

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

FACULTAD DE DERECHO



Programa de Segunda Especialidad en Derecho Ambiental y de los
Recursos Naturales

“Una carretera más en la Amazonía, ¿Qué importa?”: análisis
de la viabilidad socioambiental de la construcción de la
carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos, distrito de
Yaquerana, provincia de Requena, Región Loreto

Trabajo académico para optar el título de Segunda
Especialidad en Derecho Ambiental y de los Recursos
Naturales

Autor:

Héctor Francisco Rodríguez Pajares

Asesor:

Jean Pierre Araujo Meloni


Lima, 2021

Informe de Similitud

Yo, NOEMI CECILIA ANCÍ PAREDES, Coordinadora General de la Escuela de Derecho PUCP y docente de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, dejo constancia que el Trabajo Académico titulado “Una carretera más en la Amazonía, ¿Qué importa?”: análisis de la viabilidad socioambiental de la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos, distrito de Yaquerana, provincia de Requena, Región Loreto”, del/de la autor/a Héctor Francisco Rodríguez Pajares, y asesorado/a por ARAUJO MELONI, JEAN PIERRE, docente de la Facultad de Derecho:

- Tiene un índice de puntuación de similitud de 32%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 20/06/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo Académico, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lima, 31 de julio del 2025.

<u>Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:</u> ARAUJO MELONI, JEAN PIERRE	
DNI: 10782254	Firma: 
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-8586-2440	
Noemí Cecilia Ancí Paredes Coordinadora General Escuela de Derecho PUCP	

DEDICATORIA

Este trabajo es dedicado a todos los defensores y defensoras indígenas y ambientales que arriesgan sus vidas todos los días para proteger los bosques, ríos y territorios de la Amazonía peruana.

AGRADECIMIENTOS

A mi madre Ivonne Margarita y a mi padre Héctor Manuel.

RESUMEN

El proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos ubicado en la remota provincia de Requena, departamento de Loreto supondrá la generación de impactos ambientales y sociales acumulativos y significativos debido a la afectación de áreas naturales protegidas y territorios de comunidades indígenas.

Asimismo, a pesar de que el proyecto no cuenta con instrumentos de gestión ambiental aprobados para identificar los posibles impactos sobre la biodiversidad, los recursos naturales y las poblaciones indígenas y no indígenas del área de influencia, ya se han construido más de 40 kilómetros de la ruta trazada para la carretera lo que constituye una vulneración de diversas normas de la legislación ambiental.

A fin de evitar la ejecución de estos proyectos que son ambientalmente inviables, es preciso promover la implementación de procesos de Evaluación Ambiental Estratégica para planes, programas y políticas sectoriales y regionales para la ejecución de proyectos de infraestructura vial a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los Gobiernos Regionales.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	4
II. EL PROYECTO DE LA CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO.....	5
2.1. Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos: Información General.	5
2.2. Antecedentes y estado actual del proyecto.....	7
III. ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD SOCIOAMBIENTAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS	11
3.1. Sobre la prohibición de ejecutar la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos en Áreas Naturales Protegidas, Reservas Indígenas para PIACI según disposiciones sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.	11
3.1.1. Exclusión de Áreas Naturales Protegidas en la ruta de construcción de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos según el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC.....	11
3.1.2. Afectación indirecta de los pueblos indígenas en aislamiento y en contacto inicial (PIACI) de la Reserva Indígena Yavarí Mirim por la construcción de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.	14
3.2. Sobre la necesidad de contar con la opinión técnica favorable por parte del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas – SERNANP por el Estado para la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos sea aprobada.	16
3.3. Sobre la obligación de contar con certificación ambiental y los impactos ambientales sobre los bosques y recursos forestales por la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.	18
3.3.1. Obligación de Certificación ambiental para la ejecución de la carretera Jenaro Herrera Colonia Angamos	19
3.3.2. Impactos sobre los bosques por la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos y obligación de obtener la autorización de desbosque para su ejecución.	21
IV. ¿SE PUDO PLANIFICAR Y ELABORAR UN PROYECTO SOCIAL Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS?	24
V. CONCLUSIONES	26
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	28

