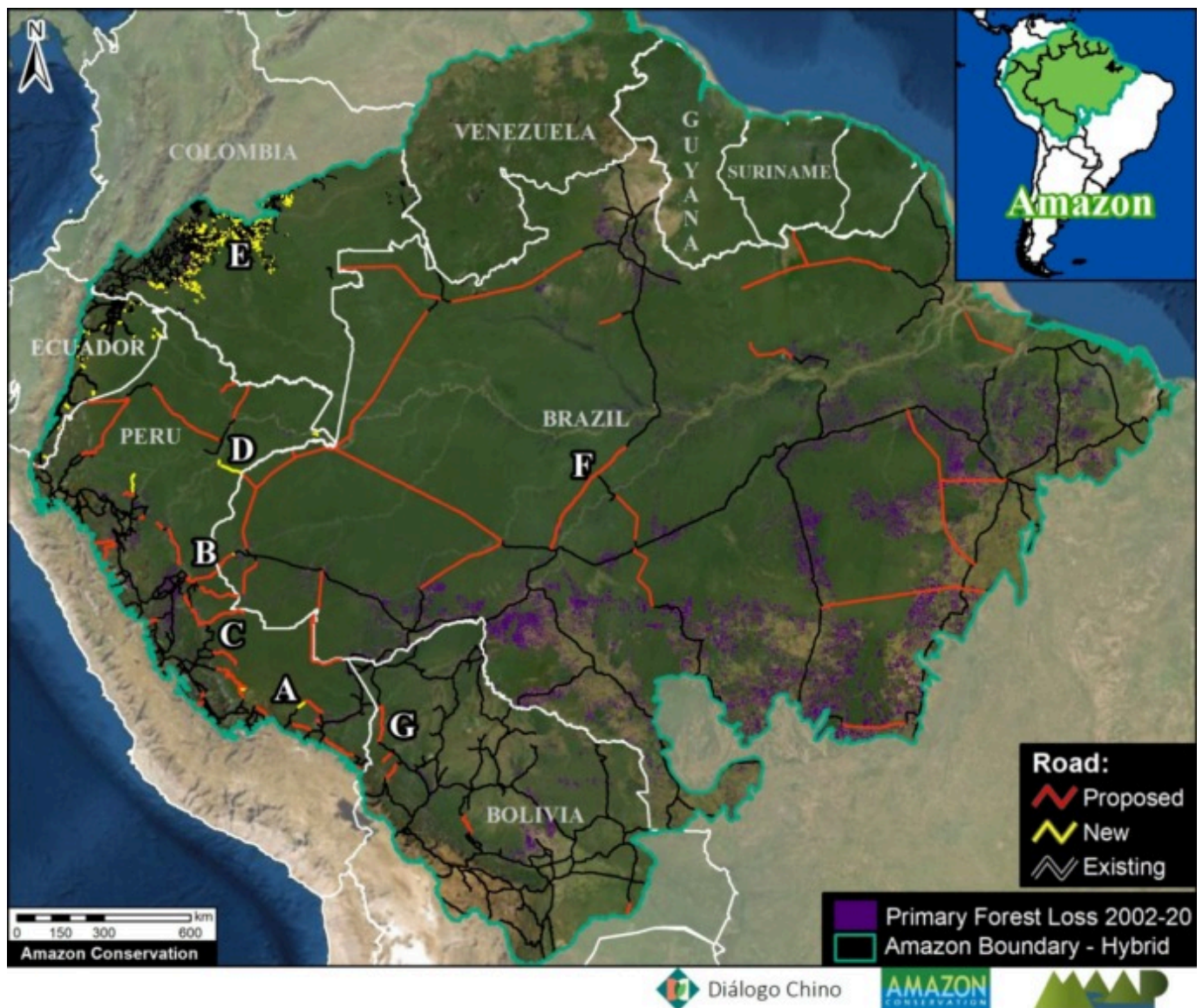


MAAP #157: Estradas Novas e Propostas na Amazônia Ocidental

maio 23, 2022



(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-1-Amazon-Roads-PeruColombiaBoliviaBrazilEcuador-Apr2022-200dpi-v3.jpg>)

Amazon Roads Base Map 1. Data: ACA/MAAP, MTC (Peru), MINAM (Peru), MI (Brazil), ABT (Bolivia), GAD Napo (Ecuador), FCDS (Colombia), EcoCiencia (Ecuador), Diálogo Chino, CSF, RAISG, ACCA, ACEAA (Bolivia).

