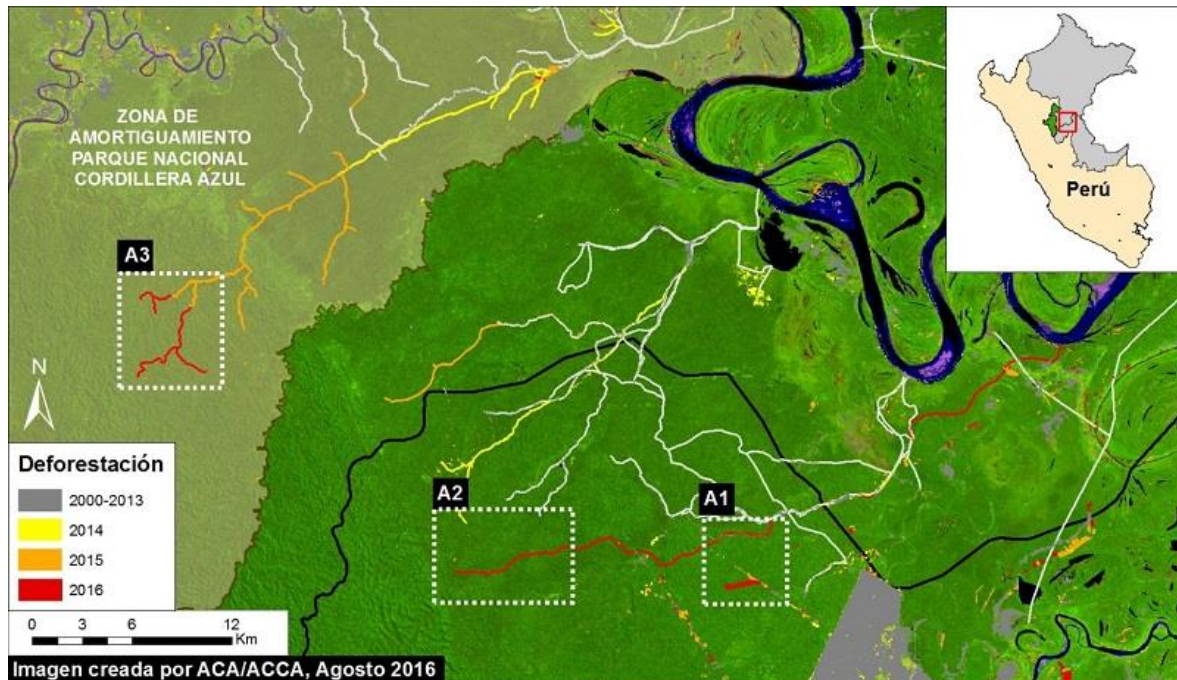


"No más carreteras en Áreas Naturales Protegidas y en Reservas Indígenas", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 27 de marzo de 2018.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-noticias/27/03/2018/no-mas-carreteras-en-areas-naturales-protegidas-y-en-reservas>

Fecha de consulta: 19/03/2020.



DAR, 27 de marzo, 2018.- La inmensidad de la Amazonía con su riqueza incontrastable se ve amenazada por diferentes proyectos, como los de infraestructura, energía e industrias extractivas. La deficiente gestión de estas actividades genera impactos que en la mayoría de los casos son irreparables, o toman mucho tiempo en ser remediados. Las carreteras son del tipo de proyectos que sin una adecuada planificación, una vez implementados, cambian la historia de manera negativa para las personas y las especies que se encuentran cerca a estas obras.

Desde DAR creemos que para enfrentar estas situaciones es prioritario que los sectores responsables realicen acciones concretas para frenar y evitar estos impactos, pero principalmente que se desarrollen considerando todos los aspectos: sociales, ambientales, económicos; de modo que se resguarden los derechos de los pueblos indígenas –

especialmente a aquellos en situación de aislamiento voluntario y contacto inicial - y las áreas de conservación de natural.

Por estas razones es una buena noticia que El Ministerio de Transportes y Comunicaciones publicó el [Decreto Supremo N° 005-2018-MTC](#), que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC(1).

¿Qué beneficios trae este nuevo Decreto Supremo?

