

Alvarado, Ana Cristina, "Ecuador: carreteras sin permisos ambientales ni consulta previa desatan deforestación en territorio achuar", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 16 de septiembre de 2025.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2025/09/ecuador-carreteras-sin-permisos-ambientales-desatan-violencia-deforestacion-territorio-achuar/>

Fecha de consulta: 01/10/2025.

Ecuador: carreteras sin permisos ambientales ni consulta previa desatan deforestación en territorio achuar

[Ana Cristina Alvarado](#)

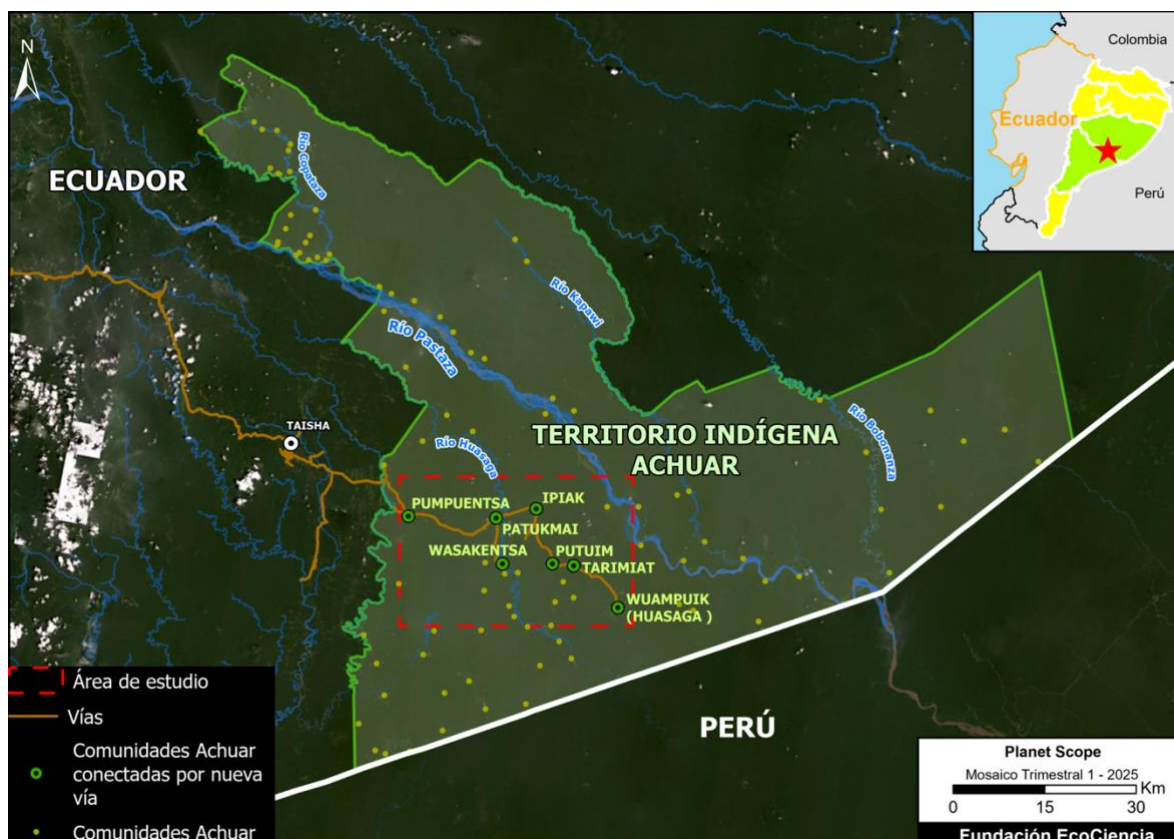
16 Sep 2025

- *Entre 2022 y 2025 se abrieron al menos 62 kilómetros de vías en territorio achuar, varias sin permisos ambientales ni estudios técnicos.*
- *Global Forest Watch documentó la pérdida de miles de hectáreas de bosque primario. El monitoreo comunitario determinó que la falta de control por parte de las autoridades facilitó la tala ilegal.*
- *La llegada de madereros ilegales provocó enfrentamientos entre las comunidades, que terminaron en dos asesinatos.*
- *Se trata de una de las zonas más pobres y con menos servicios básicos del país: la falta de carreteras es un reclamo de algunas comunidades pero los impactos socioambientales ponen en alerta a otras.*