O **desmatamento extensivo** , especialmente ao longo das principais **redes rodoviárias** , transformou surpreendentemente a Amazônia oriental brasileira em uma fonte líquida de carbono (ver MAAP #144 (<https://www.maaprogram.org/2021/amazon-carbon-flux/>)).

Felizmente, a grande Amazônia, que abrange todos os nove países, ainda é um sumidouro líquido de carbono, em grande parte graças ao **núcleo ainda intacto da Amazônia ocidental** .

A **maior ameaça de longo prazo** para o núcleo da Amazônia provavelmente são as novas estradas, pois elas são uma das principais causas da abertura de áreas vastas e antes remotas ao desmatamento e à degradação (Vilela et al 2020).

Aqui, apresentamos uma análise inicial de **estradas novas e propostas na Amazônia Ocidental** .

Embora seja difícil prever quais projetos propostos têm probabilidade de avançar, encontramos o **potencial de uma grande expansão rodoviária** no centro da Amazônia ocidental (veja o **Mapa Base 1**).

Além disso, mesmo focando apenas nos projetos mais avançados ou discutidos ativamente, encontramos o **risco de um grande impacto negativo** .

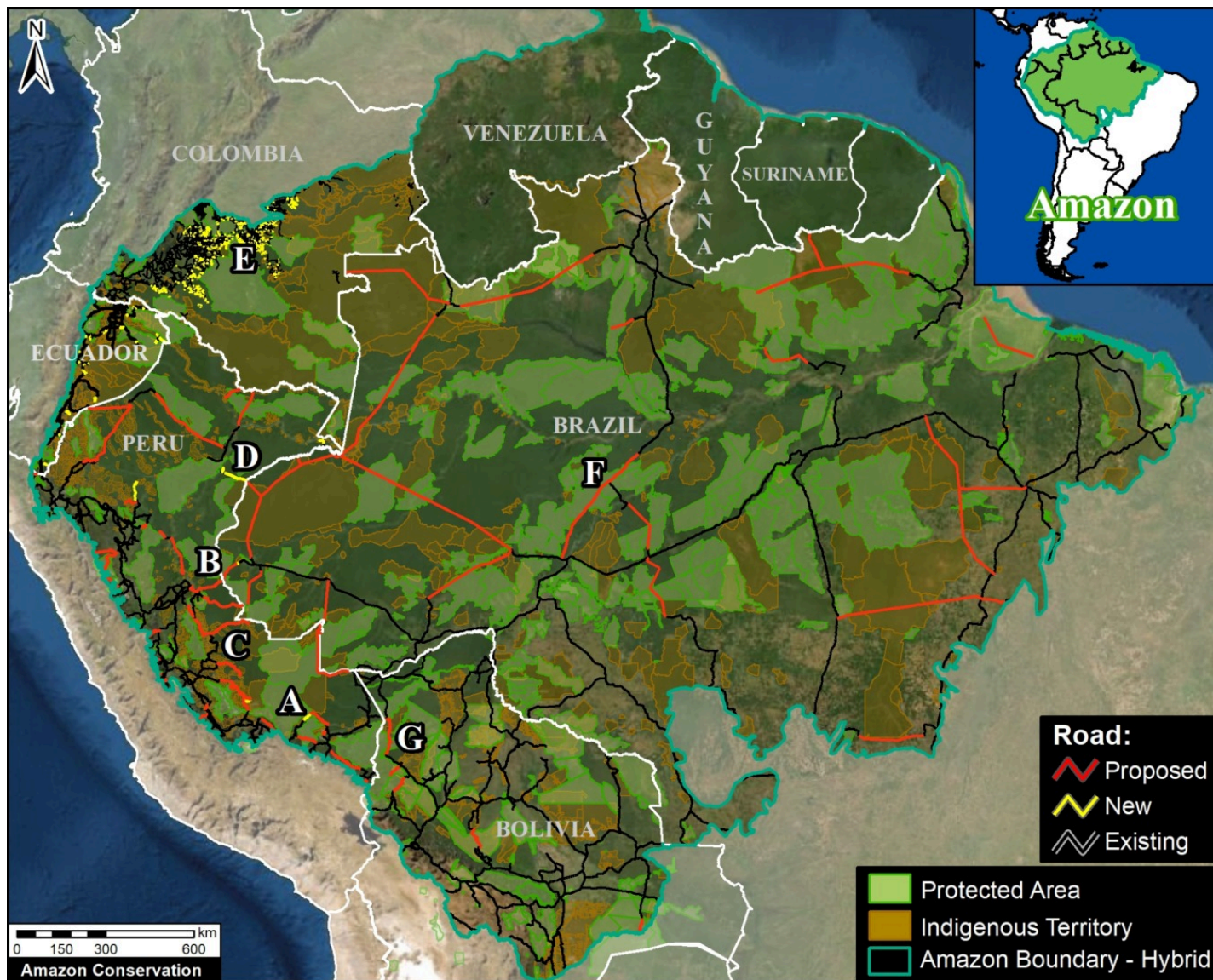
Abaixo, discutimos nosso Mapa Base inicial de Estradas na Amazônia e apresentamos uma série de zooms mostrando a floresta primária em risco caso projetos rodoviários selecionados avancem.

