

"Áreas protegidas en riesgo por carreteras", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 12 de noviembre de 2025.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/12/11/2025/areas-protegidas-en-riesgo-por-carreteras>

Fecha de consulta: 14/01/2026.

Áreas protegidas en riesgo por carreteras

Publicado: 12/11/2025



Carretera en la Amazonía de Ecuador. Foto: Rhett A. Butler. Fuente: Mongabay Latam.

Servindi, 12 de noviembre, 2025.- Cerca de 830 500 kilómetros de vías, una longitud equivalente a 20 veces la circunferencia de la Tierra, se construyeron dentro de 3837 reservas sudamericanas.

Así lo alerta un informe de Mongabay Latam en base a un informe elaborado por investigadores de Argentina, España y Australia que advierte que el 83 % de las áreas

protegidas no tienen carreteras, pero están fragmentadas por vías secundarias, entre estas, caminos ilegales.

Según expertos las carreteras dentro o cerca de áreas protegidas presentan impactos ambientales significativos como la fragmentación de hábitats, la disminución de la fauna, los atropellamientos y el cambio en los patrones reproductivos.

Santiago Schauman, uno de los autores del estudio, afirma que cuando se abre una ruta en la Amazonía la situación puede ser más crítica respecto a otros biomas.

La apertura de un camino en la Amazonía logra la penetración de mafias, tala ilegal e incendios, entre otras amenazas.

A continuación el reportaje de Mongabay Latam:

Áreas protegidas en riesgo: 830 500 kilómetros de carreteras amenazan a 3837 reservas sudamericanas | INFORME

Por Iván Paredes Tamayo

Mongabay Latam, 12 de noviembre, 2025.- Las áreas protegidas de Sudamérica son afectadas por la construcción de carreteras. Cerca de 830 500 kilómetros de vías, una longitud equivalente a 20 veces la circunferencia de la Tierra, se construyeron dentro de 3837 reservas sudamericanas, lo que equivale al 24 % de la superficie terrestre del continente americano.

Estos datos surgen de un [estudio](#) elaborado por cinco organizaciones, en el que también destacan que el 83 % de las áreas protegidas no tienen carreteras, pero sí parches de caminos cortos. El informe fue publicado en América y Europa y fue elaborado desde 2024. Además, no existen las fechas del inicio de las aperturas de vías.

Las organizaciones que realizaron este estudio son el Grupo de Estudios Ambientales de la Universidad Nacional de San Luis, Argentina; el Centro de Investigaciones Sobre Desertificación, de España; Global Ecology Unit, de España; Cerdanyola del Vallès

(Cataluña), de España; y Centre for Tropical Environmental and Sustainability Science de Australia.

Santiago Schauman, uno de los autores del estudio y parte del Grupo de Estudios Ambientales de la Universidad Nacional de San Luis, Argentina, explicó a Mongabay Latam que en casi toda Sudamérica hay carreteras dentro de áreas protegidas y que solo algunos lugares muy remotos, como bosques subantárticos, humedales inundables o partes profundas de la Amazonía, siguen prácticamente libres de rutas.



Carretera en la Reserva Ecológica Arenillas, Ecuador, 2019. Allí fue atropellado el gato de las pampas que permitió la confirmación de la presencia de la especie en el bosque seco ecuatoriano. Foto: cortesía Inabio

Sin embargo, el experto detalló que existen diferencias importantes entre países, ya que algunas naciones han protegido principalmente zonas remotas con poca presión humana, mientras que otras incluyen áreas muy accesibles y con conflictos de uso.

“Los casos más extremos se dan en desiertos y bosques secos tropicales, donde -excepto en Bolivia y Perú- en la mayoría de los países las carreteras están, en promedio, a un kilómetro o menos del interior de los parques”, detalló Schauman, quien añadió que incluso en biomas que parecen más conservados, como las selvas húmedas o los grandes humedales, la situación no es uniforme.

