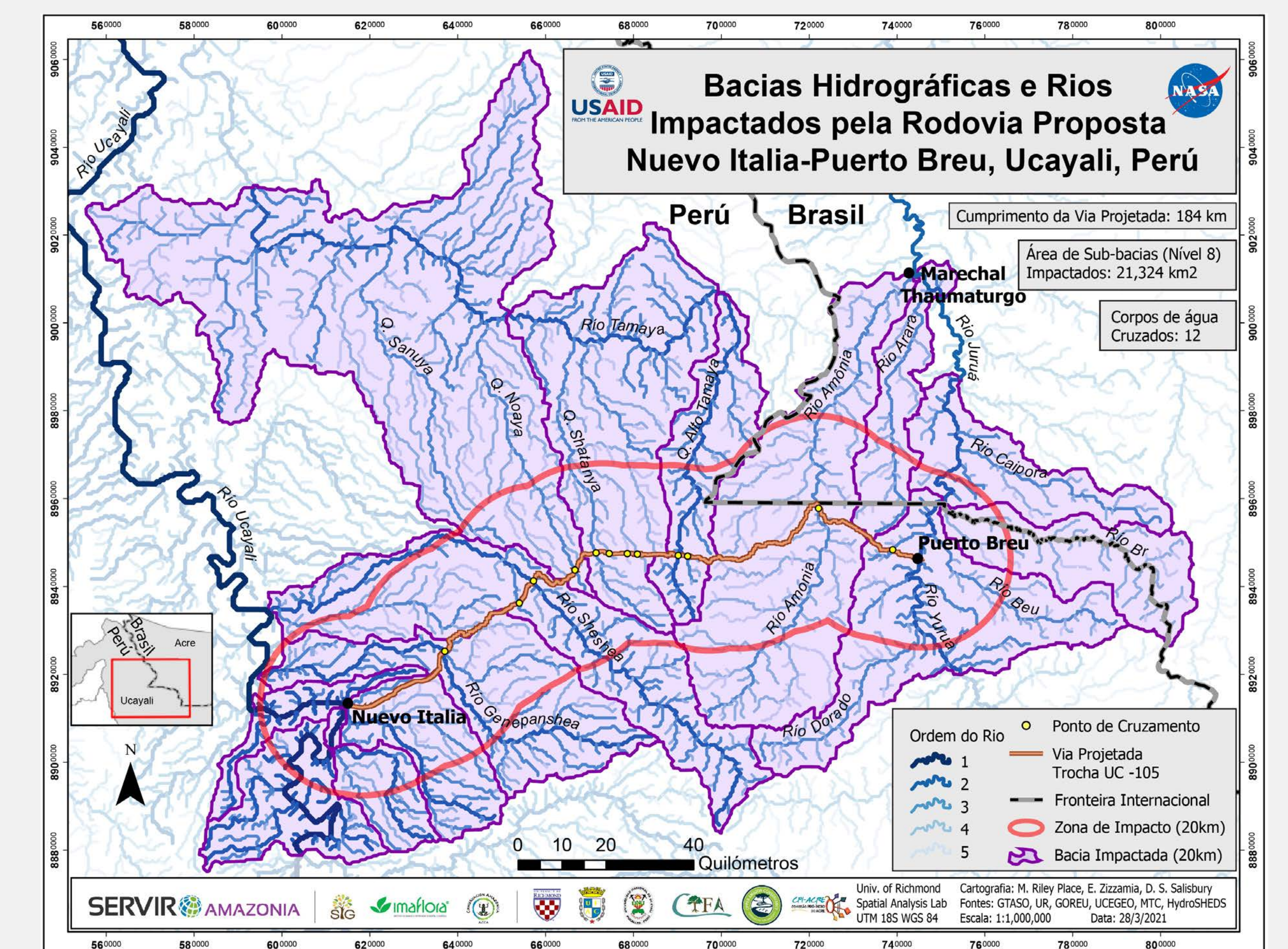
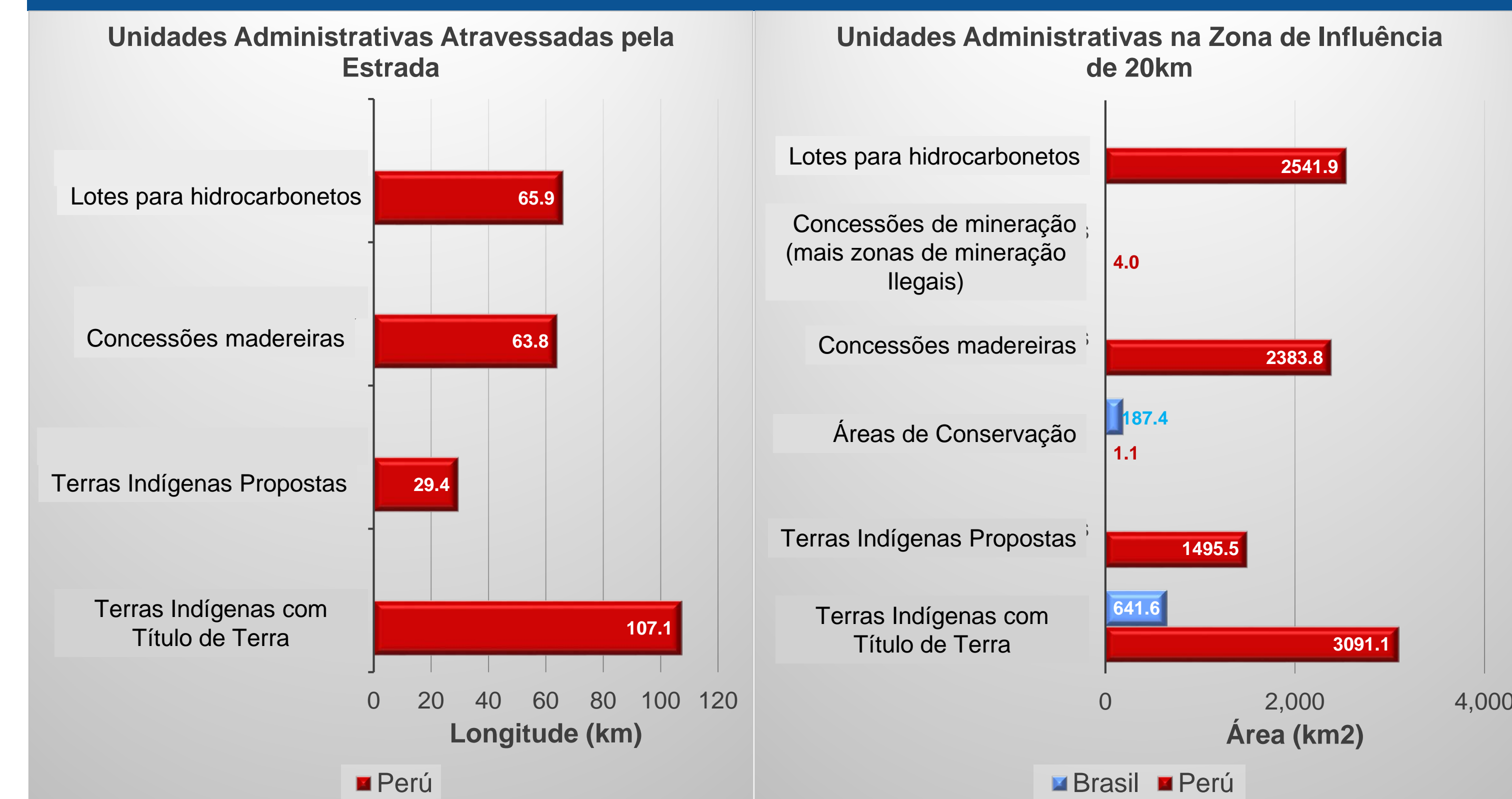


Figura 3. Análise dos Impactos Potenciais em Rios, Lagos e Igarapés da Estrada Proposta Trecho UC-105 Nueva Italia-Puerto Breu com Zona de Influência de 20km (vermelho).

Ordem do Rio	Número de Cruzamentos
2	3
3	6
4	2
5	1
Total	12

Tabela 1. Rios atravessados

Conclusão

- A análise geográfica mostra que a estrada proposta "Trecho UC-105 Nueva Italia-Puerto Breu" irá cruzar bosques, rios e áreas sensíveis
- A zona de influência da estrada proposta aumentará o desmatamento em áreas indígenas e de conservação ambiental, ameaçando as sub-bacias, rios e afluentes tanto no Peru como no Brasil
- A presença da estrada impactará de forma agravante a extração florestal, petrolífera e de minérios
- A expansão de estradas e do desmatamento em áreas remotas como esta aumentará a temperatura ambiente, o período das secas e o número de enchentes



Para verificar as referências, use o código QR