

Brehaut, Ivan, "Narcocarreteras fortalecen economías ilegales", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 03 de noviembre de 2024.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/seccion-politica/03/11/2024/narcocarreteras-fortaleciendo-economias-ilegales>

Fecha de consulta: 02/09/2025.

## **Narcocarreteras fortalecen economías ilegales**

Publicado: 03/11/2024



Vista aérea de la carretera Nueva Italia Yurua UC-105. Crédito: Créditos Ivan Brehaut / Bertha Challenge Fellow 2024

La Amazonía enfrenta una creciente amenaza que podría comprometer tanto su existencia como la seguridad nacional de los países de la región. El Perú actual presenta condiciones

atractivas para bandas criminales de alcance internacional y nuestra Amazonía es un botín apetitoso para los grupos criminales transfronterizos.

Sin tomar esto en cuenta, el Estado proyecta la construcción de carreteras en la Amazonía que, en lugar de traer desarrollo, podrían contribuir al crecimiento de la delincuencia y la destrucción de nuestros recursos. Varias de ellas podrían llamarse, sin duda, narcocarreteras.

### **Narcocarreteras: financiando el fortalecimiento de economías ilegales**

Por Iván Brehaut\*

3 de noviembre, 2024.- Durante años las economías ilícitas de la extracción maderera ilegal, el narcotráfico y la minería ilegal han encontrado refugio en nuestra enorme selva amazónica. Hoy, la expansión de la infraestructura vial en las regiones de Loreto, Ucayali, Cusco y Madre de Dios podrían constituir una amenaza mayor, fortaleciendo estas actividades ilegales, facilitando su expansión y resiliencia ante los débiles esfuerzos de control de parte del Estado Peruano.

Actualmente existen una serie de proyectos de infraestructura carretera en la Amazonia y proyectos de ley que impulsan la construcción de caminos, como el proyecto de ley 7568/2023-CR, dispositivo legal que fomenta e incentiva la apertura de trochas carrozables para favorecer a los agricultores en el ámbito nacional. Existen al menos siete proyectos viales planificados en estas regiones que podrían, lejos de impulsar el desarrollo sostenible, reforzar las cadenas logísticas de la madera, el narcotráfico y la minería ilegal.

Se tratan de los proyectos Puerto Arica - Flor de Agosto (LO 102), Bellavista - El Estrecho (PE 5NI), Jerano Herrera - Colonia Angamos (LO 105), estas tres en Loreto, Pucallpa - Cruzeiro do Sul (PE 18C), Pucallpa - Puerto Breu (UC 112 y 105) en Ucayali, Boca Manu - Boca Colorado en Madre de Dios y el camino vecinal Alto Mishagua en Cusco. Esta es apenas una muestra de algunos proyectos notorios, pero sin duda, otros caminos proyectados a nivel local podrían generar amenazas similares o mayores.

### **Las carreteras de Loreto**

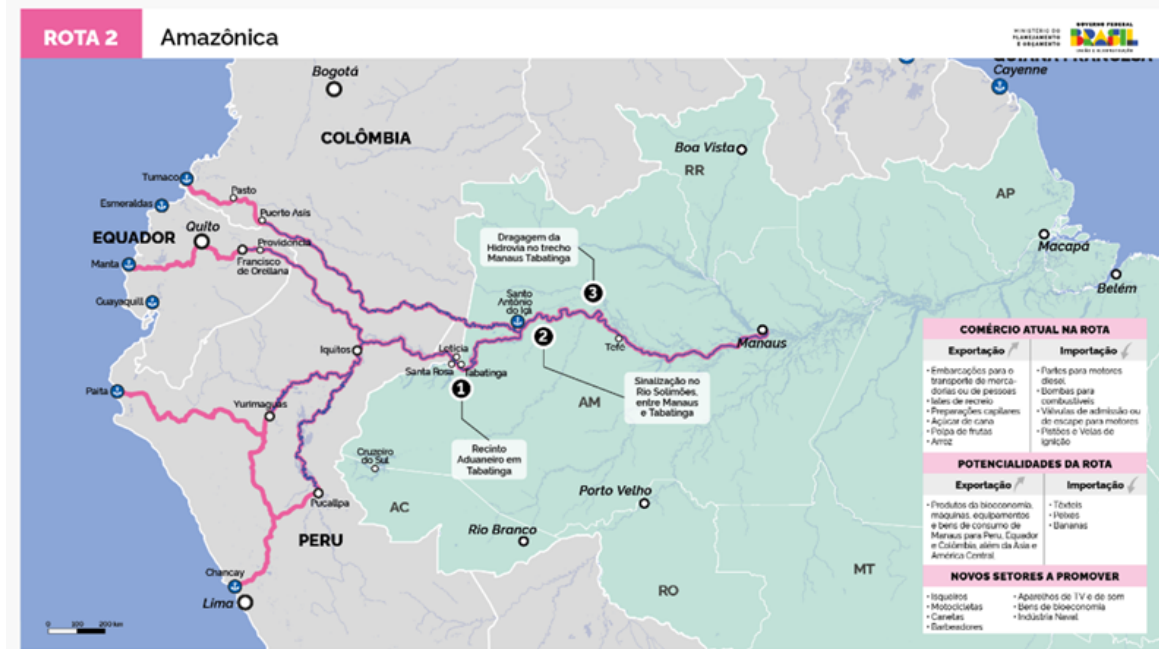
Loreto es la región más extensa del Perú, con más del 22 por ciento del territorio nacional. Sufre, sin embargo, de un problema muy serio de conectividad, ya que solo Yurimaguas, la capital provincial de Alto Amazonas, cuenta con acceso terrestre. [Iquitos es la ciudad tropical más grande del mundo sin acceso por carretera](#). Los ríos, como el Ucayali, Marañón, Amazonas, Pastaza, Napo, Tigre y Putumayo actúan como grandes carreteras, conectando la región. Pero en sequías tan fuertes como la de este año, se hace complicada la navegación fluvial de las lanchas y otras embarcaciones grandes.