I. INTRODUCCIÓN.

“Una carretera más en la Amazonía peruana, ¿Qué importa?”. De esa manera podríamos llamar al estribillo asociado a la ejecución de una nueva y enorme carretera en la selva peruana que ya está en proceso de construcción en el extremo oriental de la Región Loreto, pero que hasta el momento no cuenta con permisos para realizar actividades de cambio de uso de suelos ni desbosque para su construcción, ni tampoco se han instrumentado instrumentos de gestión ambiental para prevenir, mitigar o atenuar impactos ambientales significativos y que vulnera los derechos de las poblaciones indígenas y no indígenas que habitan en esos territorios.

En este contexto corresponde preguntarse: ¿Es la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos una nueva versión de otros polémicos proyectos de infraestructura vial en la selva peruana que buscan generar desarrollo y crecimiento económico, pero que al final sólo terminan ocasionando nuevos problemas como rutas de exposición y tráfico para actividades ilegales? ¿Cuán significativo será el impacto ambiental para los bosques, áreas naturales protegidas y comunidades indígenas debido a la construcción de una carretera de casi cien kilómetros y qué riesgos implican para las poblaciones originarias de la zona? ¿Existe alguna estrategia, política o instrumento que pueda contribuir a diseñar y planificar proyectos de infraestructura vial ambientalmente sostenibles y que no generen impactos de gran magnitud para los ecosistemas y las poblaciones de las zonas de influencia directa?

Sobre la base de estas preguntas y la continua reflexión sobre los temas vinculados, se intenta desarrollar un artículo que analice la viabilidad socioambiental de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos en la Región Loreto y que, a la misma vez, logre sustentar y fundamentar la posibilidad de aplicar e implementar un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica – EAE como instrumento para el diseño y planificación sostenible de los proyectos de infraestructura vial en la Amazonía.

En relación con tal objetivo, en el primer capítulo se presenta información técnica referida al proyecto de “Mejoramiento y construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos (Frontera con Brasil)” que se encuentra ubicado en los distritos de Yaquerana y Jenaro Herrera, provincia de Requena, Región Loreto. En esa línea, se ha considerado conveniente realizar un recuento cronológico de los principales hechos y actuaciones administrativas vinculadas a la ejecución de la carretera, así como brindar información sobre el estado actual del proyecto.

Asimismo, en el segundo apartado, se analiza al detalle los impactos ambientales significativos y acumulativos en los ecosistemas amazónicos que está generando y podría generar la construcción de la referida carretera. Asimismo, se intenta identificar las afectaciones a los derechos de los pueblos indígenas que habitan en la zona de influencia del proyecto y las infracciones de la normativa ambiental que implica su ejecución.

Finalmente, en el último capítulo proponemos una revisión de la Evaluación Ambiental Estratégica como instrumento de gestión ambiental (IGA) regulado en la legislación del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), que podría contribuir a mejorar el diseño y planificación de los proyectos de infraestructura vial en la Amazonía peruana.

II. EL PROYECTO DE LA CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO.

2.1. Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos: Información General.

En agosto del año 2016 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió la Resolución Directoral N°483-2016-MTC/21¹ a través de la cual se aprobó el estudio de pre inversión a nivel de Proyecto de Inversión Pública (PIP) para el mejoramiento y construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos (Frontera con Brasil), ubicada en los distritos de Yaquerana y Jenaro Herrera, provincia de Requena, departamento de Loreto.

