

"Cinco proyectos viales dañinos para la Amazonía [5 proyectos viales dañinos para la Amazonía]", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 08 de noviembre de 2024.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/seccion-ambiente-actualidad-noticias/08/11/2024/5-proyectos-viales-peligrosos-para-la-amazonia>

Fecha de consulta: 14/11/2024.

5 proyectos viales dañinos para la Amazonía

Publicado: 08/11/2024



Foto: Heraldo Pérez

Proyectos analizados favorecen el abastecimiento de insumos y rutas de exportación a favor de 12 zonas cocaleras y 8 cuencas donde operan economías ilegales.

Servindi, 8 de noviembre, 2024.- La Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS Perú) identificó cinco proyectos viales que ampliarán de forma considerable las rutas para el abastecimiento de insumos y exportación de productos ilícitos.

Tales rutas favorecen a 12 zonas cocaleras y 8 cuencas donde opera el narcotráfico y la minería ilegal y comprenden las regiones de Loreto, Huánuco, San Martín, Ucayali, Pasco, Junín y Cusco.

Además, las iniciativas viales han sido planificadas cerca de sectores donde operan grupos armados ilegales de Colombia y Brasil, como el Comando Vermelho y disidentes de las FARC.

Ello ocasionaría que estas bandas internacionales extiendan su control territorial en zonas específicas de dichas regiones amazónicas.



Foto: El País

Según el análisis realizado, los proyectos públicos no cuentan con criterios técnicos de planificación adecuados, lo que representa un riesgo para la seguridad nacional.

Eso debido a que fortalecerán las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal, así como la gobernabilidad y la paz social de amplias zonas de la Amazonía peruana.

La información fue recogida en el informe [¿Hacia la resiliencia de las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal?](#), donde la FCDS Perú plantea la urgente necesidad de

rediseñar la planificación y formulación de proyectos viales en el ámbito amazónico bajo un enfoque territorial y de intervención temprana.

El especialista en infraestructura vial y uno de los autores de este informe, Ciro Salazar, explicó que, si bien dichos proyectos viales pueden facilitar el acceso a servicios públicos y dinamizar el comercio, también beneficiarán a diversas actividades ilegales.

Por ello es urgente fortalecer los instrumentos de gestión vial y vincularlos a la lucha contra las economías ilícitas.

“La brecha de infraestructura vial en la Amazonía peruana supera los 12 mil kilómetros, una extensión equivalente a cinco veces toda la carretera Panamericana (desde Tumbes hasta Tacna)” dijo Salazar.

“Por eso, es importante que desde el Estado se pueda planificar el desarrollo vial con instrumentos de gestión que contemplen la variable logística de la ilegalidad, a fin de beneficiar a la población y no a economías ilícitas”, dijo el especialista.

Asimismo, subrayó la importancia de que el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan) provea de insumos metodológicos para fortalecer la elaboración de los planes viales.

En ella se debe incorporar información de inteligencia de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional sobre actividades ilegales en las zonas a intervenir y tener un enfoque de intervención temprana para abordar la problemática de la ilegalidad desde el planeamiento vial.

¿Cuáles son los proyectos?

Según la información analizada en el informe de la FCDS Perú, se trata de los proyectos viales Puerto Arica-Flor de Agosto, Bellavista-El Estrecho y Jerano Herrera-Colonia Angamos en la región Loreto; así como las iniciativas Pucallpa-Cruzeiro do Sul y Pucallpa Puerto Breu en la región Ucayali.

En todos los casos, estos proyectos viales permitirán la provisión de insumos de la ciudad hacia las zonas cocaleras del Putumayo, Bajo Amazonas, Bajo Ucayali, entre otras.

Ellas se convertirán en rutas alternativas para exportar productos ilícitos (cocaína, oro, etc.) hacia Brasil y Ecuador; facilitarán la ampliación de cultivos ilícitos de hoja de coca y posicionaría a las ciudades amazónicas como centros logísticos de la ilegalidad.

