

Santos, Geraldine, "Perú: pueblo indígena shawi se opone a la construcción de una vía ante amenaza de invasión de migrantes", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 19 de septiembre de 2025.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2025/09/peru-pueblo-indigena-shawi-se-opone-carretera-amenaza-invasion-migrantes/>

Fecha de consulta: 01/10/2025.

Perú: pueblo indígena shawi se opone a la construcción de una vía ante amenaza de invasión de migrantes

[Geraldine Santos](#)

19 Sep 2025



- *El Gobierno Regional de Loreto está impulsando la construcción de la carretera Yurimaguas–Balsapuerto–Moyobamba, que atravesaría el territorio del Gobierno Territorial Autónomo de la Nación Shawi.*
- *Esta vía uniría las regiones de Loreto y San Martín, en la Amazonía norte del Perú.*

- *La Nación Shawi se opone a la construcción de esta vía porque reclama que primero debe realizarse la titulación de sus comunidades.*
- *Además, advierte que abrir una vía en un bosque intacto tendrá impactos ambientales y facilitaría las invasiones, el tráfico de tierras y el avance de actividades ilegales sobre su territorio.*

El Gobierno Territorial Autónomo de la Nación Shawi (GTAN Shawi) está en contra del proyecto de construcción de la carretera Yurimaguas–Balsapuerto–Moyobamba que promueve el Gobierno Regional de Loreto para unir por vía terrestre dos de las regiones amazónicas más importantes de Perú. Hasta el momento están conectadas solo por vía fluvial.

La construcción de la carretera “impulsará la invasión en oleada de colonos migrantes y de economías ilegales hacia nuestro territorio ancestral”, advirtió Nación Shawi en un [pronunciamiento](#) del 8 de septiembre. La organización indígena abarca 1 004 000 hectáreas entre las regiones de Loreto y San Martín. Sin embargo, solo hasta el momento se han logrado titular 160 comunidades indígenas shawi, estando pendiente otras 514 comunidades.

El primer registro de la presencia de los shawis en la zona que ocupan actualmente es de 1538, cuando el conquistador español Alonso de Mercadillo atravesó el territorio, según relata el [Ministerio de Cultura](#). “A través de los siglos hemos cuidado nuestro territorio. Para Nación Shawi no es viable la carretera si previamente no se asegura la titularidad de las comunidades”, dijo a **Mongabay Latam** el vicepresidente del GTAN Shawi, Clauber Tangoa Huayunga.



Nación Shawi se opone a la construcción de una carretera ante una posible amenaza de migración masiva. Foto: cortesía GTAN Shawi

El proyecto de la carretera espera construir una vía de 54 kilómetros, que serían 5400 hectáreas del territorio shawi. **Mongabay Latam** consultó al Gobierno Regional de Loreto sobre este proyecto. El área de Imagen de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones informó que el proyecto está a cargo de Provias Nacional y no de ellos, por lo que rechazaron la entrevista.

Sin embargo, los gobiernos regionales de Loreto y San Martín [firmaron un convenio](#) en septiembre de 2024 para impulsar los estudios técnicos de esta ruta. Y el 25 de marzo de este año, el Gobierno Regional de Loreto entregó el [visto bueno](#) al Consorcio Convial Moyobamba para la elaboración del perfil del proyecto “Creación de los servicios de transitabilidad vial interrumpida en la ruta: Moyobamba-Balzapuerto, región Loreto” por un [valor de 2 320 000 soles](#) (666 436 dólares).

Este documento técnico determinará la viabilidad técnica y económica del proyecto y debe ser entregado al Gobierno Regional de Loreto en octubre de este año. Como parte de su

formulación, el consorcio encargado del estudio realizó reuniones con la población local para socializar la construcción de la carretera. “Los funcionarios del Gobierno Regional de Loreto y el consorcio se han reunido con colonos migrantes de los caseríos y un grupo de indígenas que no son líderes de la Nación Shawi, rechazamos su intención de construir la carretera”, advirtió el líder Clauber Tangoa.



En setiembre del 2024, los gobiernos regionales de San Martín y Loreto firmaron un convenio para realizar los estudios de preinversión de la carretera. Foto: Gobierno Regional de Loreto