“Por ejemplo, aunque las selvas tropicales como bioma muestran alrededor de 90 % de áreas protegidas libres de rutas, países como Paraguay (53%), Colombia (70%) y Argentina (73%) tienen valores significativamente menores dentro de ese mismo ecosistema”, resaltó el argentino.

Según expertos consultados en distintos reportajes de Mongabay Latam, las carreteras dentro o cerca de áreas protegidas presentan impactos ambientales significativos como la fragmentación de hábitats, la disminución de la fauna, los atropellamientos y el cambio en los patrones reproductivos. Además, aumentan la contaminación y facilitan el acceso a actividades ilegales como la caza furtiva y la tala ilegal.

Para mitigar estos efectos, se deben aplicar planes de manejo rigurosos, incluyendo estudios de impacto ambiental, construcción de pasos para fauna, como puentes y túneles, restauración de ecosistemas y políticas estrictas para evitar la deforestación.

“Es fundamental tomar medidas de conservación inmediatas, con especial atención a la gestión y el monitoreo transparentes de las carreteras para preservar las funciones ecológicas de estos paisajes críticos y garantizar la conservación de la naturaleza a largo plazo”, dice el estudio. Además, resalta que las carreteras están muy extendidas por todas las regiones y categorías de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).

En el reporte se presenta una evaluación integral de las redes viales dentro de las áreas protegidas de Sudamérica, para el cual se utilizó el conjunto de datos más actualizado de la herramienta Open Street Map (OSM). El análisis realizado aborda tres objetivos principales: evaluar la extensión y la configuración espacial de las redes viales dentro de las áreas

protegidas utilizando métricas como la densidad vial y la proporción de áreas sin caminos; evaluar el papel de las redes viales en la disección del hábitat dentro de las reservas; y comparar la extensión de las áreas protegidas sin caminos.

La Amazonía, un caso complejo

En el estudio regional se detectó un promedio de 19 kilómetros de carreteras por cada 100 kilómetros cuadrados de áreas protegidas en Sudamérica. Se presentaron nueve tipos de suelo y el menos afectado por la construcción de vías es la categoría de “bosques húmedos tropicales y subtropicales”, donde el 89 % de áreas protegidas no tienen vías en su interior. Este es el caso de la Amazonía.

“Lo que pasa en el Amazonas es lo siguiente. Nosotros usamos una base de datos para detectar rutas, que es una herramienta alimentada por los usuarios, es un mapeo colaborativo. Existen rutas que no están mapeadas ahí, pero que existen en la realidad. Son rutas ilegales o clandestinas, que las llaman rutas fantasmas. Entonces, los resultados que damos son conservadores respecto a la Amazonía”, detalló Schauman.



La carretera BR-319 abrió 900 kilómetros de la selva en la Amazonía brasileña. Foto: cortesía Laboratorio de Ecología Vegetal del Instituto Nacional de Investigaciones de la Amazonía (INPA), Brasil

El experto añadió que cuando se abre una ruta en la Amazonía la situación puede ser más crítica respecto a otros biomas, ya que la apertura de un camino en este suelo logra la penetración de mafias, tala ilegal e incendios, entre otras amenazas.

Los casos por países

En el informe no se mencionan los nombres de las áreas protegidas, pero si se desglosa por países –entre algunos puntos- el porcentaje de las superficies sin carreteras. Los países menos afectados por las carreteras censadas en el reporte son Perú (95 % de la superficie de áreas protegidas sin carreteras), Surinam (94 %), Chile (91 %), Ecuador (91 %), Brasil (90 %), Bolivia (84 %) y Venezuela (83 %). Mientras que Argentina (77 %) y Colombia (70 %) aparecen más afectados. Paraguay (65 %) y Uruguay (42 %) son los más afectados por las carreteras. En ambas Guayanas, sus áreas protegidas no tienen carreteras.