Loreto tiene varios proyectos de interconexión con la costa peruana. Uno de ellos particularmente importante, es la interconexión con Brasil, siguiendo la ruta Manaos-Tabatinga-Santa Rosa-Nauta-Saramiriza. De Brasil hasta Nauta se trata de una ruta fluvial, pero de Nauta a Saramiriza se trata ya de la construcción de una carretera, la cual iría, teóricamente, paralela al derecho de vía del Oleoducto Nor Peruano. Este activo nacional, ha reportado numerosas fallas técnicas y atentados criminales con el corte de la tubería, que han dejado significativos impactos en la población, mayoritariamente indígena, y en el ambiente.

Al respecto, a pesar de ser aún un proyecto en las fases más tempranas del diseño, los impactos que esta nueva infraestructura sobre las comunidades y sus medios de vida podrían ser muy altos. Al aumentar la accesibilidad al mismo oleoducto, los actos criminales podrían reactivarse.

El [tramo fluvial](#) previsto plantearía de nuevo la necesidad de efectuar un dragado en el río Amazonas, algo que durante la discusión del fallido proyecto de la Hidrovía Amazónica fue duramente criticado por expertos en hidráulica, que señalaron los impactos ambientales, la enorme inversión necesaria y el magro resultado para garantizar la navegabilidad continua de los ríos. Sin embargo, de acuerdo con lo planteado por Brasil, la necesidad de una hidrovía, incluso a Pucallpa, [está en sus proyecciones](#).

## Confira os mapas das 5 Rotas de Integração Sul-Americana



En relación con los delitos ambientales, Saramiriza es en estos momentos una de las zonas de minería ilegal más activa de Loreto. La carretera, sin lugar a duda, generaría impactos en la expansión de la actividad. Basta ver lo que ocurrió en Madre de Dios con la Interoceánica para entender la magnitud del daño colateral potencial que aportaría esta nueva vía.