Entre marzo y mayo de 2025, al menos ocho [niños achuar murieron por leptospirosis](#) en el sur de la Amazonía ecuatoriana. Esta enfermedad puede prevenirse con acceso a agua segura y vigilancia temprana, dos condiciones ausentes en Taisha, [uno de los cinco cantones más pobres de Ecuador](#) y el de [menor cobertura de servicios básicos](#). Meses antes, las autoridades provinciales y cantonales construyeron vías de acceso con la promesa de aplacar el abandono. Pero estos proyectos, realizados sin el pleno consentimiento de los achuar, sin estrategias de control ambiental y, en algunos casos, sin permisos ni criterios técnicos desataron consecuencias fatales.

Dos achuar fueron asesinados. **Madereros ilegales** usaron las carreteras y se aprovecharon de la falta de control por parte de las autoridades nacionales, provinciales y cantonales para llegar al territorio achuar. La demanda de madera encontró oferta rápidamente en un cantón donde casi **ocho de cada diez personas viven en la pobreza y en la pobreza extrema**, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Taisha, además, concentra gran parte del territorio achuar, que alberga “**uno de los bosques mejor conservados y de mayor biodiversidad en el Ecuador**”, según un reciente [informe](#) de la iniciativa Monitoreo de la Amazonía Andina (MAAP por sus siglas en inglés) de la organización Amazon Conservation.

Algunos achuar vendieron cedros y chunchos de sus fincas a los madereros ilegales, relata Waakiach Kuja, presidente de la Nacionalidad Achuar del Ecuador (NAE), que respondió la entrevista de **Mongabay Latam** después de coordinar el traslado de un enfermo por vía aérea a un centro de salud, la única manera de hacerlo en esa zona. Kuja explica que **la tala y la apertura de carreteras** desobedecieron las resoluciones de cuidado del territorio que dejaron los achuar mayores, considerados los más sabios del pueblo. Entonces hubo desencuentros.



Área de estudio dentro del territorio indígena achuar, realizada con datos de Planet, Ecociencia y Fundación Pachamama. Imagen: MAAP

En mayo de 2025, la comunidad de Pumpuentsa impidió el paso de un camión que transportaba madera desde Patukmai. La oposición a la venta de madera desencadenó un enfrentamiento que escaló hasta que un líder de la zona murió tras ser atropellado por el camión y, en represalia, miembros de Pumpuentsa asesinaron a quien habría vendido la madera, reportaron [medios locales](#) y lo corroboraron las fuentes consultadas para este artículo.

“Algunos dicen ‘es mi territorio, es mi finca, puedo cortar y vender’. Así pasó un grave problema en Pumpuentsa y Patukmai, que todavía no está solucionado”, dice el presidente achuar. El 17 de septiembre, el consejo de gobierno achuar tiene planificado hacer una ronda de asambleas para discutir las medidas de reparación de la justicia indígena para las familias de las víctimas.

“Los mayores eran sabios. Para que no peleen entre vecinos y para conservar la selva, resolvieron **prohibir la venta de madera, la minería, el petróleo y la vialidad**”, señala Kuja. No obstante, algunas comunidades, aisladas salvo por vuelos que cuestan unos 280 dólares por trayecto o caminatas de hasta un día, solicitaron a las autoridades del cantón Taisha y la provincia de Morona Santiago la construcción de vías de acceso.

