



Lima, 31 de mayo de 2021

CARTA N° 120 -2021-DAR/GGA

Sr

Francisco Sagasti Hochhausler

Presidente de la República

Presente.-

Asunto: solicitar la observación del Proyecto de Ley N°, 6486/2020-CR, que propone Declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los Estados de Acre, Cruzeiro do Sul de la República Federativa de Brasil”

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en relación al asunto de la referencia, en representación de la Asociación Civil “DERECHO, AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES”– DAR, con R.U.C. N° 20508802651 y domicilio en Calle Cartagena 130, Pueblo Libre, institución comprometida a construir y fortalecer la gobernanza ambiental y promover el ejercicio de los derechos humanos

Sobre el particular, le informo que DAR viene promoviendo desde hace más de 16 años, la implementación de proyectos sostenibles, respeto de los derechos humanos y de poblaciones indígenas. En este sentido venimos haciendo seguimiento a diferentes proyectos y decisiones tomadas por el Estado y en línea de nuestro trabajo hemos dado las respectivas recomendaciones con el marco normativo necesario para asegurar que se cuente con altos estándares ambientales, sociales.

Ante ello, nos dirigimos a su despacho a fin de solicitar la observación del Proyecto de Ley N° 6486/2020-CR, que propone *Declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los Estados de Acre, Cruzeiro do Sul de la República Federativa de Brasil*”(en adelante, el Proyecto), aprobado el 21 de mayo por el Pleno del Congreso de la República; debido a las pérdidas económicas que generaría, además de serios riesgos a pueblos indígenas y al medio ambiente.

Asimismo, es necesario subrayar que pese a que el Proyecto de Ley tiene carácter y finalidad declarativa, plantea en su disposición complementaria final que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Relaciones Exteriores “establecerán los mecanismos necesarios” para ayudar a la consecución de dicha ley.

A continuación, los argumentos que sustentan nuestro pedido:

1. El proyecto representaría una pérdida económica de al menos US\$ 308.9 millones para el Estado peruano.
2. No existe un plan o estrategia para evitar o mitigar, al menos los tres impactos principales que acarrearía la construcción de la carretera: a) Potenciamiento del narcotráfico y otras economías ilícitas, b) Incremento de la incidencia de enfermedades infecciosas y c) Degradación de bosques biodiversos cercanos al Parque Nacional Sierra del Divisor y la Reserva Indígena Isconahua, vitales para la mitigación y adaptación al cambio climático.

Al mismo tiempo, instamos al Ejecutivo a retomar propuestas recientes generadas por el propio Estado, que buscan, con un enfoque de sostenibilidad y con pertinencia cultural, optimizar la provisión de servicios públicos fundamentales y reducir las barreras al crecimiento económico, en el contexto amazónico.

I. Sobre la pérdida económica e impactos sociales y ambientales

En el 2015, una evaluación realizada por GRADE, Conservation Strategy Fund y The Nature Conservancy¹, con base en el sistema RED para el modelamiento del tráfico del Banco Mundial, estimó que sólo la pérdida económica que acarrearía el proyecto ascendería a US\$ 308.9 millones, la cual se elevaba a US\$ 765.4 millones si se consideran los costos ambientales y sociales. Asimismo, con base al estudio de factibilidad del proyecto, se identificó que su costo por km asciende a US\$ 3.2 millones, lo que la coloca al mismo nivel de la carretera Interoceánica Sur².

Cabe resaltar que los factores que inciden en dicha pérdida económica, asociados principalmente a un tráfico reducido, persisten al día de hoy, al no haberse producido cambio significativo alguno en la estructura productiva del Estado de Acre en Brasil, y la región Ucayali en Perú, que pudieran inducir un mayor tráfico de mercancías.

Más aún, sostenemos, con base en información de la inteligencia comercial generada por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, que se encuentra en curso un cambio importante de la matriz modal de transportes en Brasil, consistente en diversos proyectos hidroviarios, ferroviarios y carreteros, con el fin de elevar la competitividad de los puertos del norte

¹ GRADE, CSF, TNC, (2015). Análisis económico y socioambiental de los proyectos de interconexión Pucallpa-Cruzeiro do Sul. Recuperado de:
https://www.conservation-strategy.org/sites/default/files/field-file/Tech_Series_32_Pucallpa_Cruzeiro_do_Sul_interconexion_2015.pdf