La norma plantea principalmente que: *El MTC actualizará y/o modificará el clasificador de rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, a fin de excluir, de conformidad con la legislación vigente, las rutas y/o tramos viales proyectados cuya trayectoria comprenda Áreas Naturales Protegidas (ANP).* Para entender bien lo que señala la norma, es preciso conocer cada una de las ANP mencionadas por la Ley, y las razones de la importancia de cada una de ellas. Las ANP mencionadas son:

Zonas excluidas por el D.S. N° 055-2018-MTC	Áreas específicas.
a. Áreas Naturales protegidas de uso indirecto ¹	Estas áreas permiten la investigación científica no manipulativa, la recreación y el turismo, en zonas apropiadamente designadas y manejadas para ello. No está permitido la extracción de recursos naturales, así como modificaciones y transformaciones del ambiente natural. Parques Nacionales, Santuarios Nacionales y los Santuarios Históricos (Ley No. 26834).
b. Reservas territoriales / Reservas Indígenas	Reservas Territoriales se crean en beneficio de los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial. Su categorización se determina de acuerdo a sus modos tradicionales de aprovechamiento de los recursos naturales. En caso de los PIACI, la finalidad es preservar la salud y la vida de las poblaciones indígenas que se encuentran en este espacio intangible. Las reservas territoriales se encuentran amparadas en el Decreto Ley N° 22175, Ley de Comunidades Nativas y de Desarrollo Agrario de la Selva y Ceja de Selva.
c. Áreas Naturales Protegidas de uso directo ² .	Permiten el aprovechamiento o extracción de recursos, prioritariamente por las poblaciones locales, en aquellas zonas y lugares y para aquellos recursos, definidos por el plan de manejo del área. Otros usos y actividades que se desarrollen deberán ser compatibles con los objetivos del área. Reservas Nacionales, Reservas Paisajísticas, Refugios de Vida Silvestre, Reservas Comunes, Bosques de Protección, Cotos de Caza y Áreas de Conservación Regionales (Ley No. 26834).
d. Zonas de amortiguamiento (que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte del SERNANP).	Son Zonas de Amortiguamiento aquellas zonas adyacentes a las Áreas Naturales Protegidas del Sistema, que por su naturaleza y ubicación requieren un tratamiento especial, para garantizar la conservación del área protegida. El Plan Maestro de cada área definirá la extensión que corresponda a su Zona de Amortiguamiento. Las actividades que se realicen en las zonas de Amortiguamiento no deben poner en riesgo el cumplimiento de los fines del Área Natural Protegida (Ley No. 26834).

Se entiende que las diferentes categorías asignadas a cada una de estas áreas se basan principalmente en las actividades que se pueden realizar en ellas, el uso de los recursos, el sector responsable que las gestiona y regula, y la permisibilidad para acceder a estas zonas(4). Es decir que, antes de otorgar la categorización, los sectores correspondientes realizan una serie de evaluaciones que permitan reconocer la importancia de cada aspecto que integra este territorio para ser reconocido como especial y/o único. De manera general los aspectos pueden comprender: especies naturales únicas, presencia de pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial.

Por otro lado, anteriormente, las carreteras proyectadas en el SINAC no tomaban en cuenta la superposición con ANP y Reservas Territoriales/Reservas Indígenas para pueblos en aislamiento y contacto inicial, por lo que se generaban discusiones y diferentes posiciones en cuanto a la importancia antropológica y ecosistémica de las ANP frente a los beneficios

económicos que ofrecían estas obras. Ahora, con esta norma, se deja explícita la exclusión del diseño y ejecución de proyectos viales en las áreas mencionadas, además el MTC otorga un peso importante a las ANP, lo cual también deberá ser considerado por el Ministerio de Economía y Finanzas dentro de la asignación del presupuesto anual.