Vías que traen deforestación



Indígenas achuar discuten la toma de decisiones durante un encuentro. Foto: Fundación Ecociencia

Unos 50 kilómetros de vías se abrieron a través de bosques primarios en el territorio achuar entre abril de 2022 y abril de 2025, de acuerdo con el **informe #231 de MAAP**, en el que Fundación Pachamama contribuyó con información sobre el territorio y recomendaciones de política pública. Al menos dos carreteras, que suman 39 kilómetros, **no cuentan con registros ambientales** en el Sistema Único de Información Ambiental (SUIA), una plataforma creada por el extinto Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica,

ahora Ministerio de Ambiente y Energía (MAE). Es decir, **se construyeron sin permisos**, según el informe.

Mongabay Latam solicitó declaraciones al MAE, la prefectura de Morona Santiago y la alcaldía de Taisha para conocer sus posturas frente al estudio y los reclamos de dirigentes indígenas y expertos, pero no recibió respuestas hasta la publicación del artículo.

“**No se ha mejorado la calidad de vida**, no han cubierto las necesidades priorizando la salud. Hace falta un puesto de salud en buen estado, medicamentos, agua potable”, reclama Agustín Tentets, coordinador del **grupo de monitores Amazank** y expresidente de la NAE. Además señala que las vías no cuentan con puentes para que los carros atraviesen ríos y riachuelos, por lo que pueden pasar solo cuando los caudales están bajos y, cuando lo hacen, contaminan con combustibles el agua de la que dependen las comunidades.

Estas carreteras “amenazan” la conservación, de acuerdo con Jorge Villa, especialista en Sistemas de Información Geográfica y Sensores Remotos de Fundación Ecociencia, organización ecuatoriana que apoya en el monitoreo de MAAP.



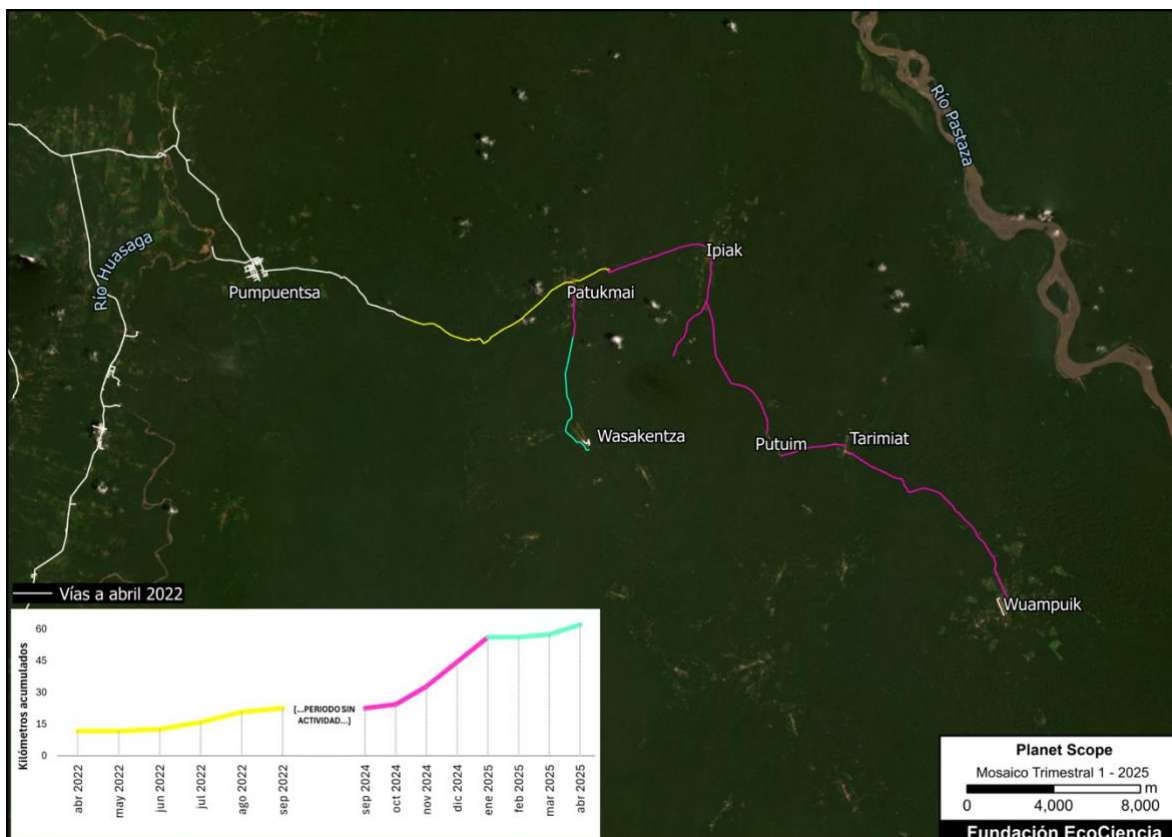
El territorio achuar alberga uno de los bosques mejor conservados de Ecuador. Foto: Monitores comunitarios achuar