En el caso de Uruguay, Schauman explicó que este caso es muy complejo, ya que en este país las áreas protegidas cubren solo el 2 % de su territorio. Según el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) de Uruguay, existen varias carreteras nacionales que atraviesan o están cerca de las áreas protegidas, como la Ruta 9, que pasa por el área del Cerro Verde e Islas de la Coronilla; la Ruta 3, que se encuentra en las cercanías de Montes del Queguay; y la Ruta 15, cerca del área de Laguna de Rocha.

En Colombia, la presencia de carreteras en áreas protegidas es un problema significativo, especialmente en la Amazonía, donde vías ilegales y legales están causando deforestación, fragmentación del hábitat y facilitando actividades ilícitas como la ganadería y el cultivo de hoja de coca, como ha informado [Mongabay Latam](#).

El Parque Nacional Natural Chiribiquete es uno de los más afectados en Colombia, con vías ilegales que han causado deforestación significativa y que son utilizadas para actividades ilícitas. Varios tramos de vías ilegales han sido identificados dentro del parque, con 13 tramos dentro del área protegida, lo que ha causado deforestación y se ha convertido en un problema de seguridad. En esta reserva, [solo en lo que va de 2025, se han construido 18 kilómetros](#).



Deforestación, vía y colonización en el resguardo Yaguará, en los límites con el parque Chiribiquete, Colombia. Foto: cortesía FCDS

Las 13 vías que existen alrededor del Chiribiquete han permitido a las comunidades campesinas mejores condiciones de vida e ingresos a través de la venta de leche y ganado, pero también han habilitado la deforestación. Mongabay Latam envió una solicitud de información a la oficina de Parques Nacionales Naturales de Colombia, pero no tuvo respuesta.

En el informe se muestra que en Perú solo hay un 5 % de áreas protegidas afectadas por la construcción de carreteras. En este país existe el proyecto de la vía Genaro Herrera-Angamos, en Loreto, que amenaza reservas, como la Matsés. También existen carreteras ya existentes o departamentales que cruzan áreas protegidas o sus zonas de amortiguamiento, lo que requiere procedimientos de compatibilidad ambiental y consulta previa.

Desde la oficina del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) se informó a Mongabay Latam que existe un decreto que fortalece la protección

de áreas naturales y territorios indígenas frente a obras de infraestructura vial. Esta norma, aprobada en 2018, establece que se deben realizar estudios ambientales rigurosos para dar luz verde a la construcción de una carretera dentro de una reserva natural.

“No se trata de frenar el desarrollo, sino de planificarlo mejor. Una carretera mal ubicada puede destruir un ecosistema en pocas décadas. Una bien planificada puede conectar a las comunidades sin sacrificar naturaleza. El problema no es falta de conocimiento, sino falta de voluntad política y de coordinación”, remarcó Schauman.

Conflictos en Bolivia

En Bolivia existen casos donde construyen carreteras en áreas protegidas, como el caso del Parque Nacional Noel Kempff Mercado, donde un camino bordea el límite norte de esta reserva e ingresa a una zona donde se encuentra el cerro Manomó, según un estudio de la Fundación Bosque Seco Chiquitano (FBSC). “Las carreteras también podrían convertirse, en el futuro, en uno de los principales impulsores de la deforestación y degradación de la cobertura boscosa y otros hábitats naturales en la región”, afirmó Oswaldo Millard, biólogo e investigador de la FBSC.

Otro caso es el del Parque Nacional Madidi, donde se abrieron vías para que la minería ilegal pueda operar. Ruth Alipaz, representante de la Coordinadora Nacional de Defensa de los Territorios Indígenas Originarios Campesinos y Áreas Protegidas de Bolivia (Contiicap), afirmó a Mongabay Latam que en el Madidi no hay carreteras consolidadas, pero si hay caminos abiertos para beneficiar a la minería.