² Los costos por km de los diversos tramos de la Interoceánica Sur los hemos obtenido de: (Pari, 2016) Informe en minoría de Comisión Investigadora sobre el pago de presuntas coimas a funcionarios peruanos por proyectos a cargo de empresas brasileñas. Disponible en:
<https://plataformaanticorupcion.pe/wp-content/uploads/2017/07/informe-i-Pari.pdf>

de ese país, así como de la Costa Este en el Atlántico, para potenciar sus cadenas logísticas con destino al Asia³. Esto cuestiona el potencial comercial transfronterizo del proyecto Pucallpa-Cruzeiro do Sul, de hecho, ni la Interoceánica Sur, cuya ubicación es más cercana a los centros de producción agroindustrial en Brasil ha logrado este objetivo⁴.

Por otro lado, existe vasta evidencia sobre los impactos ambientales y sociales generados por las carreteras en la Amazonía: deforestación, cambio de uso de suelos (CUS), invasión descontrolada del territorio, potenciamiento de economías ilegales, mayor incidencia de vectores de enfermedades infecciosas que pueden afectar a pueblos indígenas, entre otros. Dichos cambios suelen concentrarse a 5.5km a ambos márgenes de las vías⁵. Es por ello que el Banco Interamericano de Desarrollo reconoce que los mayores impactos que generan las carreteras en la Amazonía son del tipo indirecto y acumulativo, y son muy complejos de gestionar y mitigar⁶.

La carretera Iquitos - Nauta⁷ es un caso de estudio a nivel internacional precisamente por la mayor incidencia de malaria tras su construcción, asociada a la deforestación y CUS producida a ambos lados de la vía. Por otro lado, la Interoceánica Sur no solo contribuyó a las cadenas logísticas de la minería ilegal⁸, sino que el CUS inducido por esta carretera ha incidido en una mayor prevalencia de enfermedades infecciosas como la malaria⁹ o la rabia¹⁰.

En ese sentido, el proyecto Pucallpa-Cruzeiro do Sul representa un riesgo inminente para la seguridad nacional dado que su extensión se ubica paralelamente al río Abujao, el cual es utilizado por las redes del narcotráfico para transportar producción de coca a Brasil, procedente de Aguaytía (en Padre Abad) y Callería (en Coronel Portillo) según DEVIDA¹¹. Según la misma institución, la

³ DAR, (2021). *La nueva matriz de transportes en Brasil y sus implicancias para la Hidrovía Amazónica y otros proyectos de transporte en el Perú*. Recuperado de:

<https://dar.org.pe/la-nueva-matriz-de-transportes-en-brasil-y-sus-implicancias-para-la-hidrovia-amazonica-y-otros-proyectos-de-transportes-en-el-peru/>

⁴ Idem 2.

⁵ Laurence, et al (2014). *Roads, deforestation and the mitigating effect of protected areas in the Amazon*. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S000632071400264X>

⁶ BID, (2016). Carreteras y capital natural. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Carreteras-y-capital-natural-Gesti%C3%B3n-de-las-dependencias-y-de-los-efectos-sobre-los-servicios-ecosist%C3%A9micos-para-inversiones-sostenibles-en-infraestructura-vial.pdf>

⁷ Gilman, et al. (2006). *The Effect of Deforestation on the Human-Biting Rate of Anopheles Darlingi, the Primary Vector of Falciparum Malaria in the Peruvian Amazon*. Recuperado de: <https://www.aitmh.org/view/journals/tpmd/74/1/article-p3.xml>

⁸ Asner y Tupayachi, (2017). *Accelerated losses of protected forests from gold mining in the Peruvian Amazon*. Recuperado de: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa7dab>

⁹ Vinetz, et al. (2017). *Unstable Malaria Transmission in the Southern Peruvian Amazon and Its Association with Gold Mining, Madre de Dios, 2001-2012*. Recuperado de: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27879461/>

¹⁰ Salmon-Mulanovich, et al. (2016). *Prevalencia de paramixovirus en murciélagos en seis zonas de Madre de Dios y Puno, Perú, con dos grados de perturbación antropogénica*. Revista de Investigaciones Veterinarias del Perú Vol. 27, N°2. Recuperado de: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1609-91172016000200005