Mapa Base de Estradas da Amazônia

O **Mapa Base 2** destaca estradas novas, propostas e existentes (linhas vermelha, amarela e preta, respectivamente), em relação a áreas protegidas e territórios indígenas para contexto. Focamos no núcleo ainda amplamente intacto da Amazônia ocidental (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e oeste do Brasil).

A maioria das **novas estradas** foi construída nos últimos cinco anos e foi digitalizada a partir de imagens de satélite. Observe que, para algumas dessas novas estradas, apenas a construção inicial de uma estrada irregular começou e ainda há potencial para impactos futuros de melhorias e pavimentação de estradas.

A maioria das **estradas propostas** foi obtida de conjuntos de dados oficiais do governo. Conforme observado acima, é difícil prever quais projetos de estradas propostas têm probabilidade de avançar eventualmente. No entanto, é claro que há potencial para dividir muito o núcleo restante da Amazônia ocidental com o portfólio de estradas propostas .



Diálogo Chino

AMAZON
CONSERVATION



(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-2-Amazon-Roads-PeruColombiaBoliviaBrazilEcuador-Apr2022-200dpi-v3.jpg>)

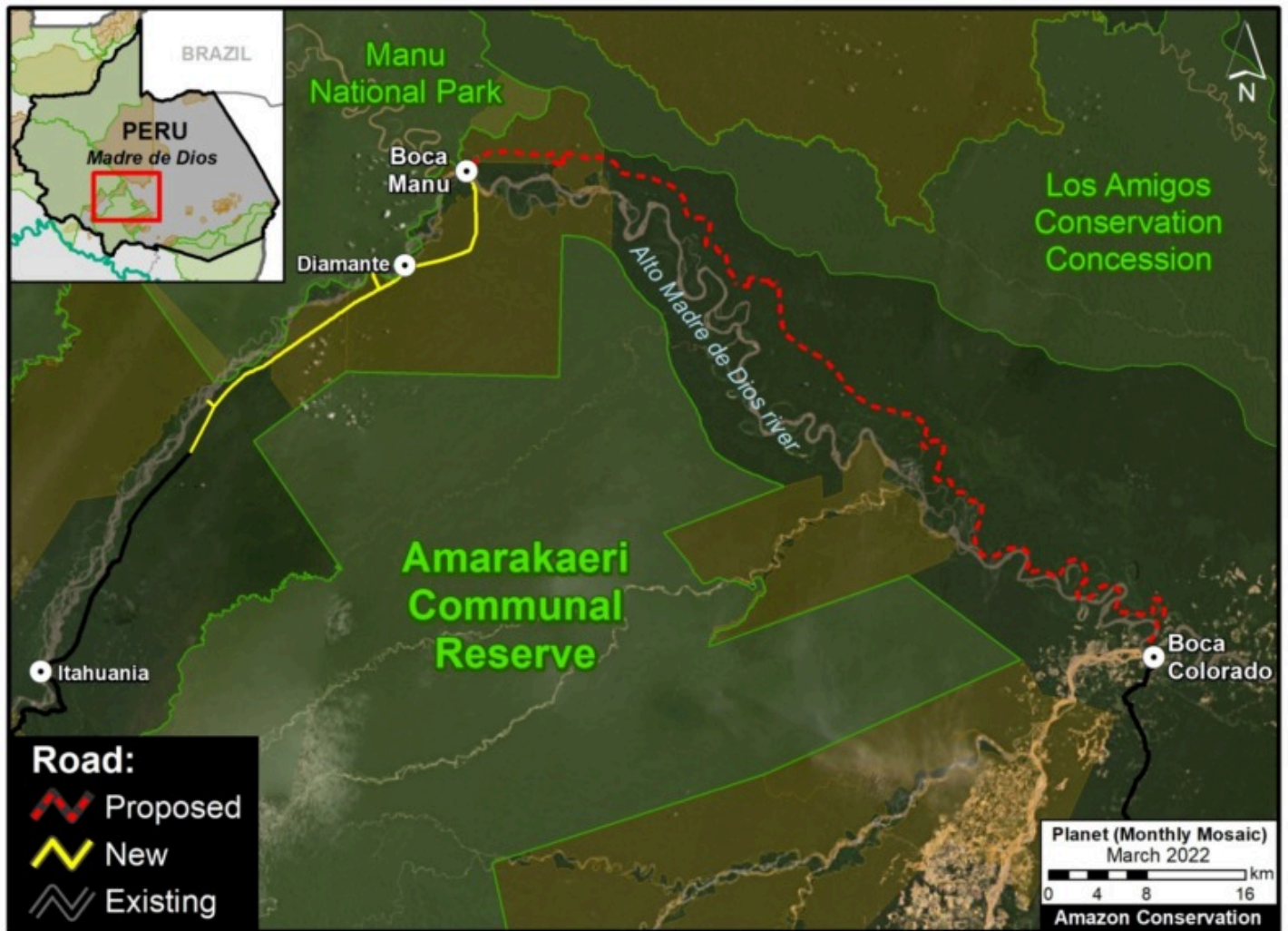
Amazon Roads Base Map 2. Data: ACA/MAAP, MTC (Peru), MINAM (Peru), MI (Brazil), ABT (Bolivia), GAD Napo (Ecuador), FCDS (Colombia), EcoCiencia (Ecuador), Diálogo Chino, CSF, RAISG, ACCA, ACEAA (Bolivia).