“La minería ilegal está avanzando por el río Tuichi, que atraviesa la zona núcleo del Madidi. Los mineros, en complicidad con algunos comuneros, expulsaron a guardaparques del lugar para extraer el oro y abrir vías sin problemas”, denunció Alipaz.



Una cisterna y camiones con combustible en Santa Cruz del Valle Ameno, a puertas del Parque Nacional Madidi, en Apolo, Bolivia. Foto: Marcelo Pérez

En el Madidi, ubicado en el norte del departamento de La Paz, en Bolivia, habitan más de 12 000 especies de plantas vasculares, 1100 especies de aves y cerca de 300 especies de mamíferos. Además, esta reserva reúne bosques nubosos, selvas de tierras bajas, ríos, arroyos, pantanos y hasta glaciares que están en los Andes bolivianos. El Madidi es hogar del 3.7% de los vertebrados y casi del 10 % de las aves que vuelan los cielos.

Además, en el Madidi se pretende consolidar un proyecto carretero que uniría los pueblos de Pelechuco y Apolo, en el norte del departamento de La Paz. Lo paradójico es que esos municipios ya están unidos por un camino que bordea la reserva, pero la intención ahora es restar tiempo al viaje entre esos poblados.

Según la Fundación Solón, existe otro camino que ingresa hasta la comunidad San José de Uchupiamonas, en pleno Madidi. El tramo completo de esta vía es Ixiamas-El Tigre-Tumupasa-Azariamas, y es identificada como la ruta LP14, licitada bajo el ítem de

“conservación vial” y que forma parte de la tramificación de la Red Vial Fundamental adoptada por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

Esta fundación añade que existen licitaciones para el mantenimiento de esta vía, que en total llega a 86 kilómetros. Solón también habla de “caminos secundarios” que están dentro del Madidi y otras áreas protegidas de carácter municipal, como el Bajo Madidi, que depende del municipio de Ixiamas.

Desde el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) se informó a Mongabay Latam que en Bolivia las reservas más afectadas por la construcción de vías son las que tienen el carácter subnacional y que las zonas de áreas protegidas donde más caminos existen están en la Amazonía, Chiquitania y el Chaco. Además, existe un caso en el altiplano boliviano, donde la reserva Eduardo Avaroa, en la frontera con Chile, está afectada por la apertura de vías para el contrabando y narcotráfico, según el SERNAP.

En 2017, el Gobierno de Evo Morales pretendía construir una carretera -con financiamiento brasileño- por medio de la reserva del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécuré (TIPNIS). Esa intención impulsó movilizaciones de los pueblos indígenas, quienes lograron paralizar las obras.

“Por el caso TIPNIS (que es una reserva natural donde se pretendía construir una carretera y donde hubo resistencia indígena) no se han propuesto más carreteras, pero si se ha implementado una política para ampliar la frontera agrícola flexibilizando las normas. Ese ha sido el principal factor para la deforestación”, comentó Marlene Quintanilla, investigadora de la Fundación Amigos de la Naturaleza (FAN).

Referencia:

Roads imperil South American protected areas; Santiago A. Schauman, Esteban G. Jobbágy, Josep Peñuelas, William F. Laurance, Germán Baldi; Grupo de Estudios Ambientales, IMASL-UNSL/CONICET, San Luis D5700HHW, Argentina;

Centro de Investigaciones Sobre Desertificación, CSIC-UV-GVA, 46113 València, Spain; CSIC, Global Ecology Unit CREAM-CSIC-UAB, Bellaterra, Catalonia, Spain; CREAM, 08193 Cerdanyola del Vallès, Catalonia, Spain; Centre for Tropical Environmental and Sustainability Science, College of Science and Engineering, James Cook University, Cairns, Queensland, Australia.

Fuente: Reportaje elaborado por Mongabay Latam y difundido el 11 de noviembre de 2025: <https://es.mongabay.com/2025/11/areas-protegidas-riesgo-carreteras-estudio/>