La plataforma **Global Forest Watch**, que utiliza herramientas satelitales para registrar la deforestación, documentó que en los últimos 24 años **los picos de mayor pérdida de bosque primario en Taisha ocurrieron en 2022 y 2024**, con 2000 y 1800 hectáreas taladas, respectivamente. En total son 3800 hectáreas que equivalen a deforestar un área mayor a la del Central Park de Nueva York, que tiene 3400 hectáreas, pero en medio de un ecosistema megadiverso y que tiene un rol clave en la captura de gases de efecto invernadero.

Además, 2022 y 2024 fueron los años con **mayor pérdida de cobertura arbórea** en esta zona, con unas 3200 hectáreas de disminución anuales. Entre el 15 de septiembre de 2023 y el 14 de septiembre de 2025, Global Forest Watch también registró 120 381 **alertas de deforestación** de alta confianza, que cubren una superficie de 4161 hectáreas. Las alertas de deforestación indican un posible cambio reciente en la cobertura arbórea y sirven para monitorear los bosques casi en tiempo real.

El monitoreo comunitario del grupo Ikiama Yapii, que significa “la cara del bosque”, identificó que **Pumpuentsa y Patukmai son las comunidades con mayor aprovechamiento forestal** a lo largo de las nuevas carreteras, de acuerdo con el informe de MAAP.

Reclamos de control y permisos



Conexiones viales entre comunidades achuar y línea de tiempo del avance de los proyectos.
Imagen: MAAP

La primera vía carrozable en la historia del territorio achuar tiene 12 kilómetros y su construcción finalizó en abril de 2022, señala el informe de MAAP. Conecta la comunidad de Pumpuentsa con el poblado de Taisha. El proyecto, a cargo de la prefectura de Morona Santiago, se completó en septiembre de 2022, sumando 11 kilómetros adicionales hasta la comunidad de Patukmai.

Este último tramo es el único que cuenta con registro ambiental vigente en el SUIA. A pesar de que este permiso obliga a la creación de un plan de manejo ambiental que debería evitar los riesgos que conlleva la apertura de una carretera en la selva, como la extracción de madera, el plan no estaría ejecutándose. Así lo sostienen los datos de Global Forest Watch y la vigilancia de los dos grupos de monitores achuar.

“El MAE tiene competencia para monitorear que el registro ambiental se hizo adecuadamente y el Gobierno Descentralizado (GAD) Provincial debe controlar y **monitorear la vía para**

supervisar que no se extraigan recursos naturales. Debe haber coordinación entre el GAD y el MAE”, afirma Jorge Villa.



Mujeres achuar trabajan en la zonificación de su territorio. Foto: Fundación Ecociencia

Además de la falta de control, hay falta de mantenimiento. “Es una carretera lastrada, no está bien hecha. El lastrado se daña rápidamente. No se hicieron puentes, se pusieron palos y las consecuencias son graves”, relata Agustín Tentets. “Cuando el río está bajo, los carros pasan por el agua y la grasa, el aceite, el combustible afectan los ríos”, añade. Ese tramo atraviesa al menos dos afluentes.

