

Saavedra, Patricia, "Sin consulta avanza vía Bellavista-El Estrecho", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 28 de agosto de 2024.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-noticias/27/08/2024/proyecto-carretera-bellavista-mazan-salvador-el-estrecho-continua>

Fecha de consulta: 13/08/2025.

Sin consulta avanza vía Bellavista-El Estrecho

Publicado: 28/08/2024



Zoila Ochoa, de la comunidad nativa de Centro Arenal. Imagen: Servindi.

Por Patricia Saavedra

Servindi, 28 de agosto, 2024.- Pese a años de denuncias por afectaciones ambientales e invasión de territorios, el proyecto carretero Bellavista - Mazán - Salvador - El Estrecho – que pretende unir Iquitos con la frontera con Colombia– continúa sin haber efectuado una consulta previa.

Ante ello, las comunidades han conformado un frente integrado por organizaciones Indígenas de los territorios del Putumayo, Napo y Bajo Amazonas para exigir una consulta previa y ser incorporados en los procesos de diálogo que implica este proyecto que se extendería unos 188 kilómetros, en medio de cuestionamientos diversos.

Entre estos no solo se advierte la vulneración de derechos de los pueblos indígenas e impactos ambientales, sino otras preocupaciones como el abrir una puerta a actividades ilícitas, todo en medio de dudas sobre el impacto económico que originaría esta obra.

Un proyecto que nació sin consulta

El proyecto vial Bellavista - Mazán - Salvador - El Estrecho se remonta a 2011, cuando el Gobierno peruano mediante la Ley N. ° 29680, empieza a impulsar una conexión entre Iquitos, la capital regional de Loreto, con San Antonio del Estrecho –más conocido como El Estrecho–,

Se trata del mayor centro poblado del lado peruano sobre el río Putumayo en la frontera con Colombia.

Dividido en cuatro tramos, en 2021 concluyó la construcción del Tramo 1. Sin embargo, los hallazgos tras su construcción revelaron deforestación e invasiones, siendo la más afectada la comunidad Centro Arenal del pueblo Murui así como otras comunidades aledañas.

Sin embargo, la principal controversia es la falta de consulta previa a las comunidades indígenas y áreas protegidas que el proyecto avizora cruzar a su paso.

Asimismo, las comunidades denuncian que tampoco han sido informadas hasta el momento por mecanismos adecuados de participación ciudadana.

No obstante, más allá de estas omisiones las comunidades y organizaciones indígenas ven en la totalidad del proyecto una amenaza que va desde el principio hasta el fin de la carretera.

Para Diego Saavedra, especialista de la organización Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), el gobierno no quiere hablar de los tramos, ni de la vía en su totalidad, dejando entrever que hay una intención de dividir.

Y es que los procesos de diálogo y consulta solo se centrarían en las comunidades impactadas en un tramo específico del proyecto –es decir, unas cuantas–, y no en las reales dimensiones del impacto de toda la obra, lo que involucra a un número mayor de comunidades.

Por ello, desde las organizaciones indígenas se ha lanzado una campaña por la defensa de sus territorios, buscándose también que el Estado reconozca la dimensión de los impactos de la carretera íntegramente y no por pedazos.

"Son unas 250 comunidades que nos sentimos afectadas porque el MTC no está mirando el impacto de la carretera en conjunto", refirió José Murayari, vicepresidente de la Organización Regional de Pueblos Indígenas del Oriente (Orpio).



Delegación procedente desde los territorios del Putumayo, Napo y Bajo Amazonas, pertenecientes a bases de Orpio, describiendo el paso de la carretera. Imagen: Patricia Saavedra (Servindi).

Afectaciones ambientales y biodiversidad

El riesgo latente podría derivar en una deforestación masiva, especialmente al atravesar las áreas de conservación regional Maijuna Kichwa y Ampiyacu Apayacu (ACRMK y ACR AA, respectivamente), ocurriendo superposición sobre ecosistemas vulnerables.

Asimismo, se generaría una fragmentación de hábitats, donde viven especies amenazadas y en peligro de extinción. Ello derivaría en una afectación a la conectividad ecológica, amenazando la supervivencia de especies cruciales para un equilibrio ecológico.

De otro lado, al habilitar esta vía alentará una ampliación de la frontera agrícola, favoreciendo invasiones y ocupación territorial desordenada, abriendo además las puertas a actividades ilícitas que deforestan el bosque y amenazan a las comunidades.

Se advierte también un doble discurso desde el Estado, donde por un lado se promovería la conservación a través de la creación de ACR, y sin embargo se prioriza el avance de este proyecto vial.

