

"Día crucial para 'carretera de la muerte' en Madre de Dios", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 01 de marzo de 2016.

Consultado en:

<http://www.servindi.org/actualidad-noticias/01/03/2016/dia-crucial-para-carretera-de-la-muerte-en-madre-de-dios>

Fecha de consulta: 14/08/2017.



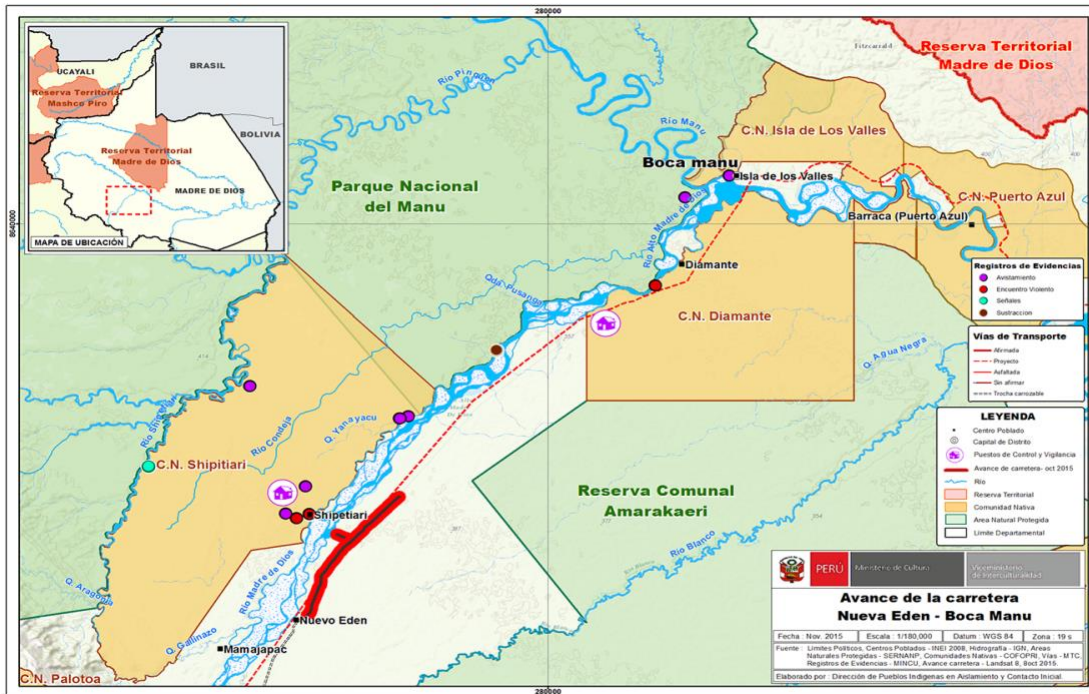
Carretera Nuevo Edén - Shipetiari. Fuente: SPDA

Servindi, 1 de marzo, 2016 - La llamada "carretera de la muerte", que amenaza al Parque Nacional Manu y a la Reserva Comunal Amarakaeri porque la ruta se utilizaría para transportar combustible para la minería ilegal, la extracción ilegal de madera y facilitaría la invasión de territorios indígenas tendrá un día crucial en el Congreso de la República.

Y es que el martes 1 de marzo la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República debatirá la insistencia al proyecto de Ley que declara de "interés nacional" la carretera Nueva Edén – Boca Colorado, en el departamento amazónico de Madre de Dios. El proyecto de Ley, presentado por el congresista Amado Romero, conocido como "comeoro", fue aprobado por el Pleno del Congreso en noviembre de 2015. Sin embargo, fue

observado por el presidente Ollanta Humala en diciembre de ese año por considerar que sería una grave amenaza y aumentaría la deforestación en la Amazonía, entre otras razones.

La carretera que busca unir Nueva Edén – Boca Manu – Boca Colorado en Madre de Dios, tiene un aproximado de 12 km. de largo y se contempla ampliarla de 3 a 20 metros de ancho.



### Mapa de avance de la carretera Nueva Edén - Boca Manu a octubre de 2015 elaborado por el Ministerio de Cultura

Para el Ministerio del Ambiente y el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) la construcción de la carretera afectaría áreas naturales protegidas de extraordinaria riqueza por su enorme biodiversidad.

Además, según el Ministerio de Cultura, la construcción de esta carretera pondría en riesgo la vida de los indígenas Mashco Piro y Matsigenka —poblaciones indígenas en aislamiento voluntario—, caracterizados por su alta vulnerabilidad y se convertiría en puerta abierta para el desplazamiento de terceros, ajenos a la tierra de estos pueblos.

Si bien anotó que el proyecto "responde a expectativas legítimas de la población local para facilitar su conectividad con centros urbanos mayores (...) las consecuencias de la construcción de esta carretera podrían ir más allá de mejorar el transporte de productos y acceso a servicios" manifestó el Ministerio de Cultura.

"La apertura de vías en zonas poco intervenidas de la Amazonía viene usualmente acompañada de procesos de ingreso de foráneos a territorios indígenas y áreas naturales protegidas, así como la exacerbación de economías ilegales presentes en la región".

"En este caso los problemas relacionados a la minería y tala ilegal que azotan Madre de Dios, presentan un contexto sumamente peligroso para la apertura de esta vía y en buena cuenta explican los intereses de ciertos sectores para su construcción" prosiguió el Ministerio de Cultura en un comunicado.

"Asimismo, debido a la gran vulnerabilidad a nivel inmunológico y social que caracterizan a los indígenas en situación de aislamiento, la apertura de una carretera cercana a sus territorios significa una amenaza de alto riesgo" anotó.

#### Incumplimiento de la normativa ambiental

"Para la ejecución de cualquier carretera es necesario el cumplimiento de una serie de condiciones y normativa ambiental que garantice la minimización de los impactos, como la elaboración de estudios de Impacto Ambiental y su conformidad por la autoridades competentes. Ello no ha ocurrido en este caso" advirtió Pedro Solano, director ejecutivo de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA).

"Dadas las características de la zona que cuenta con áreas naturales protegidas de importancia nacional, resulta aún más grave la insistencia por parte del Congreso" agregó el representante de la SPDA.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso debe evaluar nuevamente este proyecto y se espera que tome en consideración que el proyecto no cuenta con el estudio

ambiental correspondiente ni con la Opinión Técnica Previa Vinculante que emite el SERNANP, requisito indispensable para su construcción, prosiguió Solano.

“La conectividad vial es muy importante para el desarrollo de nuestro país, pero el Congreso debe respetar la normatividad establecida. Esperamos que los miembros de la Comisión evalúen la opinión de las instituciones especializadas y tomen una decisión que no represente un riesgo para la Amazonía” finalizó Solano.