El especialista Ciro Salazar destacó que urge la necesidad de incorporar el enfoque territorial en el planeamiento vial, de tal forma que las nuevas infraestructuras públicas incorporen las propuestas de actores locales en función de cada problemática.

De esa manera, deben efectuarse intervenciones multisectoriales complementarias para lograr impactos tangibles en la población.

Cabe resaltar que este informe fue compartido con instituciones públicas de todos los niveles de gobierno, así como a organizaciones sociales, con la finalidad de contribuir a la toma de decisiones de las autoridades locales, regionales y nacionales.



Foto: Mongabay

Sobre FCDS Perú

La Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS Perú) trabaja con múltiples aliados para crear soluciones sostenibles que conserven la biodiversidad y generen bienestar humano en Sudamérica. Conoce más en www.fcds.org.pe

Vías identificadas en Loreto y Ucayali que facilitarían las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal

Proyecto	Función en la cadena de abastecimiento del narcotráfico y la minería ilegal	Zonas cocaleras a las que se puede vincular	Cuencas con minería ilegal a las que se puede vincular	Grupo ilegal internacional beneficiado
Puerto Arica – Flor de Agosto (LO 102)	a. Ruta alternativa para la exportación hacia Brasil y Ecuador. b. Permite una ruta multimodal para la provisión de insumos desde Iquitos al Putumayo. c. Permite la provisión de insumos desde Putumayo hacia el Napo. d. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno.	Putumayo y Bajo Amazonas (Loreto)	Putumayo, Napo, Curaray , Pintuyacu , Nanay (Loreto)	Disidencias FARC, PCC, Comando Vermelho
Bellavista – El Estrecho (PE 5NI)	a. Ruta alternativa para la exportación hacia Brasil y Ecuador. b. Crea una ruta directa Iquitos-Putumayo para provisión de insumos. c. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno.	Putumayo, Bajo Amazonas y Yaguas (Loreto)	Putumayo, Napo, Curaray , Pintuyacu , Nanay (Loreto)	Disidencias FARC, PCC, Comando Vermelho
Jerano Herrera – Colonia Angamos (LO 105)	a. Ruta alternativa multimodal para la exportación hacia Brasil por la cuenca del Yavarí. b. Permite una ruta multimodal de provisión de insumos desde Iquitos o Pucallpa hacia zonas cocaleras en la cuenca del Yavarí. c. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno.	Bajo Amazonas y Contamana (Loreto); Bajo Huallaga (Loreto- San Martín); Aguaytía y Calleria (Ucayali)	Pintuyacu , Nanay, Napo, Curaray (Loreto)	Comando Vermelho
Pucallpa – Cruzeiro do Sul (PE 18C)	a. Ruta alternativa de exportación hacia Acre (Brasil) paralela al río Abujao . b. Ruta alternativa para provisión de insumos a la zona cocalera de Calleria y de minería en el río Abujao . c. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca y de minería aurífera en la cuenca del Abujao .	Huallaga (San Martín-Huánuco); Contamana (Loreto); Aguaytía, Calleria, Bajo Ucayali (Ucayali); PichisPalcazu -Pachitea (Huánuco - Pasco)	Abujao (Ucayali)	Comando Vermelho
Pucallpa – Puerto Breu (UC 112 y 105)	a. Mejoramiento de ruta de exportación hacia Acre (Brasil). b. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno. c. Facilitaría la provisión de insumos desde Pucallpa hacia sembríos de zonas cocaleras Bajo Ucayali y Sepahua- Mishahua .	Contamana (Loreto); Aguaytía, Calleria, Bajo Ucayali, Sepahua- Mishahua (Ucayali); PichisPalcazu -Pachitea (Huánuco-Pasco); VRAEM; La Convención-Lares (Cusco)	–	Comando Vermelho