En septiembre de 2024, la alcaldía de Taisha retomó el proyecto, abriendo 33 kilómetros nuevos de carretera desde Patukmai hasta Wampuik. **Las alcaldías no tienen competencias en vialidad rural**, de acuerdo con el informe de MAAP. Aunque el tramo no cuenta con registros de obra ni permisos ambientales en el SUIA, en diciembre de 2024 la alcaldía anunció la conclusión de la obra en su [sitio web](#).

El alcalde Hugo Molina habría abierto la vía sin estudios técnicos y en el marco de una posible reelección, señala Tentets. **La carretera no cuenta con lastrado** y las comunidades se están encargando de limpiar la vegetación para que al menos motos y vehículos 4x4

puedan transitar en las épocas de sequía, asegura. “En invierno se inunda, es como un pantano”, cuenta el monitor del grupo Amazank.



La vía aérea es para algunas comunidades la única manera de transportarse a los centros urbanos. Foto: Monitores comunitarios achuar

Patricio Awarmas, coordinador técnico del grupo de monitores Ikiama Yapii, sostiene que el “mayor error” del proyecto es que **la vía bloquea el curso de riachuelos** que se están desviando o formando pozas que se desbordan y amenazan con erosionar los alrededores.

Por último, en enero de 2025 la prefectura de Morona Santiago abrió un nuevo ramal desde Patukmai pero en dirección a Wasakentsa. Hasta abril de 2025 deforestaron seis kilómetros, sumando **62 kilómetros de vías en territorio achuar**. Según el informe de MAAP, la prefectura tendría planificado seguir adentrándose en la selva para conectar a las comunidades Nases, Kuchints, Tsurik Nuevo y Wampuik.

Más impactos entre los achuar



Pobladores achuar aprenden a usar herramientas de monitoreo de territorio. Foto: Fundación Ecociencia

“Eso es lo que ha venido sucediendo y como resultado hubo muerte entre hermanos”, dice Awarmas. También ha habido otros impactos sociales. El coordinador del grupo Ikiama Yapii cuenta que las carreteras, que se adentran en la Amazonía ecuatoriana hacia la frontera con Perú, están facilitando el contrabando de gas y combustible.

Las nuevas conexiones fronterizas se volverán muy difíciles de controlar, de acuerdo con Fernando Espíndola, geógrafo de Morona Santiago. “Se conoce ya la presencia de grupos que llevan a cabo actividades ilícitas en esos sectores vinculados al **tráfico de combustibles, oro y estupefacientes**”, añade.

Awarmas y Tentets coinciden en una preocupación: los comuneros venden la madera a los negociantes ilegales sin los permisos de explotación del MAE y sin recibir pagos justos. Asimismo, han visto el ingreso de **cazadores ilegales**.



Las carreteras ofrecen conectar a comunidades que están aisladas. Foto: Monitores comunitarios achuar

El hecho de que las carreteras no estén en buen estado ha sido un freno para que se cometan más **delitos ambientales**, opina Tentets. No obstante, a medida que se expanden los proyectos viales, aumenta la amenaza.

Por eso, si bien la construcción de vías se hizo a solicitud de algunas comunidades, deben realizarse tras cumplir con la consulta previa, libre e informada, dice Jorge Villa. “El objetivo es que las comunidades estén en pleno conocimiento y se vean beneficiadas sin amenazas crecientes”, agrega.

Tentets cree que es urgente que se tomen decisiones pensadas en la conservación, para proteger la cultura y la salud de los achuar. Waakiach Kuja, presidente de la NAE, opina que si las autoridades cantonales o provinciales cuentan con fondos, en lugar de hacer nuevas carreteras, estos deberían ser canalizados hacia la creación y fortalecimiento de proyectos de bioeconomía que permitan **solventar las necesidades del territorio**, principalmente las relacionadas con la salud.

Foto principal: Toma de dron que muestra el cruce de la carretera en medio de zonas inundables. **Foto:** Monitores comunitarios achuar

Créditos

[Anacristinaalvarado](#) Editor/a