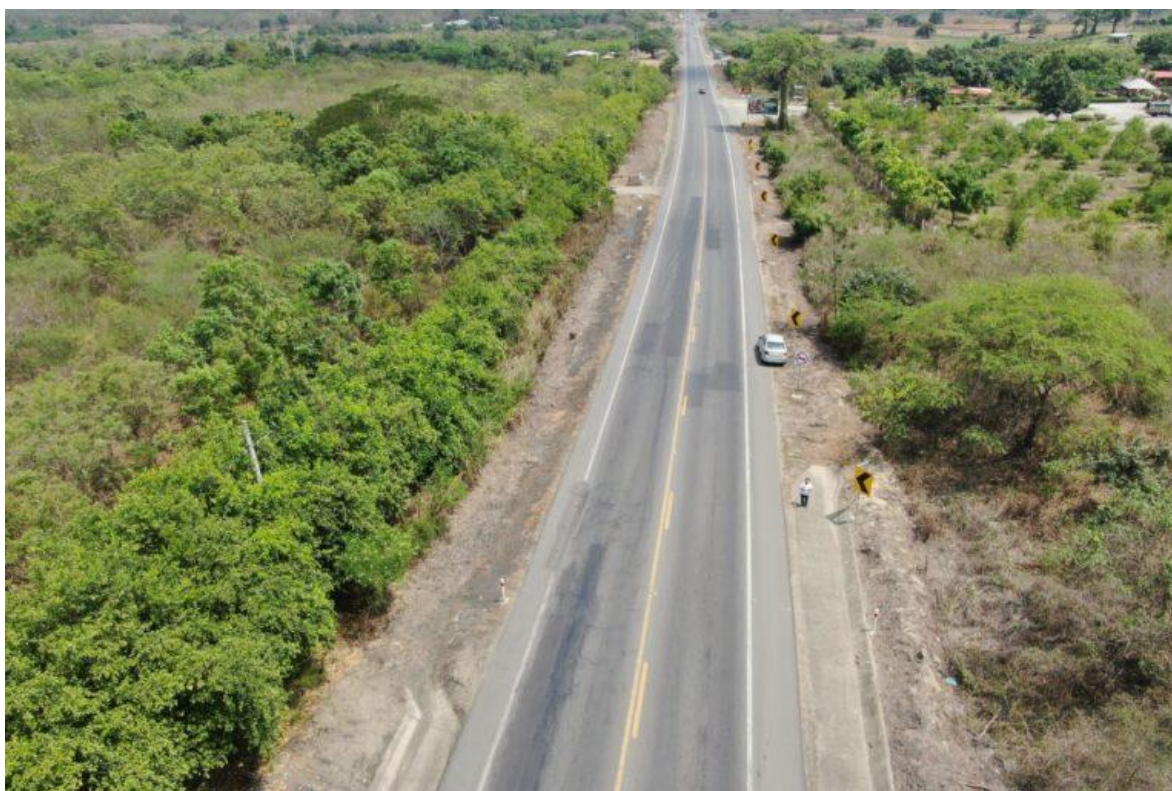
Amenazas al territorio

“Desde el momento en que se inicia la formulación de una vía y hasta su construcción y funcionamiento, se generan diferentes impactos y daños», señala Guisela Loayza, asesora legal de la Asociación Cuencas Sagradas. «Entre ellos, puedo mencionar la migración de personas por oleadas, o sea, por cantidades masivas», explica.

La experta también menciona que se generan invasiones en las tierras, tráfico de tierras, instalación de cultivos que se logra gracias a la deforestación de bosques bien conservados. «Incluso hay afectación en cabeceras de cuencas y fuentes de agua», agrega.

La abogada sostiene que la construcción de esta carretera sólo promoverá una gran ola de invasión a la zona. Actualmente, el territorio de la Nación Shawi está conservado en un 60 %. Se ubica en seis distritos de las provincias de Alto Amazonas y el Datem del Marañón, en Loreto, y en la provincia y departamento de San Martín. Sin embargo, el cambio de uso del suelo para la producción agrícola está creciendo a través del alquiler de tierras.

La bióloga Cristina López, de la organización Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR), explicó a **Mongabay Latam** que pese a que la zona no cuenta con espacios adecuados para la producción agrícola por tener el tipo de bosque de arena blanca y bosque montano, **la ampliación de la frontera agrícola es uno de los principales problemas.**