Portada de La Región del 29 de octubre de 2024

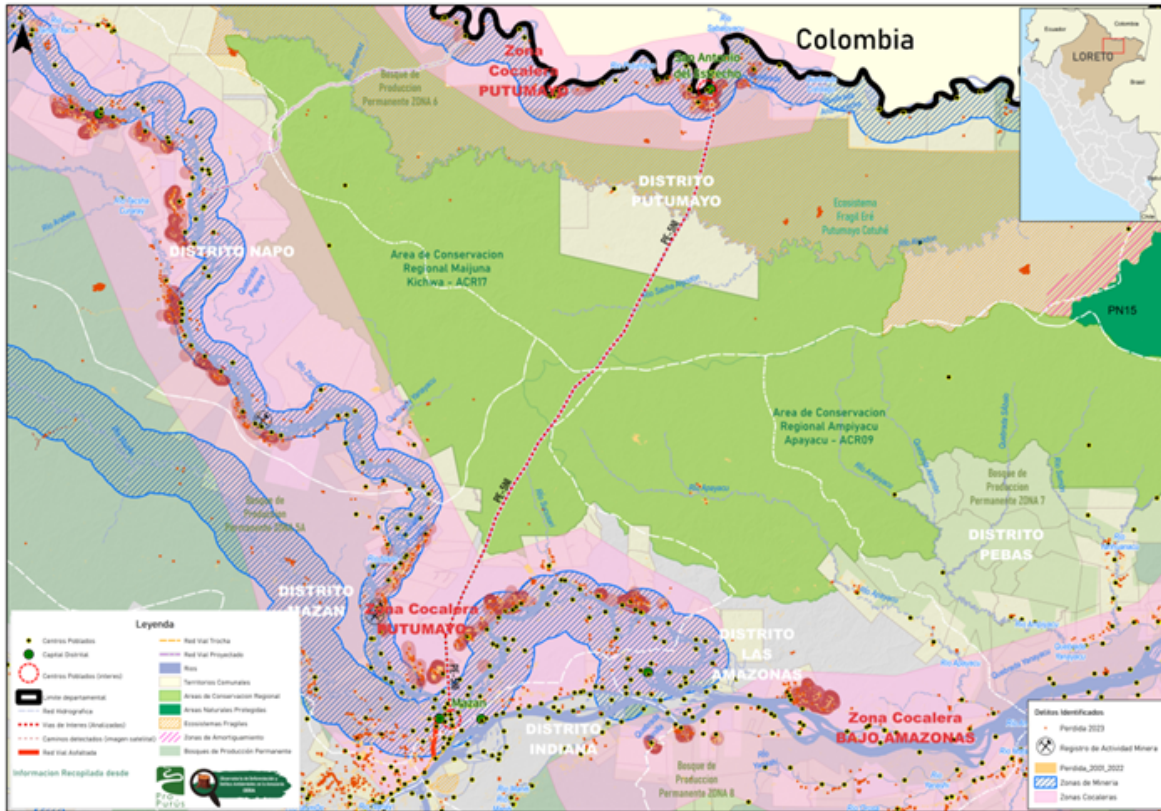
Y aunque esta carretera parece ser la que más sentido tiene para la región Loreto, otro proyecto no parece guardar ninguna proporción entre la inversión y el beneficio. De hecho, la carretera Bellavista - El Estrecho (PE 5NI) es una vía propuesta por el Proyecto Especial Binacional de Desarrollo de la Cuenca del Putumayo. El primer tramo del proyecto es el famoso puente más largo del Perú, Iquitos Centro Arenal, que ha sido reportado incluso

internacionalmente como “el puente que no va a ningún lado”, ya que el Tramo 2 apenas está tratando de empezar el proceso de consulta previa. El Tramo 3 son instalaciones portuarias en Mazán, pero el Tramo 4 es realmente peligroso.

“La sola idea de una carretera que vaya desde Mazán a El Estrecho, capital del Putumayo, es sin duda un atentado contra las leyes ambientales”

La sola idea de una carretera que vaya desde Mazán a El Estrecho, capital del Putumayo, es sin duda un atentado contra las leyes ambientales, al cruzar justo por las zonas más frágiles de dos áreas naturales protegidas, el Área de Conservación Regional (ACR) Majuna Kichwa y el ACR Ampiyacu Apayacu. Por ello el proyecto es rechazado por los pueblos indígenas, ya que además de dañar los recursos de los que depende la población, no parece tener ningún impacto en las endebles economías de subsistencia local.

Lo que sí queda totalmente claro, es que esa ruta conectaría dos zonas de cultivo y procesamiento de hoja de coca. Como puede apreciarse en el mapa a continuación las zonas cocaleras están plenamente identificadas por el Estado Peruano. A pesar de los esfuerzos, Mazán, a escasas tres horas en bote desde Iquitos, no ha podido librarse del avance del narcotráfico y de la minería ilegal. Y la conexión, además vincularía zonas de minería ilegal que operan hace más de una [década en esa parte de Loreto](#).