Esta contradicción quedó a la luz cuando Freddy Ferreyra, del Instituto del Bien Común (IBC), recordó que parte de estos paisajes amenazados incluso forman parte de una lista sectorial de 16 ecosistemas frágiles (Resolución de Dirección Ejecutiva N.º 0121-2019-MINAGRI-SERFOR-DE), entre los cuales están incluidos parte de los territorios del Putumayo.

“Un ecosistema frágil es donde cualquier actividad que genere destrucción de hábitats causará una afectación directa a los recursos naturales como las poblaciones de fauna, flora, así como a los cuerpos de agua que la población de esta zona utiliza para satisfacer sus necesidades de subsistencia como económicas”, explicó el biólogo.

Seguidamente, Ferreyra declaró que Maynas, Mariscal Ramon Castilla, Alto Amazonas y Requena, por ejemplo, forman parte de una lista conocida por el Estado y que los propios técnicos del gobierno regional han levantado para su elaboración.

Sin embargo, el Gobierno Regional es uno de los grandes promotores de esta vía. Entonces ¿por qué esta contradicción?

“Estamos aquí unidos para visibilizar las amenazas que se vienen dando a este ecosistema”, finalizó en su intervención.

Carreteras: ¿sinónimo de conectividad?

Tal vez si se habilitaran los espacios de diálogo y mecanismos que demandan las comunidades, se podría discutir la visión de conectividad indígena que tienen y proponen los pueblos.

Incluso, podría entenderse la conectividad como un acercamiento de los servicios del Estado y el acercamiento entre las personas. Sin embargo, ¿cumplen las carreteras esta función?

Justamente, esta otra visión de conectividad, desde los pueblos, es la que también debe ser discutida

“Hay una propuesta de los pueblos desde su visión de conectividad. Queremos un desarrollo sostenible que perdure”, remarcó José Murayari, directivo de Orpio y quien preside la naciente Plataforma para la infraestructura sostenible.

“Hay otros medios de transporte que se pueden usar”, refrendó Adme Aspajo Chistama, de la Feconomcua, federación integrante de esta coalición.



La carretera atraviesa el bosque de la comunidad nativa Centro Arenal , imagen: Vico Méndez (Actualidad Ambiental).

Otros cuestionamientos

Este proyecto conlleva otras aristas no menos importantes. Podemos citar su cuestionada viabilidad económica y social, cuyos beneficios no serían equiparables con sus elevados costos de construcción además de los inminentes riesgos de impacto ambiental.

Sin embargo, los beneficios que pueda generar solo llegarían a algunos sectores, remarcando más bien desigualdades.

Esto se traduce en la exclusión de las comunidades locales, quienes quedarían como espectadores de cómo florecen los ilícitos que contribuyen al despojo de sus territorios y reducción de sus medios de subsistencia.

Asimismo, no se cumpliría plenamente con las normativas ambientales nacionales como con los compromisos internacionales como país.

Recordemos que la protección de los ecosistemas amazónicos juega un rol preponderante global para la mitigación de los efectos del cambio climático.

Es así que llevar adelante tal cual esta carretera podría costarle al país sanciones, debilitando la imagen del Perú como un país comprometido con la sostenibilidad.

De otro lado, los líderes han denunciado la presencia de grupos armados que utilizan estas rutas para el tráfico de drogas hacia México y Brasil, incrementándose así las amenazas hacia las comunidades indígenas.

Y es que, de acuerdo a la organización DAR, se han identificado zonas cocaleras en la ribera de los ríos Napo, Amazonas y Putumayo, las cuales forman parte del área de influencia del proyecto vial, especialmente en el tramo IV, que se conecta con la frontera con Colombia.

“La carretera no nos está trayendo desarrollo, solo está abriendo puertas para cárteles de droga y guerrillas. Traer plátano desde el Putumayo para vender 6 o 10 soles en Iquitos no es desarrollo para los pueblos indígenas”, refirió José Murayari.

“No se quiere resolver los problemas de las comunidades sino facilitar el narcotráfico”, refrendó por su parte Miguel Guimaraes, directivo de la nacional Aidesep, quienes se han sumado al respaldo de las comunidades.

Unidad indígena

Ante el avance de un proyecto que hace oídos sordos a las comunidades, se ha conformado una Plataforma para la infraestructura sostenible, conformada por 11 federaciones bases de Orpio.

Entre estas figuran la Feconafropu, Fikimmep, Fecoibap, Oispe, Fikapir, Feconomncua, Feconomai, Fecona, Fepyra, entre otras.

Asimismo, como parte de la toma de acciones, el pasado 11 de julio, Orpio presentó una petición formal de consulta previa en representación de los pueblos indígenas afectados por la carretera.

El petitorio no ha recibido la respuesta del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), pese a que ya se venció el plazo reglamentario.