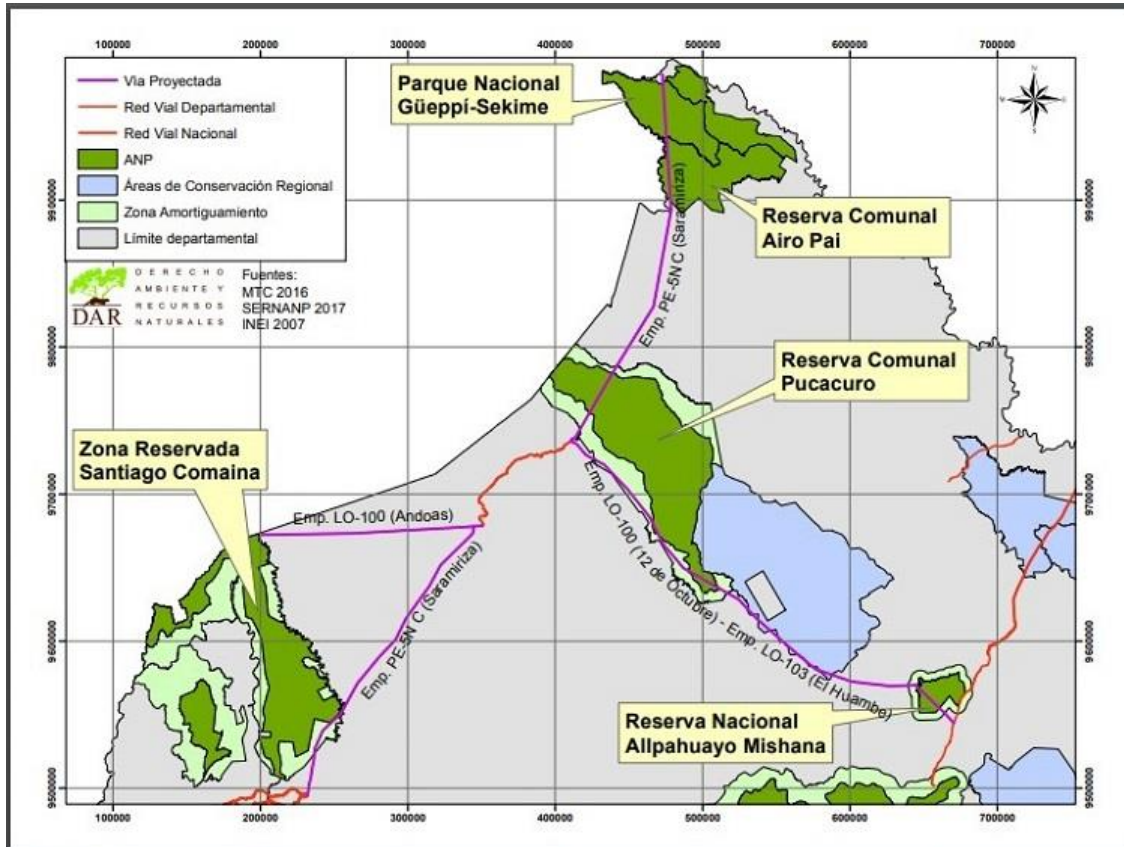
Puntos por especificar

Cabe mencionar también que, en algunas de estas zonas ya se realizan actividades agrícolas que tienen la necesidad de transportar sus productos a través de trochas carrozables y/o carreteras. Por ende, la norma debe señalar algunas especificaciones sobre cómo será el trato en estos casos, y de esta manera no generar discrepancias entre el Estado y la ciudadanía.

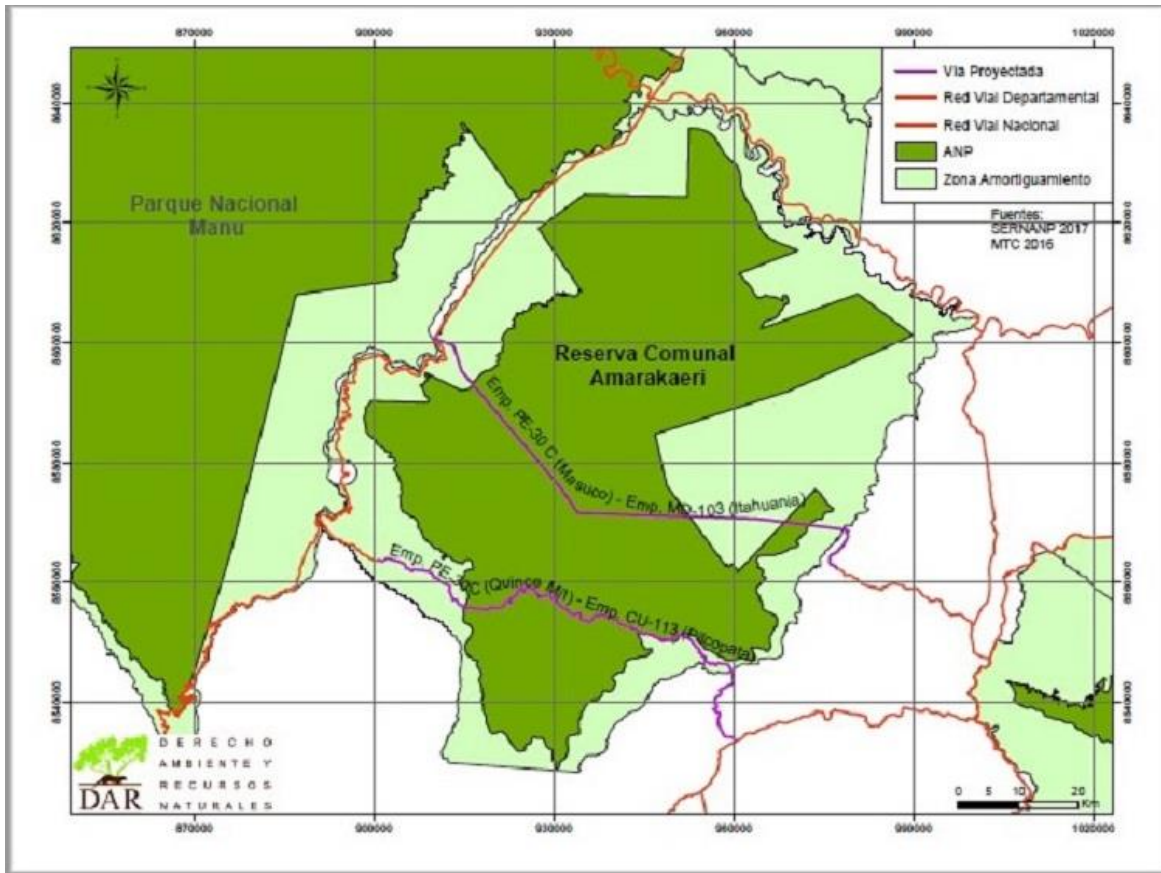
Recordemos también que la [Ley N° 30723](#) “Ley que declara de prioridad e interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables en el departamento de Ucayali”, pone en riesgo *áreas naturales protegidas: los parques nacionales Alto Purús, Cordillera Azul y Sierra del Divisor; las reservas comunales Purús y El Sira; y el Área de Conservación Regional Imiría; reservas indígenas: Murunahua, Isconahua y Mashco Piro y la reserva territorial para pueblos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial Kugapakori Nahua, Nanti y Otros*(5). Con la promulgación de este Decreto Supremo ¿se replanteará lo propuesto por la [Ley N° 30723](#)? De acuerdo al carácter de la Ley, esta debería adaptarse a lo dispuesto por el Decreto analizado, sin embargo queda abierta la pregunta para un posterior análisis.