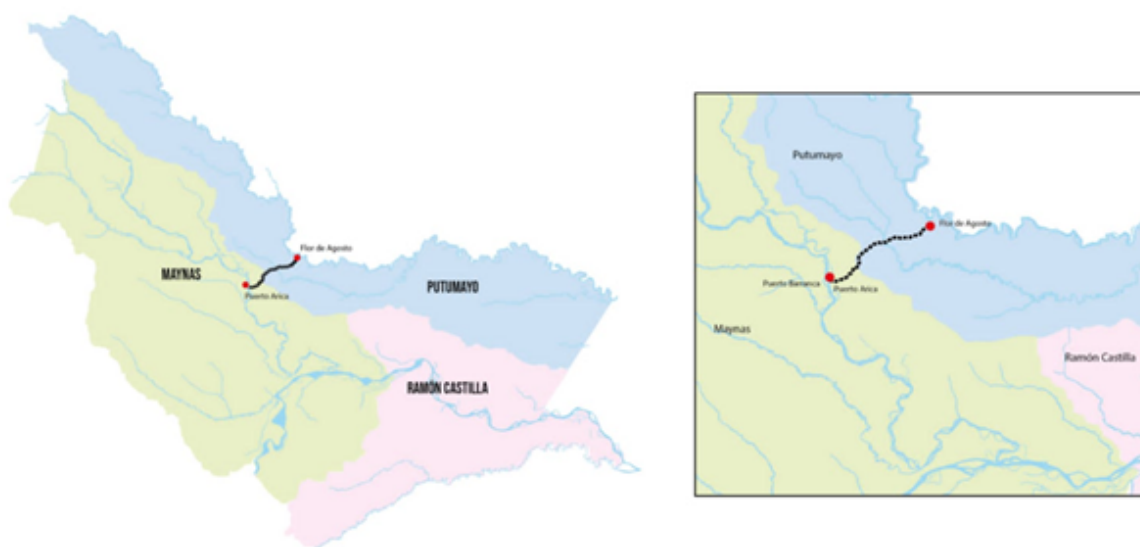


Mapa mostrando la carretera proyectada y las zonas de producción cocalera identificadas por DEVIDA. Fuente: Observatorio ODDA - ProPurús

Una alternativa a esta vía, la carretera Puerto Arica - Flor de Agosto, es una trocha habilitada hace muchos años, es usada por la población local y afecta en menor grado a las áreas protegidas del Paisaje Napo Putumayo Bajo Amazonas. Sin embargo, como en el caso anterior, la ruta fortalecería la conexión entre zonas cocaleras, podría potenciar la minería aluvial y daría acceso con más facilidad a zonas con potencial forestal, facilitando el traslado de insumos, personal y la producción ilegal.

Curiosamente, además del Gobierno Regional de Loreto, uno de los principales defensores de estas carreteras es el abogado Aristóteles Álvarez López, presidente de la Corte Superior de Loreto. Este abogado se ha manifestado en varias oportunidades respecto a la necesidad de construir [carreteras para conectar el Putumayo](#) con Iquitos, bajo el argumento de que así se brindaría mejor atención del sector Justicia a la población y se ayudaría [a combatir la criminalidad](#).

Ante el Ministerio de Relaciones Exteriores como [ante la presidenta Dina Boluarte](#), Álvarez no ha dudado en solicitar la construcción de una carretera. Este medio intentó comunicarse con el funcionario para conocer más sobre su postura y declaraciones sobre las carreteras, pero su asistente personal indicó que el magistrado no podía pronunciarse ante la prensa sobre este tema por su investidura de presidente de la Corte Superior. Sin embargo, ante medios regionales o en las redes sociales del Poder Judicial, Álvarez si da declaraciones y [hasta hace anuncios](#).



Publicaciones del [Diario La Región](#) e [Iquitos al Rojo Vivo](#), de Loreto.



La carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos (LO-105), declarada viable en 2018 y de 97 km de longitud, podría tener sentido para un grupo de la población local, contrapuesta a la posición de algunas oenegés y organizaciones indígenas. Pero la forma cómo el Municipio de Yaquerana, en Loreto, la planteó e inició ilegalmente determinó su paralización.

Esta carretera, que presenta conflictos con la propuesta de Reserva Indígena Yavarí Mirín y la zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Pacaya Samiria también cumple con la premisa de mejorar el corredor de mochileros que circula entre Requena y el río Yavarí, punto

final de la carretera propuesta. La ruta de mochileros ha sido ratificada por pobladores de Colonia Angamos y por comuneros del pueblo matsés que conocen bien la zona.

De hecho, según la versión de “Gabriel” un poblador de Santa Teresa del Yavarí, la expansión del grupo religioso Israelita del Nuevo Pacto, será facilitada por la carretera. “El transporte de los hermanos (israelitas) y sus mercaderías ya se va hacer más rápido y más seguro. Acá abajo (en el Yavarí), a veces asaltan las cargas que uno lleva”, señaló refiriéndose a cargas ilegales diversas, entre ellas, coca.

Hay que recordar que esa es una de las carreteras apoyadas por ONAJEPINC, la organización negacionista y con miembros señalados como vinculados a estafas y tráfico de tierras, y que facilita también la extracción forestal ilegal en zonas donde opera Teodulfo Palomino, sancionado miembro de la Coordinadora para el Desarrollo Sostenible de Loreto (CDSL).

### **También en Ucayali, Cusco y Madre de Dios**

Ucayali la segunda región más grande del país tiene también dos proyectos que generan críticas y mucha polémica, siendo el más famoso y promocionado, el proyecto de construcción de la carretera Pucallpa - Cruzeiro do Sul (PE 18C). Este tramo de 140 kilómetros es quizás uno de los proyectos más controversiales, ya que propone unir Pucallpa con la frontera brasileña, facilitando el tráfico de cocaína hacia el estado de Acre, controlado por el [Comando Vermelho](#). Su empalme al otro lado de la frontera sería la ruta BR-364 de acuerdo con la clasificación brasileña.

