

"Congreso aprueba otra carretera que impactaría a 23 comunidades", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 01 de junio de 2021.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-noticias/01/06/2021/congreso-aprueba-nueva-carretera-que-impactaria-23-comunidades>

Fecha de consulta: 20/02/2025.

### **Congreso aprueba otra carretera que impactaría a 23 comunidades**

Publicado: 01/06/2021



La carretera en áreas tropicales incentiva la deforestación. Foto: Vico Méndez / Actualidad Ambiental.

**Proyecto de ley que propone crear Carretera Interoceánica vial centro fue aprobada por el Congreso, sin contar con opiniones técnicas favorables y saltándose consulta previa.**

Servindi, 1 de junio, 2021.- El Congreso de la República aprobó el Proyecto de Ley 6916 que propone la creación de la Carretera Interoceánica vial centro, pese a no contar con opiniones técnicas favorables.

El proyecto, que plantea conectar vías de Lima, Junín y Ucayali para mejorar la conexión comercial entre Perú y Brasil, atravesaría al menos 23 comunidades indígenas que no fueron consultadas.

Una iniciativa similar, que pone en riesgo a comunidades nativas, fue aprobada hace menos de un mes, advierte Diego Saavedra, quien considera que el Ejecutivo debe observar la propuesta.

### **La propuesta**

El [texto sustitutorio del Proyecto de Ley 6916](#) fue aprobado por el Pleno del Congreso el 31 de mayo, con 109 votos a favor en primera votación. Enseguida, se le exoneró de segunda votación.

La iniciativa, de autoría del congresista del Frepap, Robledo Gutarra Ramos, se titula “Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la Carretera Interoceánica vial centro”.

Según la propuesta, esta carretera se crearía a partir de la articulación de vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazando con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil.

En total, son cuatro vías nacionales y una quinta vía departamental (Atalaya-Bolognesi-Breu) que se pretende unir, aunque esta última necesitaría ser pavimentada, señalan.

El objetivo, se agrega, es “permitir el acceso comercial, la inclusión social y mejora económica de las poblaciones [ubicadas] a lo largo de esta ruta vial”.



**Congreso del Perú**   · 31 may. 2021



@congresoperu · [Seguir](#)

En respuesta a @congresoperu

[#PlenoVirtual](#) | Al voto el PL 6916, que propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la Carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de las vías nacionales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil.



**Congreso del Perú**  

@congresoperu · [Seguir](#)

[#PlenoVirtual](#) aprobó, con 109 votos a favor, en primera votación, el texto sustitutorio del Proyecto de Ley 6916.



8:26 p. m. · 31 may. 2021



5



Responder



Copia enlace

[Leer 1 respuesta](#)

## Cuestionamientos

Diego Saavedra, del Programa Gobernanza y Gestión Ambiental de la asociación Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), cuestiona la aprobación de este proyecto por varios motivos.

“Lo primero que se observa es este esquema repetitivo del Congreso, que aprueba en la comisión de Transportes proyectos por unanimidad que impactarían a comunidades, sin antes consultar con la comisión de Pueblos”, indica.

Según estudios de la organización que representa Saavedra, este proyecto **impactaría a 23 comunidades indígenas** en total, en el último tramo que se propone: de Bolognesi-Breu.

De ellas, 12 comunidades serían impactadas directamente (5 en Tahuania, 3 en Iparia y 4 en Yurúa), y otras 11 de forma indirecta (7 en Tahuania, 1 en Iparia y 3 en Yurua).

Pese a este posible impacto, la propuesta legislativa no ha sido consultada con las comunidades indígenas, lo que evidencia una “**vulneración expresa del derecho a la consulta previa**”, sostiene Saavedra.



**Nueva carretera impactaría a 23 comunidades indígenas. Foto: DAR**

El especialista también afirma que no se ha considerado que el último tramo es “una zona altamente sensible, donde se tiene información del incremento de la presencia de cultivos ilícitos para el narcotráfico”.

De otro lado, Saavedra advierte que, si bien el proyecto busca dinamizar el intercambio comercial entre Perú y Brasil, **la justificación técnica de este objetivo no aparece por ningún lado.**

“Ni en el proyecto ni el debate hemos percibido estudios que sustenten esta promoción del intercambio comercial. No hay información técnica que sustente este objetivo”, apunta Saavedra.

Además, agrega un dato no menor: que el lado brasileño con el que se pretende establecer un mejor intercambio comercial, **“no se caracteriza por la exportación”.**

A esto se suma el hecho de que el proyecto ha sido aprobado sin contar con la opinión técnica de los diversos ministerios del Estado, como el del Ambiente, Cultura o Transporte.

“Con todo eso, solo encontramos justificación para decir que este proyecto es improvisado, traerá mucho perjuicio a la Amazonía y no responde a las necesidades locales de la población”, explica.

El experto de DAR recuerda además carreteras como la Interoceánica Sur, en Madre de Dios, que demuestran que este tipo de proyectos deben tratarse con cuidado para evitar serios impactos.

Sin embargo, esto no parece ser de importancia para el Congreso que, hace menos de un mes, aprobó otro proyecto que promueve la construcción de vías en territorios indígenas, agrega.

### **Malos antecedentes**

En efecto, el 21 de mayo el Congreso [aprobó el dictamen del Proyecto de Ley 06486/2020](#) que plantea la construcción de vías entre Pucallpa (Perú) y Cruzeiro Do Soul (Brasil).

La iniciativa, como en el caso recientemente expuesto, fue aprobada en primera votación con 86 votos a favor y, de inmediato, se le exoneró de segunda votación.

Esto implicó que se rechace las propuestas para que el proyecto sea revisado por la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, Afroperuanos, Ambiente y Ecología.

Enseguida, la propuesta fue rechazada por la Organización Regional Aidesep Ucayali (ORAU), que alertó que esta iniciativa iba a atravesar alrededor de 10 comunidades indígenas.

Sin embargo, en este caso las comunidades tampoco habían sido consultadas en ninguna etapa de la elaboración de la iniciativa legislativa, denunció la ORAU.



La Defensoría del Pueblo también salió al frente para lamentar la aprobación de esta iniciativa, ya que carecía de “sustento objetivo y técnico”.

Además, porque no “respetaba los derechos humanos, poniendo en riesgo a los pueblos indígenas y bosques”.

El organismo autónomo advirtió además que esa vía podría ser “utilizada para actividades ilícitas, tal como viene sucediendo con la carretera Interoceánica Sur en Madre de Dios”.

Diego Saavedra, de DAR, repara en que todo esto da pistas sobre una aparente “presión administrativa” para aprobar proyectos sin sustentos técnicos y sin medir sus verdaderos impactos.

“Definitivamente, estos no son los caminos que se necesitan para atender a la población que se pretende beneficiar con los proyectos de carreteras”, señala.

Al igual que el proyecto de carretera Pucallpa-Cruzeiro Do Soul, la reciente iniciativa llegará al Ejecutivo, a cargo de Francisco Sagasti, donde se espera que sea observado, añade Saavedra.