¹ La Resolución Directoral N°00483-2016-MTC/21 fue aprobada el 26 de agosto de 2016 por la autoridad Provias Descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La información puede visualizarse en el siguiente enlace: <http://files.proviasdes.gob.pe/produccion/PublicacionesSIGAT/PVDES/RESOLUCIONES/RD-2016-00483-999.PDF>

Según el Expediente técnico del mencionado proyecto que figura en la página web sobre licitaciones y contrataciones públicas de Perú², el proyecto de la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos tiene una longitud de 97, 402 km. Además, esta carretera tiene asignada el código de Ruta N°LO-105 que según el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC del Ministerio de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N°012-2013-MTC³, pertenece a la clasificación de rutas regionales o departamentales pertenecientes a una de las nueve (9) rutas de la región Loreto. A continuación, revisamos las principales características de este proyecto:

Cuadro N°1

Datos sobre la construcción y mejoramiento de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos

Región	Loreto
Provincia	Requena
Distritos	Jenaro Herrera, Yaquerana
Código de Ruta	Ruta N°LO-105 según Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – D.S N°012-2013-MTC
Zona del proyecto	Urbano/Rural
Ubicación de la Vía	Inicio: 04°54'20.13" de latitud Sur y 73°39'55.59" de longitud oeste Fin: 5°9'4.28" latitud Sur y 72°52'42" longitud oeste
Longitud de la Vía	97.402 Km
Altitud promedio de la Vía	130 msnm

Elaboración Propia

Fuente: Expediente Técnico de PROVIAS DESCENTRALIZADO

Es importante señalar también que el monto de la construcción de la referida carretera asciende hasta los 175,7 millones de soles. Además, de acuerdo al Expediente Técnico adjuntamos un mapa de la ubicación del proyecto de la referida carretera:

Mapa N°1

Ubicación de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos

² El Expediente técnico de obra del proyecto de mejoramiento y construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos (Frontera con Brasil) se encuentra colgado en el portal web "Perú Licitaciones" que realiza el monitoreo y seguimiento de contrataciones públicas del Perú. La información se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.perulicitaciones.com/expediente-tecnico-de-obra-del-proyecto-de-mejoramiento-y-construccion-de-la-carretera-jenaro-herrera-colonia-angamos-frontera-con-brasil-distrito-de-jenaro-herrera-provi-lct226806.html>

³ El Decreto Supremo N°012-2013-MTC que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho clasificador fue publicado el 22 de setiembre de 2013. Se puede visualizar en el siguiente enlace: [https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/documentos/D.S.%20N%C2%B0%20012-2013-MTC%20\(Clasificador%20de%20Rutas\).pdf](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/documentos/D.S.%20N%C2%B0%20012-2013-MTC%20(Clasificador%20de%20Rutas).pdf)



Fuente: Portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVD/Loreto/LO-105.pdf

2.2. Antecedentes y estado actual del proyecto.

A partir de la información recogida en el Expediente Técnico y otros documentos relativos al proyecto de la Carretera Jenaro – Colonia Angamos en 2016, se ha podido realizar una revisión de los antecedentes y la cronología de hechos y actuaciones:

- En 2015 se suscribe el Convenio N°006-2015-MTC/21⁴ sobre delegación de facultades para la formulación de proyectos de inversión pública entre el Gobierno Regional de Loreto y el Proyecto de Infraestructura de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO con objeto de delegar a favor de este último la elaboración de estudios del Proyecto de Inversión Pública (PIP) para la carretera Departamental LO-105 Jenaro Herrera – Colonia Angamos (Cláusula Quinta).