Aunque el proyecto no está activo actualmente en el sistema de inversión del Estado existe un nuevo proyecto de ley que busca declararlo de interés nacional, lo que ha generado preocupación entre organizaciones indígenas y defensores del medio ambiente. Lo que no han tomado en cuenta sus actuales promotores es que el Poder Judicial de Brasil ha [declarado la nulidad de todos los permisos, contratos y expedientes de la BR-364](#) al considerarla nociva para el ambiente y la población. El proyecto completo ponía en peligro los Parques Nacionales Sierra del Divisor y la propuesta de la Reserva Indígena Alto Tamayo Abujao.

“Este es considerado el proyecto con mayor potencial logístico para fortalecer las economías ilícitas.”

Pero el proyecto más peligroso en Ucayali es la propuesta carretera Pucallpa - Puerto Breu (UC 112 y 105). De acuerdo con Ciro Salazar de la Fundación para la Conservación para el Desarrollo Sostenible (FCDS), este es considerado el proyecto con mayor potencial logístico para fortalecer las economías ilícitas.

“Este es considerado el proyecto con mayor potencial logístico para fortalecer las economías ilícitas.”

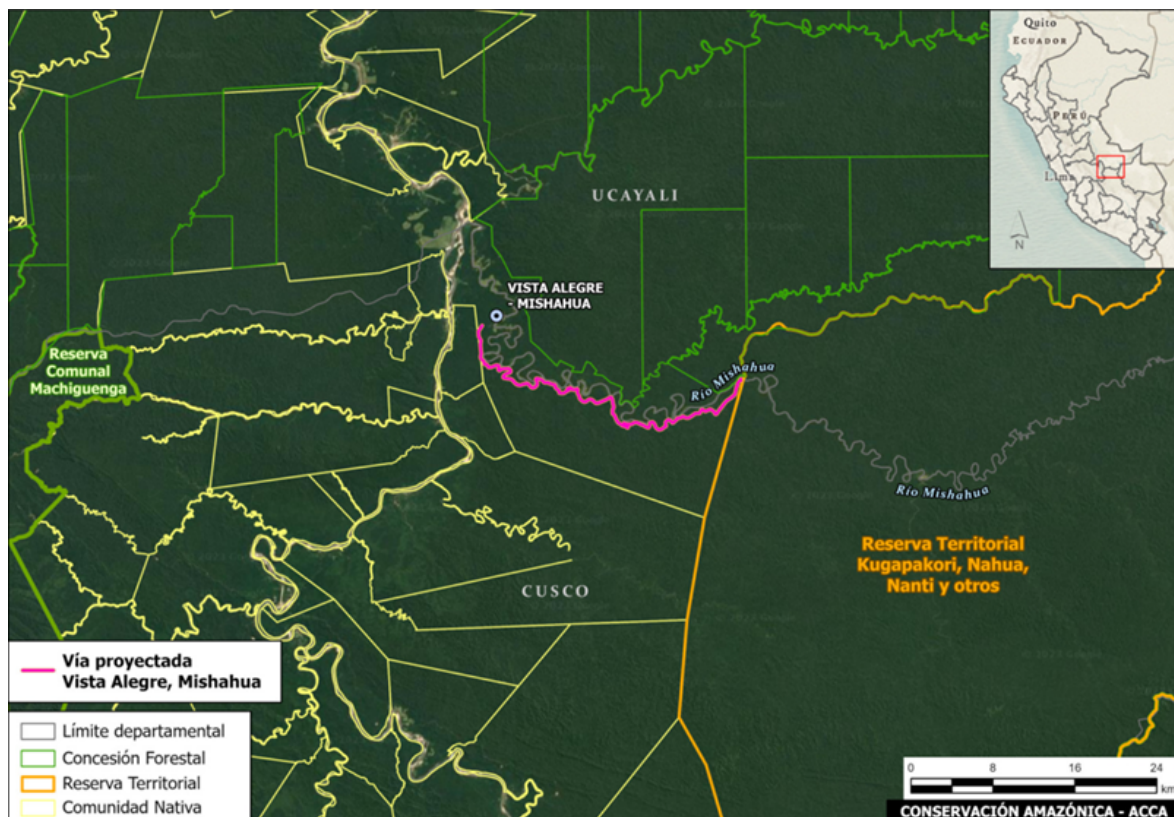
La ruta de 559 kilómetros facilitaría el transporte de cocaína desde el Alto Ucayali, el VRAEM, el Sheshea, Huánuco y otras zonas de la selva central hacia Brasil. Como reportó el proyecto [Amazon Underworld](#), y [reportajes previos](#), la ruta está tomada por concesionarios forestales, pero [también por coccaleros](#) y se observa a lo largo de la ruta prevista [pistas de aterrizaje clandestinas](#).