Zooms de estradas novas e propostas de alto impacto

Nesta seção, focamos nos projetos mais avançados ou ativamente discutidos atualmente (veja Letters AF on Amazon Roads Base Map). Destacamos seus potenciais impactos em vastas seções das principais áreas protegidas da Amazônia Ocidental e territórios indígenas.

Estrada A. Boca Manu (Peru)

A nova/proposta estrada à qual nos referimos aqui como a estrada Boca Manu serviria como uma nova conexão entre as regiões de Cusco e Madre de Dios. Ela é notável devido à sua rota sensível entre o Parque Nacional Manu e a Reserva Comunitária Amarakaeri até Boca Manu, e de lá entre a Concessão de Conservação Los Amigos e a Reserva Comunitária Amarakaeri até Boca Colorado. Além de provavelmente impactar essas áreas protegidas e a concessão, a estrada também tem o potencial de impactar o território próximo de grupos indígenas em isolamento voluntário (<https://bdpi.cultura.gob.pe/piaci>) . Veja este relatório recente do Diálogo Chino (<https://dialogochino.net/en/infrastructure/52642-new-road-peru-amazon-uncontacted-peoples-at-risk/>) para mais informações sobre esta estrada e seu status e impactos.



(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-lmg-A-Peru-Manu-Eng-200dpi-v4.jpg>)

Estrada Zoom A. Boca Manu. Dados: MTC, MINAM, ACA, ACCA, RAISG.