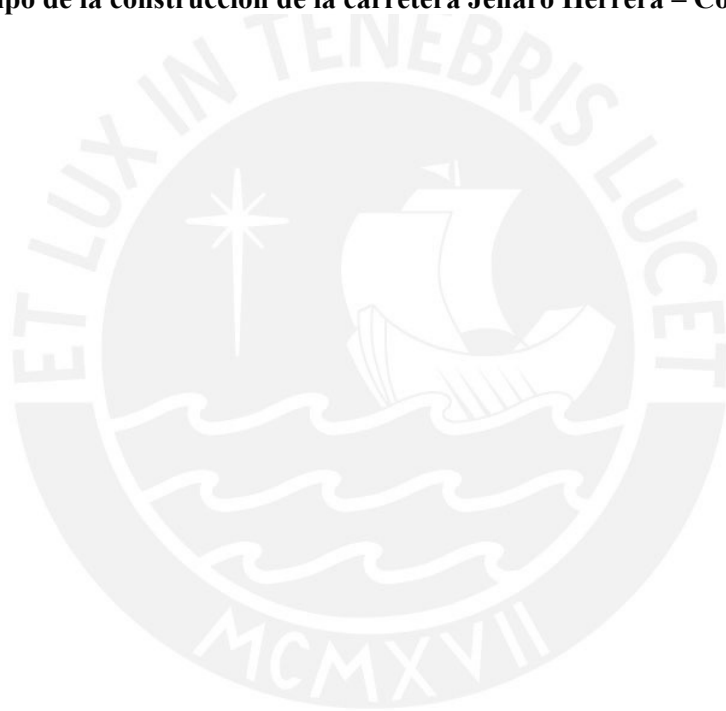
⁴ Mediante Resolución Ejecutiva Regional N°156 -2015-GRL-P del 23 de febrero de 2015 se aprueba la suscripción del Convenio entre Provias Descentralizado y el Gobierno Regional de Loreto y publicada por el Convenio N°006-2015-MTC/21. La información se puede visualizar en el siguiente enlace: http://aplicaciones02.regionloreto.gob.pe/sisdoc/sites/default/files/normativa_interna/rer0156.pdf

- El 26 de agosto de 2016 se emite la Resolución Directoral N°483-2016-MTC/21 que aprobó el estudio de pre inversión a nivel de Proyecto de Inversión Pública (PIP) para el mejoramiento y construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.
- El 6 de diciembre de 2017 se autorizó, mediante Acuerdo de Consejo Regional N°054-2017-SO-GRL-CRL, la renovación del Convenio suscrito entre el Gobierno Regional de Loreto y PROVIAS DESCENTRALIZADO para la evaluación y formulación del proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.
- En enero de 2018 se aprobó el proyecto de inversión pública “Mejoramiento y Construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos, distrito de Jenaro Herrera, provincia de Requena, Región Loreto” a través de la cual se le asignó Código Único de Inversiones N°2327139. Posteriormente, el 5 de febrero del mismo año se declaró la viabilidad del proyecto con un presupuesto de S/. 175, 976,200 soles.
- En 2020 se publicaron los Términos de Referencia (TDR) para la Elaboración del Expediente Técnico de obra del proyecto: *“Mejoramiento y construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos (frontera con Brasil), distrito de Jenaro Herrera, provincia de Requena, Región Loreto”* a través del documento PROVIAS DESCENTRALIZADO CONCURSO PÚBLICO N°10-2020-MTC/21, el cual figura en las Bases de Concurso Público para la contratación del servicio de consultoría de obra del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado – OSCE.
- Hacia junio del 2021, el Instituto de Defensa Legal (IDL)⁵, informó que se ha constatado la existencia de una trocha de aproximadamente 40 kilómetros, desde el kilómetro 18 hasta el 58 en el trazo la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.

⁵ INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL – IDL (2021). “La Construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos amenaza la vida de los PIACI que viven en reservas indígenas y reservas nacionales”. El artículo publicado el 5 de julio de 2021 se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.idl.org.pe/la-construccion-de-la-carretera-jenaro-herrera-colonia-angamos-amenaza-la-vida-de-los-piaci-que-viven-en-reservas-indigenas-y-reservas-nacionales/>

Es necesario señalar que esta trocha se ha abierto sin que el proyecto de la carretera LO-105 cuente con un instrumento de gestión ambiental (IGA) aprobado por el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversión Sostenibles (SENACE), por lo cual las acciones de desbosque no autorizado de cobertura forestal son ilegales y están causando deforestación en la zona.