Fuente: ProPurús.

En Cusco, muy cerca de Ucayali, como reportó el [Proyecto Monitoreo de la Amazonia Andina \(MAAP\)](#), el alcalde del distrito de Megantoni planea construir un camino vecinal cuyo punto de llegada está a [unos 150 metros de la Reserva](#) Territorial Kugapakori Nahua Nanti y otros (RTKNN), un área para indígenas en aislamiento y contacto inicial.

Página 12 de 18

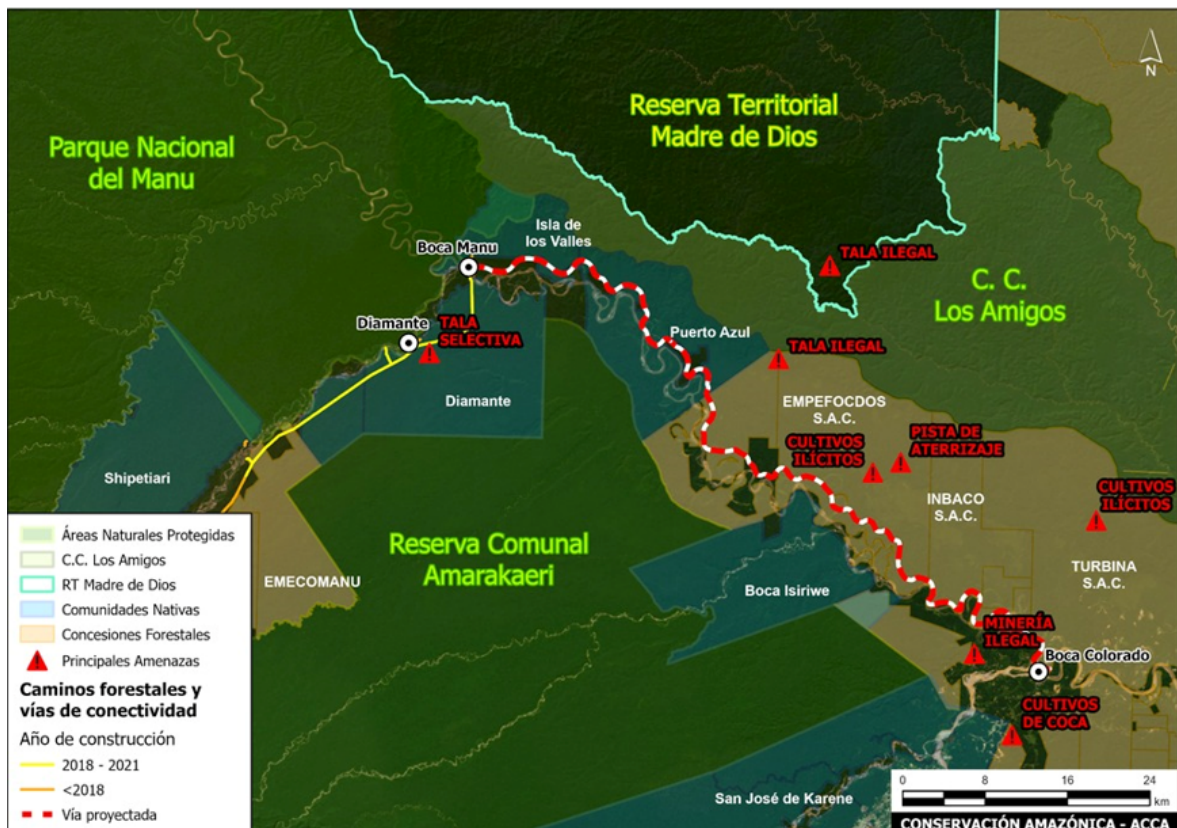
contigua a la zona de construcción del camino, temen que el camino facilite el crecimiento del cultivo de coca en la zona. De hecho, la Asociación ProPurús detectó una pista de aterrizaje clandestina muy cerca del proyectado camino vecinal.





Finalmente, en Madre de Dios, el congresista y ahora presidente del Congreso, Eduardo Salhuana junto a otros personajes como Luis Otzuka, gobernador regional, vienen promoviendo contra todo criterio técnico la carretera Boca Manu - Boca Colorado. A pesar de los esfuerzos de Salhuana en el Congreso, el pleno decidió no declarar de interés nacional la carretera entre Boca Manu y Boca Colorado, proyecto que él mismo había presentado.

Sin embargo, [Salhuana insiste en que esa obra debe realizarse](#). Ciertamente el recorrido entre Boca Manu y Boca Colorado, de más o menos 7 horas, es bastante costoso al no haber transporte público y el viaje puede costar unos 1500 soles. Pero, en lugar de pensar en otras soluciones (la subvención de un servicio público de transporte como se hace en otras zonas del país), la opción de carretera tiene la prioridad.