¹¹ DEVIDA, (2017). Perú: Monitoreo de cultivos de coca 2017. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Peru/Peru_Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2017_web.pdf

superficie cultivada de coca en ambas localidades se viene incrementando desde el 2016 y al 2019 totalizaba 1,734 has¹². Por lo tanto, la carretera facilitará y potenciará el movimiento del narcotráfico; y el incremento de este tipo de actividad ilegal solo acrecentará los niveles de conflictos y amenazas en contra de líderes y lideresas indígenas que defienden sus territorios. Es oportuno recordar que tan solo en el último año, desde que se declaró la emergencia sanitaria nacional, 9 defensores/as ambientales han perdido la vida a mano de actores relacionados con organizaciones criminales dedicadas al narcotráfico, el tráfico de tierras, minería y tala ilegal

Además, como la propia Defensoría del pueblo ha alertado¹³, la carencia de argumentos técnicos y legales que den sustento a este proyecto de ley ponen en riesgo la conservación de los bosques amazónicos y del área natural protegida Parque Nacional Sierra del Divisor; así como, a los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial de la Reserva Indígena Isconahua, caracterizados por una extrema situación de vulnerabilidad inmunológica, sanitaria, y territorial.

Cabe resaltar que, con el soporte de información satelital hemos analizado, los procesos de deforestación, CUS y la construcción de pistas de aterrizaje clandestinas en la zona de influencia de otro proyecto vial en Ucayali (Nueva Italia - Puerto Breu)¹⁴ originados desde el inicio de la promoción de dicho proyecto, el cual tiene el mismo objetivo que la Pucallpa-Cruzeiro do Sul.

Por todo lo anterior, consideramos que el proyecto Pucallpa-Cruzeiro do Sul requiere una evaluación profunda económica, ambiental y social. Asimismo, cualquier propuesta de declararla de “interés nacional y necesidad pública” debería evaluarse sólo si se estima un retorno económico positivo y si se cuenta con un plan integral y multisectorial para evitar o mitigar los riesgos ambientales y sociales advertidos.

II. Oportunidad para potenciar el desarrollo en Ucayali y Madre de Dios

En agosto del 2020, a través del D.S. N° 145-2020-PCM, se aprobó el Plan de Cierre de Brechas para la población del ámbito petrolero de las provincias del Datem del Marañón, Loreto, Alto Amazonas, Requena y Maynas, en Loreto¹⁵. Este plan propone un enfoque innovador para la provisión de servicios públicos fundamentales, así como la dinamización de las economías locales, a partir de los denominados “núcleos de desarrollo” y los “centros poblados jerarquía”, desde los cuales se proveen servicios públicos fundamentales a las poblaciones más alejadas. Creemos que este esquema de intervención, que no contempla la construcción de infraestructura vial, debería ser evaluada para su implementación en Ucayali y Madre de Dios.

¹² DEVIDA, (2020). Monitoreo de la superficie cultivada con arbusto de coca en producción. Perú - 2019. Recuperado de: <https://sistemas.devida.gob.pe/siscod/documentos>

¹³ Defensoría del Pueblo. Oficio N° 0133-2021-DP.

¹⁴ DAR, (2020). Informe de consultoría: Análisis de la pérdida de bosque y afectaciones a los derechos adquiridos en una vía carrozable entre Nuevo Italia y Puerto Breu, empleando sistemas de información geográfica y teledetección.

¹⁵ Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/pcm/normas-legales/1124063-145-2020-pcm>

Finalmente, el Ministerio de la Producción cuenta con un diagnóstico sobre los limitantes al crecimiento económico de Ucayali, en cuyo componente de infraestructura se plantea como prioritario el mantenimiento de las vías asfaltadas existentes y la mejora de la navegabilidad fluvial e infraestructura portuaria¹⁶.

Por todo lo expuesto, solicitamos que la Presidencia del Consejo de Ministros reconsidere evaluar los efectos negativos del proyecto de Ley N° 6486/2020-CR, ya que actualmente el Estado cuenta con herramientas, criterios y estrategias para promover el acceso a servicios públicos fundamentales para las poblaciones rurales amazónicas, así como para contribuir al dinamismo económico local, con un enfoque intercultural y sostenible; en ese sentido, no se requeriría el impulso de la carretera en mención.

Agradeciendo su atención a la presente, y esperando la respuesta a lo solicitado, quedo de Usted.

Atentamente,



César Leónidas Gamboa Balbín
Director Ejecutivo
Derecho, Ambiente y Recursos Naturales – DAR

¹⁶ Mendoza, et al. (2015). Las barreras al crecimiento económico de Ucayali. PRODUCE, USAID, CIES. Recuperado de: https://www.cies.org.pe/sites/default/files/files/otrasinvestigaciones/archivos/00-libro_ucayali_final.pdf