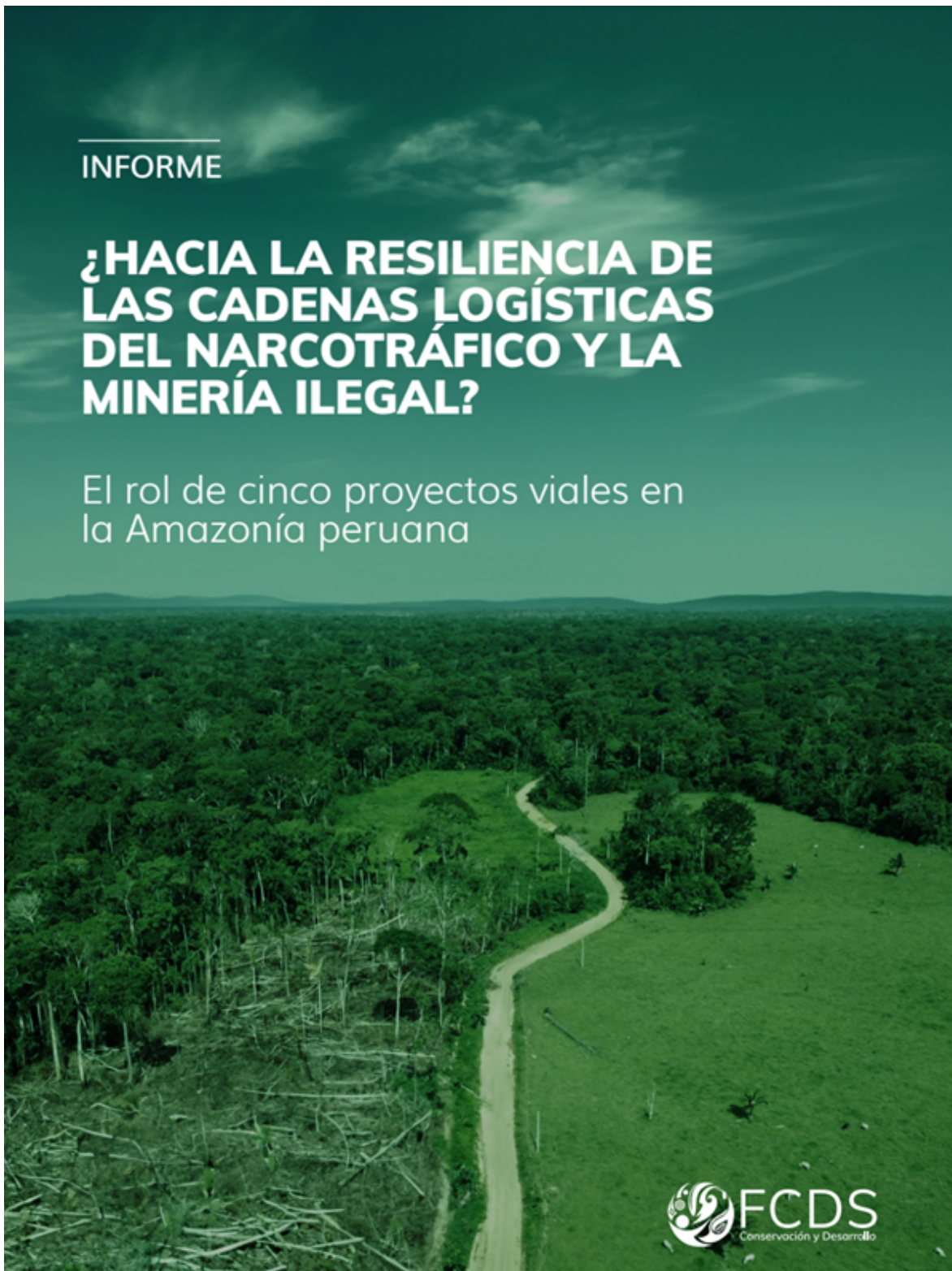
Foto: FCDS

El informe técnico lo pueden descargar aquí: <https://bit.ly/3AE2E9U>

INFORME

¿HACIA LA RESILIENCIA DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DEL NARCOTRÁFICO Y LA MINERÍA ILEGAL?

El rol de cinco proyectos viales en
la Amazonía peruana



Portada de informe. Foto: FCDS