Mapa de Amenazas de la zona vinculada a la vía Boca Manu – Boca Colorado. La presencia de ilícitos en la zona es evidente. Fuente: MAAP, 2022

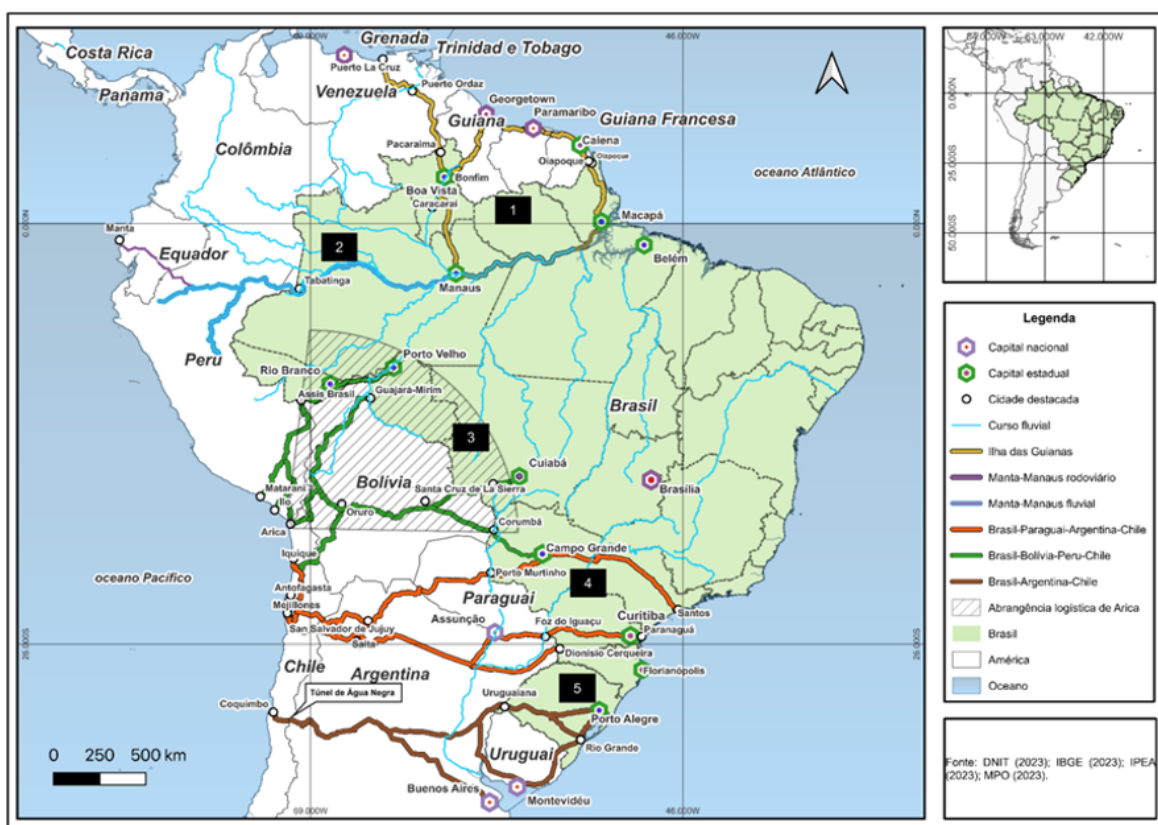
Eduardo Salhuana, [muy vinculado a los mineros](#) de Madre de Dios, prefiere la carretera, aun cuando sabe que esta obra pondría [en riesgo al menos tres áreas protegidas](#) y fortalece la presencia de mineros y narcos que pululan en la zona. Como claramente lo [expresa un informe de GRADE](#)

“Boca Colorado no apunta solo a ser un punto de abastecimiento de insumos para la actividad minera, como lo es (se puede encontrar combustible, maquinarias, locales de compra de oro, etc., en la misma ciudad). Boca Colorado es el punto de avanzada de la actividad minera en la zona y la carretera extendería las actividades ilegales a lo largo de ese tramo, afectando bosques y territorios de las comunidades nativas que se encuentren en las proximidades”.

Una de las áreas que se afectarán con la construcción es la Reserva Territorial Madre de Dios, cuya mención en medios es frecuente por la aparición de indígenas en aislamiento y los enfrentamientos violentos con madereros, [algunos con víctimas fatales](#).

## Interconexión ¿Con quién y para qué?

Brasil publicó hace unos meses su [plan de infraestructura nacional](#)<sup>1</sup>, en cual [establece con claridad cómo se relacionará vialmente](#) con sus países vecinos. A pesar del discurso y las promesas de políticos, empresarios y también de actores alineados con las economías ilegales, los planes de Brasil no brindan ninguna esperanza para las famosas interconexiones Perú-Brasil que alegremente se ofertan en Ucayali, Junín o Cusco.