**Gráfico N°1:
Línea de tiempo de la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos**



2015: se suscribe el Convenio N°006-2015-MTC/21 entre el Gobierno Regional de Loreto y PROVIAS DESCENTRALIZADO para elaboración de estudios del Proyecto de Inversión Pública (PIP) de la carretera Departamental LO-105 Jenaro Herrera - Colonia Angamos

2018: Aprobación del PIP "Mejoramiento y Construcción de la carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos, en Región Loreto" con un presupuesto de de S7. 175, 976,200 soles

2021: Se comprueba existencia de una trocha de 40 kilómetros, desde el kilómetro 18 hasta el 58 en el trazo la carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos sin contar con IGA ni permisos

2016: Resolución Directoral N°483-2016-MTC/21 que aprobó el estudio PIP para el construcción de la carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos

2020: se aprobaron los Términos de Referencia (TDR) para la Elaboración del Expediente Técnico de obra del proyecto de la Carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos a través del documento PROVIAS DESCENTRALIZADO CONCURSO PÚBLICO N°10-2020-MTC/21

III. ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD SOCIOAMBIENTAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS

En este apartado hemos considerado conveniente revisar y evaluar aquellos impactos ambientales y sociales que se han generado por la construcción de la carretera “Jenaro Herrera – Colonia Angamos” y que han sido desarrollados en un informe legal por parte de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA, 2021)⁶. Asimismo, este análisis también ha procurado identificar un conjunto de infracciones en materia ambiental y administrativa en razón que la ejecución de la carretera se está realizando sin contar con una certificación ambiental aprobada por la autoridad competente, sin presentar instrumentos de gestión ambiental correspondientes ni contar con autorizaciones para realizar desbosque o cambio de uso de suelo. Por último, se describe qué repercusiones de índole penal ambiental puede haberse configurado debido a la construcción del tramo de la carretera LO-105.

En los siguientes párrafos se presenta una sistematización de aquellas áreas y poblaciones que están sufriendo o podrían sufrir afectaciones a causa de la construcción de la carretera materia de investigación.

3.1. Sobre la prohibición de ejecutar la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos en Áreas Naturales Protegidas, Reservas Indígenas para PIACI según disposiciones sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

3.1.1. Exclusión de Áreas Naturales Protegidas en la ruta de construcción de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos según el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC.

⁶ SOCIEDAD PERUANA DE DERECHO AMBIENTAL – SPDA (2021). Informe Legal: Dictamen del Proyecto de Ley N°202/2016/CR que propone la “Ley de necesidad pública y preferente interés para la región Loreto la ejecución del proyecto carretero Requena – Genaro Herrera – Angamos”. El documento se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2021/06/Informe-legal-Dictamen-Proyecto-de-Ley-262-2016.pdf>

En principio, debemos iniciar el análisis partiendo de lo que se prevé en la normativa sobre infraestructura vial del sector transportes. Al respecto, el portal web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones indica que el Clasificador de Rutas es un documento oficial del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), que clasifica los proyectos de infraestructura vial en Red Nacional, Red Departamental o Regional y Red Vecinal, que incluye el Código de Ruta y su definición según los puntos que conecta⁷. Su última actualización fue aprobada por el Decreto Supremo N°011-2016-MTC⁸.

En ese marco, en el año 2018 se aprobó y publicó el Decreto Supremo N°005-2018-MTC⁹, a través del cual se establecieron disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC. De acuerdo con el artículo 2° de la referida norma, se dispuso que los proyectos de infraestructura vial a cargo del Gobierno Nacional (a través del Ministerio de Transportes), de los Gobiernos Regionales y Locales deben desarrollarse cumpliendo la normativa ambiental en materia de Áreas Naturales Protegidas y de aquellas normas que garantizan la protección de los pueblos indígenas en situación de aislamiento y los pueblos indígenas en contacto inicial (PIACI). En ese sentido, esta norma busca armonizar la ejecución de proyectos de infraestructura vial promovida por el gobierno nacional y los gobiernos subnacionales y la legislación en materia de ANP y aquellas que cautelan los derechos de los PIACI.