B. Pucallpa – Cruzeiro do Sul Road (Peru – Brazil)

Esta estrada proposta conectaria a cidade peruana de Pucallpa com a borda da rede rodoviária existente no oeste do Brasil, perto da cidade de Cruzeiro do Sul. Embora a rota potencial tenha várias opções, ela certamente cortaria ou passaria perto do Parque Nacional Sierra del Divisor no Peru e do adjacente Parque Nacional Serra do Divisor no Brasil. Esta área é caracterizada por vastas florestas primárias, portanto, criar uma nova rota binacional conectando as frentes de desmatamento em cada país poderia obviamente desencadear impactos significativos. Veja este relatório recente do Diálogo Chino (<https://dialogochino.net/en/infrastructure/51606-proposed-brazil-peru-road-through-untouched-amazon-gains-momentum/>) para mais informações sobre esta estrada e seu status e impactos.

(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-lmg-B-Peru-Bra-Pucallpa-Cruzeiro-200dpi-Eng-v4.jpg>)

Zoom B. Pucallpa – Cruzeiro do Sul Road. Data: MTC, MINAM, ACA, CSF, Diálogo Chino, RAISG.

A nova/proposta estrada à qual nos referimos aqui como estrada Yurua conectaria as cidades peruanas de Nueva Italia no Rio Ucayali e Breu no Rio Yurua. Esta rota de 200 km foi construída originalmente como uma estrada de exploração madeireira no final da década de 1980 para acessar áreas remotas de madeira na Amazônia central peruana, mas caiu em desuso no início dos anos 2000. Uma análise recente do MAAP (veja MAAP #146 (https://www.maaprogram.org/2021/carretera-nueva-italia_breu/)) descobriu que entre 2010 e 2021 grande parte da rota foi reabilitada, desencadeando um desmatamento elevado ao longo do caminho. Se esta estrada fosse pavimentada, os impactos provavelmente continuariam a aumentar, inclusive com comunidades nativas ao longo da rota. Veja MAAP #146 (https://www.maaprogram.org/2021/carretera-nueva-italia_breu/) para mais informações sobre esta estrada e seu status e impactos.

(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-lmg-C-Peru-Nuevitalia-Breu-Eng-v4.jpg>)

Zoom C. Estrada Yurua. Dados: MTC, MINAM, ACA, ACCA, RAISG.

Esta nova/proposta estrada seria construída a partir de uma antiga trilha através das vastas florestas que conectam as cidades peruanas do norte de Genaro Herrera e Angamos, na região de Loreto. Em 2021, a limpeza começou ao longo desta rota, avançando mais de 100 quilômetros de ambas as extremidades. Se concluído e pavimentado, o projeto final da estrada impactaria áreas protegidas em ambos os lados (incluindo a Reserva Nacional Matsés ao sul) e representaria uma grande ameaça aos povos indígenas em isolamento voluntário que supostamente vivem ao norte. Veja este relatório recente (<https://hilldavid.substack.com/p/fears-for-brazils-and-perus-most?s=r>) para mais informações sobre esta estrada e seu status e impactos.

(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-Img-D-Peru-Angamos-Eng-200dpi-v4.jpg>)

Zoom D. Genaro Herrera – Estrada Angamos. Dados: MTC, ACA, RAISG.

E. Cachicamo – Estrada Tunia (Parque Nacional Chiribiquete, Colômbia)

O Parque Nacional Chiribiquete, localizado no coração da Amazônia colombiana, vem sofrendo pressões crescentes de desmatamento, em parte devido à expansão das redes rodoviárias ao redor e até mesmo dentro do parque. Por exemplo, a Estrada Cachicamo-Tunia,

construída em 2020, desencadeou uma nova frente de desmatamento na seção noroeste do parque. Observe que esta estrada também está impactando uma Reserva Indígena adjacente.

(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-lmg-E-Colombia-Cachicamo-Tunia-Eng-200dpi-v4.jpg>)

Zoom E. Cachicamo – Estrada Tunia. Dados: FCDS, RAISG, ACA.

