

Carreteras y ferrocarriles planificados impactarán el hábitat de 2.500 especies

Los proyectos de infraestructura de transporte planificados en 137 países afectarían los hábitats de casi 2.500 especies de animales como aves, anfibios y mamíferos, o el 60 % de las especies que un nuevo estudio, hecho por la ONU, tomó en consideración. Los trópicos son la zona en donde hay un mayor riesgo de que los nuevos proyectos aceleren el declive de especies. Los países que resultarían más afectados son Indonesia, Papúa Nueva Guinea, Brasil, Bolivia, Perú y Colombia.



1



Guardar



María Camila Bonilla

Periodista sección Colombia

Seguir





Las especies de animales de los países del trópico serían las más afectadas.

Foto: Óscar Guesgüan Serpa - Óscar Guesgüán

Escucha este artículo



0:00 / 8:08 1X

Hace un día inició la reunión para hablar sobre biodiversidad más importante de la década, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Biodiversidad (**COP15**). Más de 20,000 delegados y representantes llegaron desde más de 150 países a Montréal, Canadá, en los últimos días. Para hacerlo, utilizaron diferentes tipos de transporte, como **aviones**, buses y carros particulares.

Los proyectos de infraestructura de transporte son una parte importante de nuestra vida. Las carreteras en Colombia suman más de 206 mil kilómetros y conectan a regiones de un país con una geografía muy compleja. Pero estos desarrollos también tienen un impacto ambiental y ecológico. Un **informe** de la ONU, lanzado hoy durante la conferencia, analizó los riesgos potenciales, así como posibles beneficios, de los proyectos de carreteras y ferrocarriles en planeación.

El documento, que utilizó datos de los proyectos planeados en 137 países, estimó el impacto que grandes proyectos de transporte tendrían en poblaciones de animales, almacenamiento de carbono y retención de nitrógeno. Asimismo, el estudio indica qué efectos tendrían los proyectos en la creación de nuevos trabajos y el Producto Interno Bruto (PIB) de los países. (**También puede leer: El rol de Colombia en la reunión de biodiversidad más importante de la década**)

“Una **infraestructura de transporte** bien planificada es crucial para el

desarrollo humano. Pero nuestra expansión sigue suponiendo una enorme amenaza para la naturaleza. Es esencial que los gobiernos nacionales y la industria puedan sopesar las consecuencias ecológicas del desarrollo del transporte frente a los beneficios sociales y económicos”, indicó Andy Arnell, co-autor del estudio.

La investigación, desarrollada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (Unep), concluyó que las carreteras y ferrocarriles planificados atravesarán unos 60.000 kilómetros de zonas protegidas o áreas clave para la biodiversidad. Los efectos más graves para estas áreas se encuentran en el centro y oeste de Europa y Suramérica.

Los proyectos, además, afectarían los hábitats de casi 2.500 especies de animales como aves, anfibios y mamíferos, o el 60 % de las especies que el estudio tomó en consideración. De estas, 42 especies enfrentan un riesgo de más del 10 % de disminuirse. Los trópicos son la zona del mundo en donde hay un mayor riesgo de que los nuevos proyectos aceleren el declive de especies. Los países que resultarían más afectados, indica el estudio, son Indonesia, Papúa Nueva Guinea, Brasil, Bolivia, Perú y **Colombia**.

Las carreteras y ferrocarriles planeados podrían también provocar la liberación de 883 millones de toneladas de carbono procedentes de los árboles y la vegetación que se eliminarían. Los árboles retienen, naturalmente, dióxido de carbono, uno de los gases de efecto invernadero (GEI) más conocidos. Liberar este gas a la atmósfera contribuye al calentamiento del planeta. **(Le puede interesar: El primer mapa de las vías más riesgosas para los animales en Colombia)**

Por otra parte, la investigación concluyó que estos proyectos crearán 2,4 millones de nuevos puestos de trabajo en todo el mundo. Las nuevas carreteras y ferrocarriles provocarían un aumento del PIB del 1.3 % en países “en desarrollo” en regiones como África y Suramérica, mientras que, en Norteamérica, Europa y Australasia, generarían un aumento del 0.1 %.

Los países con más kilómetros de infraestructura de transporte planeada son

China (75,153 km), Rusia (38,370 km) y Brasil (23,814 km). Con base a los riesgos ambientales y beneficios económicos que representarían los proyectos de infraestructura, los investigadores clasificaron los países en cuatro categorías. La primera considera los proyectos que tienen un mayor riesgo y menor beneficio, donde están Bolivia, Perú y Hungría. Después, está la categoría de mayor riesgo y mayor beneficio, donde están países como Indonesia, Rusia, China, Brasil y Argentina.

Después, en la categoría de menor riesgo y menor beneficio están la mayoría de países, repartidos, sobre todo, por África, el norte de **América del Sur**, Australia y partes de Asia. Esta categoría, indica el estudio, amerita un análisis de la rentabilidad de la inversión. Por último, está la categoría de menor riesgo y mayor beneficio, donde están países de Asia meridional y Asia Central, así como Estados Unidos y México.

Los investigadores crearon una herramienta en línea para visualizar los riesgos y beneficios de los proyectos en distintos países del mundo. Se puede consultar a través del siguiente [enlace](#).

¿Qué implicarían estos resultados para la planeación de los países? En una presentación de los hallazgos, Han Men, representante de China en el Centro Mundial de Vigilancia de la Conservación (WCMC por sus siglas en inglés) de la Unpec, dijo que: “No vemos este estudio como un reemplazo de la planeación nacional, pero es una buena herramienta para alimentar este proceso”.

Arnell, uno de los coautores, explicó además que el estudio no es completamente detallado, sino que “ofrece una instantánea de los proyectos, las especies amenazadas y las emisiones e impactos económicos, y no anula la necesidad de realizar evaluaciones locales y regionales detalladas de los riesgos y beneficios de los proyectos”.

Men señaló que, al necesitar, necesariamente, de la infraestructura, la planeación nacional debería considerar un proceso integral para realizarla. Por ejemplo, al considerar los impactos de los proyectos en la que los científicos llaman

considerar los impactos de los proyectos en lo que los científicos llaman “conectividad ecológica”.

Como había explicado Julián Leyva, ingeniero forestal del Instituto Nacional de Vías (Invías), hace unos meses a este **diario**, “cuando se hace una vía nueva, rompe el esquema de ecosistema, lo divide. Las especies de **fauna** buscan pasar de un lado a otro, manteniendo sus patrones usuales”. Entonces, uno de los efectos de vida real que pueden tener algunas carreteras es que afectan los recorridos de muchas especies de animales.

El resultado de esto puede ser drástico para la vida de algunas especies de animales, que terminan teniendo un mayor riesgo de ser atropelladas en la carreteras. En Colombia, el riesgo es grande para las zarigüellas, el zorro perro, los osos hormigueros, las ardillas y las iguanas, pero se estima que más de un millón de animales han muerto en las vías colombianas desde que se empezó a registrar el problema.

Esta historia fue producida como parte de la Beca COP15 de la CDB de 2022 organizada por Earth Journalism Network de Internews.

■ **¿Quieres conocer las últimas noticias sobre el ambiente?** Te invitamos a verlas en **El Espectador**. 



La existencia del periodismo de El Espectador **es muy importante para Colombia**. Trabajamos cada día para estar a la altura de **esa responsabilidad**.

Suscríbete



Por María Camila Bonilla

Periodista con intereses en las áreas de medio ambiente, movimientos sociales y democracia, y conflictos y paz.

✉ mbonilla@elespectador.com

Sequir