PUNTO de EQUILIBRIO

CENTRO DE INVESTIGACIÓN | UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

CRECIMIENTO ECONÓMICO

Políticas de crecimiento económico y de conservación de biodiversidad: ¿pueden ir de la mano? por Julio Aguirre

Autor

Julio Aguirre

aguirre_jc@up.edu.pe

05 julio, 2021

Empieza un nuevo gobierno con múltiples retos por delante. En materia ambiental, la drástica reducción de la deforestación es uno de ellos. De acuerdo al Ministerio del Ambiente (MINAM), entre los años 2001 y 2019, se ha perdido, en promedio, aproximadamente, 128 mil hectáreas por año de cobertura boscosa, totalizando más de 2.4 millones de hectáreas en dicho periodo, casi equivalentes al 7% y 24% de las superficies de Loreto y Ucayali, respectivamente. Si dicho total se analiza a nivel de cada uno de los últimos cuatro gobiernos, es preocupante el ritmo al que ha venido aumentando la deforestación, pues la "cuota" del total deforestado es creciente: 19%, 23.6% y 31.1% durante los periodos de Toledo, García y Humala, respectivamente; y, durante los 4 años de Kuczynski – Vizcarra, un 25.6%, que ya excede lo deforestado durante el quinquenio de García.

Con un crecimiento promedio anual del PBI de 4.9% desde el año 2001, se puede notar lo difícil que resulta implementar políticas para el crecimiento económico que no pongan en riesgo nuestra biodiversidad. Una de esas medidas suele ser la expansión vial. Ciertamente, además de las actividades de agricultura, minería y tala ilegal, la construcción de carreteras es otro determinante de la deforestación. Y si bien, entre los años 2001 y 2006, la infraestructura carretera no cambió mucho, desde el año 2007, prácticamente, se duplicó. Frente a ello, una de las acciones adoptada por el Estado ha sido el establecimiento de áreas naturales protegidas (ANP) como política de conservación: de 52 ANP en el año 2001 a 243 ANP en el año 2019, arribándose, aproximadamente, a 23 millones de hectáreas (17.6% del territorio nacional.

Lo anterior llama a reflexionar sobre hasta qué punto los impactos de una política de crecimiento económico -como la construcción de vías- pueden neutralizar a los de una política de conservación -como el establecimiento de ANP. Si el nuevo gobierno tiene en mente mantener ambas políticas, es pertinente analizar su

impacto sobre la deforestación. Esto es precisamente lo que hacemos, junto a Elmer Guerrero y Yohnny Campana, en una reciente publicación [1].

Para dicho fin, dividimos el país en grillas o cuadrículas de 20x20 Km. para realizar sobre ellas un análisis estandarizado e independiente de las divisiones geopolíticas determinadas por los departamentos, provincias o distritos. Así, en grillas con poca presencia de carreteras, la presencia de ANP entre los años 2006 y 2016 redujo en 0.7 Km2 el área deforestada. Por su parte, teniendo en consideración que, entre los mismos años, se expandió fuertemente la infraestructura vial, se encontró que en grillas con poca presencia de ANP, dicha infraestructura incrementó la deforestación, en 7.1 Km2. Sin embargo, en grillas con ANP y en presencia de carreteras, la fuerza protectora de ANP llega, afortunadamente, a neutralizar el impacto de las carreteras en la deforestación reduciéndola en 6.5 Km2.

Los resultados sugieren que, si bien es destacable la bondad que ha tenido la creación de ANP, al momento de analizar, en valor absoluto, las magnitudes de los efectos de ambas políticas, la de expansión vial y la de creación de áreas naturales, preocupa que en neto el efecto de la primera domine al de la segunda. Es decir, el impacto de la cercanía a las vías de comunicación se impone sobre el efecto protector de las áreas naturales.

Adicionalmente, ha sido posible observar que alrededor del 80% de la deforestación total ocurre en superficies con distancias inferiores a 10 Km de vías departamentales y nacionales. Así, en aquellos espacios geográficos sin protección por ANP se ha dado el 60% de la deforestación, mientras que el 20% tiene lugar en espacios con algún nivel de protección. Esto está en línea con lo que literatura en el tema encuentra: las oportunidades de mercado que el acceso a las carreteras brinda serán aprovechadas mientras exista infraestructura vial al alcance, imponiéndose incluso a la presencia de áreas de protección.

Lo anterior no pretende sugerir que no debería continuarse con la expansión de carreteras, pero sí quizás que las medidas de conservación de la biodiversidad, en este caso del bosque, tengan en consideración las restricciones que sus acciones pueden enfrentar, lo que podría afectar o poner en juego los efectos deseados.

Frente a ello, se plantean un par de recomendaciones. La primera consiste en que tanto Ministerio de Transporte y Comunicaciones como el Ministerio del Ambiente coordinen en forma estrecha su accionar, tal que el cierre de brechas de infraestructura de transporte sea ejecutado en forma sostenible sin poner en riesgo la cobertura forestal y que la protección del bosque sea considerada una condición necesaria. Es importante tener presente que a nivel mundial la deforestación puede contribuir más a las emisiones de gases de efecto invernadero que a las del propio sector transporte (Burgess et al, 2012) [2].

Finalmente, es importante aprovechar la era digital para integrar sistemas de información de dichos ministerios con los de otros entes, como los gobiernos

regionales y locales, la Superintendencia Nacional de Registros Públicos, el Instituto Geográfico Nacional y el Ministerio de Energía y Minas. En esencia, es crucial la vinculación de información catastral predial que haga más seguro el otorgamiento de permisos y/o autorizaciones, así como la evaluación de áreas plausibles de construcción de vías, con tal de evitar, no sólo alguna sobreposición sino contar con un mejor dimensionamiento de las implicancias que tendría el establecimiento de ANP sobre áreas ocupadas legal o ilegalmente.

[1] Aguirre, J., Guerrero, E. and Campana, Y. (2021). "How effective are protected natural areas when roads are present? An analysis of the Peruvian case?" Environmental Economics and Policy Studies [https://doi.org/10.1007/s10018-021-00304-y].

[2] Burgess, R., Hansen, M., Benjamin, A.O., Potapov, P. y Sieber, S. (2012). “The Political Economy of Deforestation in the Tropics”, The Quarterly Journal of Economics, pp. 1707–1754.