F. Manaus – Porto Velho Road (BR-319, Brazil)

Provavelmente o projeto mais controverso da lista: pavimentar a seção central da BR-319 no coração da Amazônia brasileira. Esta estrada de quase 900 km conecta a remota cidade de Manaus (de outra forma acessível apenas por via aérea ou marítima) com o resto da rede rodoviária brasileira em Humaitá e Porto Velho ao sul. Foi construída no início dos anos 1970, mas abandonada e intransitável no final dos anos 1980, isolando Manaus mais uma vez. Desde 2015, um programa básico de manutenção tornou a estrada geralmente transitável, mas o projeto principal permanece: pavimentar a seção central de 400 km que passa pelo núcleo da Amazônia ocidental. Esta pavimentação conectaria efetivamente Manaus com as rodovias existentes no sul e provavelmente desencadearia uma perda florestal massiva ao estender o arco de desmatamento para o norte, incluindo dentro e ao redor das áreas protegidas que

cercam a estrada. Este projeto rodoviário tem sido objeto de inúmeras reportagens recentes da imprensa, incluindo artigos investigativos do Washington Post (https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2022/brazil-amazon-deforestation-highway-br-319/?itid=ap_terrencemccoy) e do El País (<https://english.elpais.com/usa/2021-11-15/journey-down-br-319-the-path-towards-the-destruction-of-the-amazon-rainforest.html>) .

(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-lmg-F-Brazil-139-Eng-200dpi-v4.jpg>)

Zoom F. Manaus – Porto Velho Road. Data: Ministério da Infraestrutura, ACA, RAISG.

G. Ixiamas – Estrada Chivé (Bolívia)

Nos últimos anos, a Bolívia tem buscado financiamento para uma estrada de 250 km ligando a atual cidade fronteiriça de Ixiamas com a cidade isolada de Chivé, localizada perto da fronteira peruana no rio Madre de Dios. Esta estrada cruzaria grandes extensões de floresta amazônica primária e savana no norte do departamento de La Paz, incluindo a recém-criada Área de Conservação Municipal Bajo Madidi e o território indígena Tacana II.

(<https://www.maaprogram.org/wp-content/uploads/2022/04/maaproject.org-maap-157-new-and-proposed-roads-across-the-western-amazon-lmg-G-Bolivia-Ixiamas-Chive-Eng-200dpi-v2.jpg>)

Zoom G. Ixiamas – Estrada Chivé. Dados: ABT, ACEAA, ACA, RAISG.

Metodologia

Nossas análises e mapas se concentram na Amazônia ocidental (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e oeste do Brasil).

A maioria das **novas estradas** foi construída nos últimos cinco anos e foi digitalizada a partir de imagens de satélite. Observe que, para algumas dessas novas estradas, apenas a reabilitação/melhoria inicial de uma estrada irregular começou e ainda há potencial para impactos futuros da pavimentação.

A maioria das **estradas propostas** foi obtida de conjuntos de dados oficiais do governo (e complementadas por relatórios da sociedade civil).

Creditamos as seguintes fontes de dados: Ministério dos Transportes e Comunicações (Peru), Geobosques/MINAM (Peru), Ministério da Infraestrutura (Brasil), Autoridade de Supervisão e Controle Social de Florestas e Terras – ABT (Bolívia), Autoridade Autônoma Descentralizada Provincial Governo de Napo (Equador), Fundação para Conservação e Desenvolvimento Sustentável – FCDS (Colômbia), Fundação EcoCiencia (Equador), Diálogo Chino, Fundo de Estratégia de Conservação, RAISG, Conservação da Amazônia – ACCA (Peru), Conservação da Amazônia – ACEAA (Bolívia)) e Conservação da Amazônia (digitalização de algumas estradas novas e propostas).

Referência:

Vilela et al (2020) Uma melhor rede rodoviária na Amazônia para as pessoas e o meio ambiente. PNAS 17 (13) 7095-7102.

Agradecimentos

Agradecemos especialmente ao Diálogo Chino pelo apoio a este relatório. Também agradecemos a E. Ortiz, S. Novoa, S. Villacis, D. Larrea, M. Terán e D. Larrea pelos comentários úteis sobre rascunhos anteriores do texto e das imagens.

Citação

Finer M, Mamani N (2022) Estradas novas e propostas na Amazônia Ocidental. MAAP: 157.