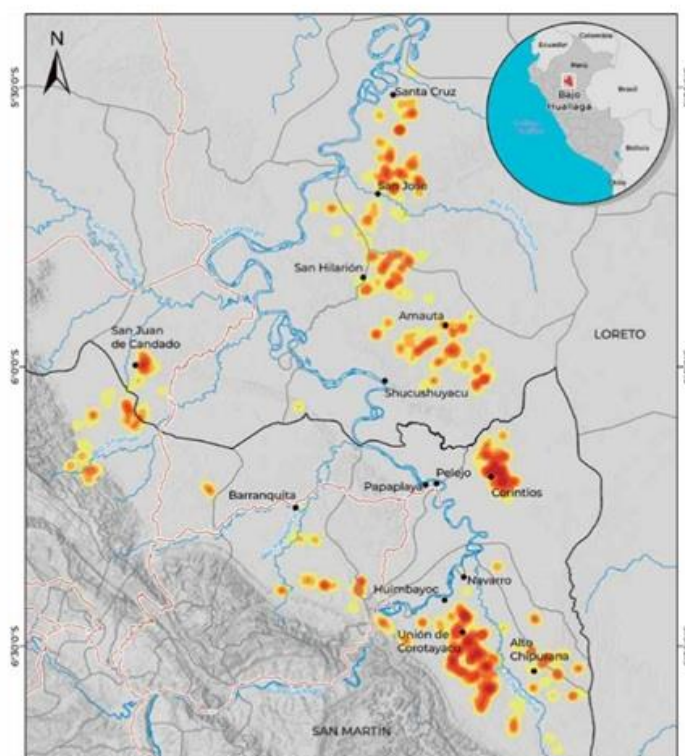


La apertura de una carretera en la Amazonía genera mayor migración a los territorios indígenas, sostienen líderes shawi y expertos. Foto: cortesía Inabio

“Los foráneos alquilan hectáreas a agricultores para producir cultivos de frutales por un periodo de tres años. Pasado ese tiempo, la tierra pierde sus propiedades y usan mayor cantidad de insumos químicos, lo cual termina perjudicando más el territorio”, explicó la bióloga.

Otro de los problemas es la presencia de cultivos ilícitos. Según el último informe de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (Devida), parte del territorio shawi se encuentra dentro de la cuenca cocalera [Bajo Huallaga](#), ubicada entre las regiones de Loreto y San Martín, que alcanzó **1441 hectáreas de cultivos ilícitos en 2024**.

“Sin la carretera ya tenemos invasores que están sembrando coca, perjudicando a las comunidades colindantes, con la apertura de la vía vamos a tener mayor cantidad de migrantes y deforestación”, advirtió el vicepresidente de la Nación Shawi, Clauber Tangoa.



Los cultivos de hoja de coca se han incrementado en un 19 % en la cuenca cocalera Bajo Huallaga desde 2020. Imagen: Devida

Ante estos problemas, el Gobierno Regional de Loreto prometió emitir una ordenanza regional prohibiendo la invasiones de tierras porque las comunidades se encuentran en proceso de titulación, pero “es imposible que una ordenanza detenga a los grupos criminales”, advierte la abogada Guisela Loayza.

Concesiones mineras

Nación Shawi también ha advertido que la apertura de esta carretera se daría luego de que el Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico (Ingemmet) otorgará **once concesiones mineras** en el distrito de Balsapuerto, en Loreto. Estas concesiones se sobreponen a las comunidades indígenas Puerto Libre, Nueva Luz, San Lorenzo, Nuevo Barranquita, Cachiyacu, Bellavista Nuevo Jumping y Churuyacu.



Los shawis han mantenido su cultura y territorio desde hace más de 500 años, según registra el Ministerio de Cultura. Foto: cortesía CAAAP

“Es de conocimiento general que a nuestros territorios no llega agua potable ni servicio de salud, no llega el Estado y tampoco llegan los periódicos. El pueblo indígena muchas veces se entera de la otorgación de concesiones cuando las empresas empiezan a realizar trabajo en campo”, agregó la abogada de la Alianza Cuencas Sagradas.

El vicepresidente del GTAN Shawi Clauber Tangoa cuestionó que la carretera sirva para la conectividad de las comunidades indígenas con las ciudades de Yurimaguas, en Loreto, o

Moyobamba, en San Martín. Sostiene que beneficiaría más a la empresa minera para que saque el material que extraerá de las concesiones.



Los líderes y las lideresas shawi se oponen a las concesiones mineras porque la explotación de los recursos afectará sus bosques. Foto: cortesía Ministerio de Cultura

Sin reconocimiento

Si bien aún faltan titulares el 76.26 % de las comunidades que pertenecen al Gobierno Territorial Autónomo de la Nación Shawi, ese no es su mayor problema, reconoció el líder indígena.

“Los shawis hablan de gobiernos autónomos desde hace más de 20 años. La idea de este tipo de organización es mantener la seguridad territorial para el pueblo indígena, así como preservar sus costumbres y lengua”, señaló la bióloga Cristina López. Esta idea de un gobierno indígena es vulnerada cuando se entregan **propiedades individuales al interior de las propuestas de las naciones indígenas**, como ya sucedió en el territorio shawi.

“Estamos avanzando hacia un modelo de gobierno distinto, pero con el incremento de las invasiones, la ilegalidad y la entrega de concesiones en el territorio se pone en riesgo nuestra estructura de vida. Lo que pedimos es seguridad jurídica para nuestro pueblo antes que tener una carretera, no nos oponemos a la construcción de la vía, pero pedimos que se realice adecuadamente protegiendo nuestra estructura indígena”, agregó Clauber Tangoa.

Imagen principal: comunidad Shawi, en el río Paranapura. ***Foto:*** cortesía Field Museum