Asimismo, existen una serie de proyectos de carreteras en la Amazonía que en ciertos tramos pasarían por áreas sensibles, y según la base de datos del MTC actualizada al 2016, aún son vigentes:

La Carretera Nor Oriental “Iquitos-Samiriza(6)”, esta afectaría el Área de Conservación Regional Comunal Alto Nanay - Pintuyacu - Chambira (cuena del río Tigre) y de la zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Pucacuro, la primera de administración regional (GORE Loreto) y la segunda de administración nacional (SERNANP). Ambas ANP consideradas de importancia para garantizar la conectividad y conservación de la diversidad biológica que en ambos espacios se encuentran.



La carretera de Madre de Dios, tramo: Nuevo Edén-Boca Manu-Boca Colorado propuesta por Proyecto de Ley N° 2320/2012-CR. Sobre esta obra, el Ministerios de Ambiente, Cultura, Justicia y del Servicio Nacional de Áreas Naturales (SERNANP), y la Defensoría del Pueblo, declararon su inviabilidad. Pero que aún no ha sido descartada, por lo que representa un peligro para la región de Madre de Dios. Esta carretera ocasionaría graves daños ambientales y sociales en el tramo Nuevo Edén, Boca Manu y Boca Colorado; pues, atravesaría las zonas de amortiguamiento del Parque Nacional del Manu y de la Reserva Comunal Amarakaeri(7).



Finalmente, se entiende que la promulgación de este Decreto, es un esfuerzo del MTC para articular los proyectos que promueve, con las funciones que desarrollan el MINAM y el MINCU. Esta iniciativa, genera expectativas en cuanto al interés del MTC por implementar mejores políticas y prácticas socioambientales en el diseño de sus proyectos, pues ha integrado normas del sector ambiente y cultura para delimitar la construcción de carreteras, lo cual, es una necesidad planteada desde hace muchos años.

En ese sentido, cobra importancia la implementación de herramientas de gestión que mejoren el uso de los recursos naturales a través de la planificación, como la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), la cual mejoraría y fortalecería la gestión de obras viales al considerar los riesgos ambientales que los proyectos podrían ocasionar. Cómo se puede colegir, el camino para una mejor generación de caminos en la Amazonía y en el Perú es largo, y está en un continuo proceso de reconstrucción.

Más información sobre proyectos de infraestructura:

- http://www.dar.org.pe/noticias/dar_opina_carreterasbosques/
- https://issuu.com/darperu/docs/panorama_financiamiento_vfg
- https://issuu.com/darperu/docs/abc_eae_2013

Notas:

- (1) Ver el Registro nacional de carreteras – RENAC: <https://goo.gl/KbMGfL>
- (2) Aquellas que no permiten la extracción de recursos naturales, así como las modificaciones y transformaciones del ambiente natural.
- (3) Se permite el aprovechamiento o gestión de recursos, prioritariamente por las poblaciones locales
- (4) Ver la lista oficial de las ANP: <https://goo.gl/CxjbUz>
- (5) DAR 2017. Carreteras y bosques: una historia de desamor. Ver: <https://goo.gl/9quEC7>
- (6) El 04 de octubre del 2017 se aprobó la Ley N° 30670.- Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera Iquitos-Saramiriza para su interconexión con la Costa Norte.
- (7) SERNANP. ¿Por qué no debe aprobarse el predictamen de insistencia de la ley sobre la carretera de madre de dios, tramo nuevo edén - boca manu - boca colorado? Ver: <https://goo.gl/W1EzSn>