Mapa de vías proyectadas desde Brasil Fuente: Ministerio de Planificación de Brasil, 2024

Como se ha señalado, el Poder Judicial de Brasil ha declarado ilegal cualquier intento de construir la carretera Pucallpa Cruzeiro Do Sul, el proyecto soñado y prometido por los últimos 4 gobernadores de Ucayali.

No existe ningún punto de conexión entre la UC-112 y 105 con carretera alguna en Brasil. Villa Taumaturgo, su primer objetivo, es un poblado que depende en gran medida de su aeropuerto. Esa carretera solo le dará más facilidades [al crecimiento del narcotráfico](#) a lo

largo de una ruta donde se ha reportado, como se ha relatado, la existencia de pistas clandestinas y extensas áreas de cultivo de coca. Esto, sin olvidar, que facilita la actuación de [madereros ilegales](#) como el sobrino del impulsor de [la carretera](#) y alcalde de Atalaya, Francisco “Pacho” Mendoza.

La carretera Mazán El Estrecho no conecta absolutamente con ningún poblado de Colombia y el [costo beneficio, sin ninguna duda](#), solo favorece a las empresas constructoras y a los potenciales receptores del famoso “diezmo”, además de los grupos criminales que cada vez penetran más en territorio peruano.

La vía propuesta en Megantoni para adentrarse en la cuenca del Mishagua corre el enorme riesgo de dinamizar aún más el poco reportado circuito de transporte de drogas de la principal zona de producción de coca en el Perú –el Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM)– hasta Sepahua, poniendo en altísimo riesgo a la [población de la RTKNN](#) y las comunidades del Bajo Urubamba y el Alto Ucayali. No está demás mencionar el aumento del riesgo para las operaciones de extracción de gas en los yacimientos de Camisea.

La carretera Boca Manu - Boca Colorado, [como ha sido alertado en numerosas oportunidades](#), incluso desde 2015 por el Ministerio de Cultura, pone en altísimo riesgo a las áreas protegidas y abre definitivamente un nuevo espacio para la minería ilegal y el narcotráfico en una de las zonas más valiosas para la conservación del ambiente y de la cual dependen los mashco piro, el famoso pueblo en aislamiento de Madre de Dios.

Pero, si los documentos de Brasil, a los cuales puede tener acceso cualquier planificador nacional o regional, son públicos ¿Qué sentido tiene seguir insistiendo en vías que no llevan a ningún lado? ¿Nuestras autoridades, tanto locales como nacionales, no han revisado siquiera estos importantes documentos de planificación?

El comercio con Brasil es el principal objetivo en varios de los principales proyectos, pero las carreteras propuestas no conectan con ningún pueblo o ciudad importante del gigante sudamericano. Entonces ¿Qué intereses hay detrás de esta ceguera? ¿Simple populismo?

Una de las motivaciones, según los especialistas Jaime Antezana, Rubén Vargas, Ciro Salazar, Martín Arana y Nicolás Zevallos, entre otros consultados para este informe, es la presencia cada vez mayor de las economías ilegales en la agenda política nacional y regional.

“La principal amenaza que nace en Brasil es el Comando Vermelho, que actualmente controla la ruta de la cocaína y el oro ilegal de los ríos Amazonas y Ucayali y, segundo, el Primer Comando Capital (PCC), que está en Madre de Dios y pretende subir al VRAEM. Esta organización criminal controla el negocio del tráfico de cigarrillos adulterados de Paraguay y Bolivia y pretende hacer lo mismo en Perú. El Tren de Aragua, en comparación a las mencionadas organizaciones, es una simple pandilla”, señala Rubén Vargas.

Por otro lado, como indica Nicolás Zevallos del Instituto de Criminología, “muchas de estas carreteras son implementadas para poder conectar zonas de extracción ilegal de madera u oro, así como de acceso a pozas o aeropuertos clandestinos. Lejos de conectar economías legales, sirven principalmente para las ilegales”.

La expansión descuidada de la infraestructura vial en Loreto, Ucayali, Cusco y Madre de Dios representa un riesgo crítico para la Amazonia y para la ciudadanía de todo el país. Como resalta Ciro Salazar, “solo a través de una planificación cuidadosa, la implementación de medidas preventivas y la coordinación multisectorial se podrá evitar que estos proyectos viales fortalezcan las economías ilícitas y pongan en peligro la seguridad nacional”.

---

\* Ivan Brehaut. Periodista ambiental. Bertha Challenge Fellow. Este reportaje es producido como parte de la beca Bertha Challenge 2024.