Sobre el particular, el artículo 3° del mencionado dispositivo prescribe que cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) actualice y/o modifique el Clasificador de Rutas del SINAC, debe excluir las rutas y tramos viales de los proyectos que comprendan o superpongan a:

⁷ La definición del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) se encuentra en el portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/rutas.html>

⁸ Decreto Supremo N°011-2016 que aprueba actualización del Clasificador de Rutas del SINAC. Se puede ver en el siguiente enlace: <https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/documentos/D.S.%20N%C2%B0%20011-2016-MTC.pdf>

⁹ El Decreto Supremo N°005-2018-MTC que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-establece-disposiciones-aplicables-a-los-decreto-supremo-n-005-2018-mtc-1621688-2/>

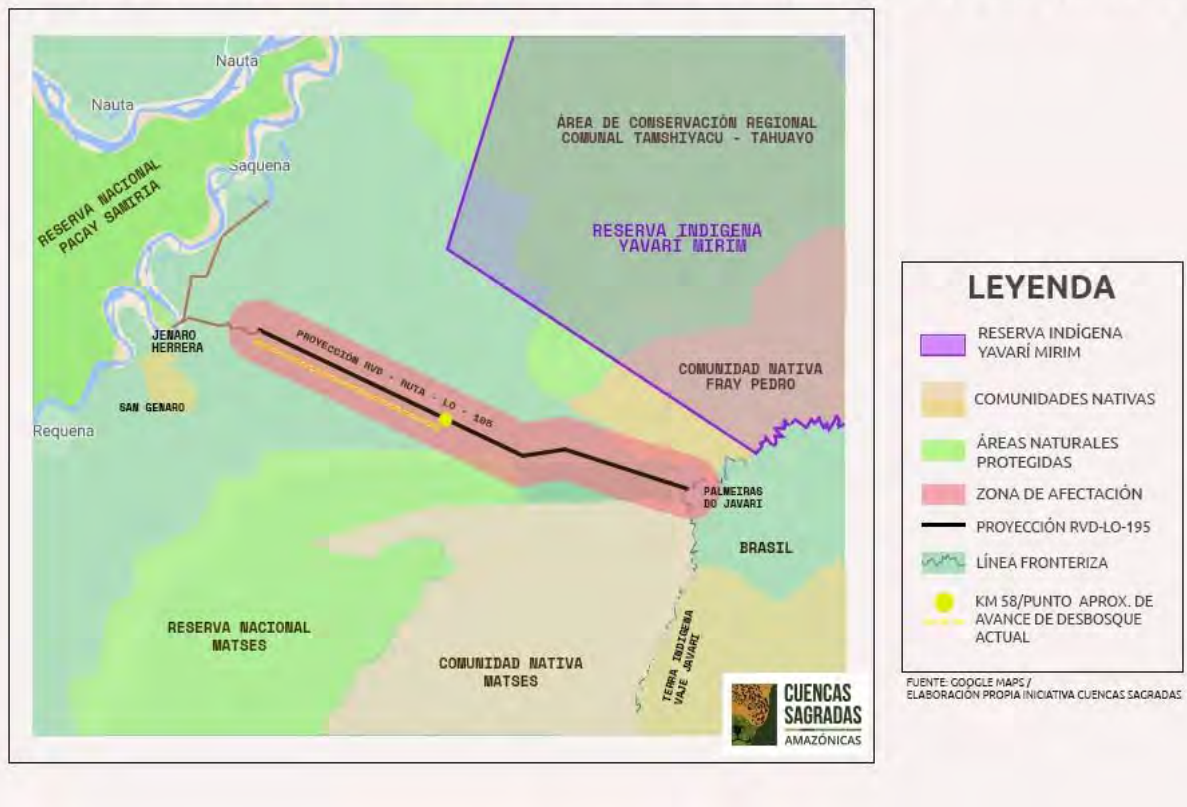
- a. Áreas Naturales Protegidas de Uso Indirecto.
- b. Reservas Territoriales o indígenas a favor de los PIACI.
- c. Áreas Naturales Protegidas de uso directo y Zonas de Amortiguamiento que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte del SERNANP.

Asimismo, el numeral 2 del artículo 3° señala que, en los casos de los proyectos de infraestructura que están bajo competencia de los Gobiernos Regionales y Locales, el MTC debe coordinar con estas entidades para hacer las exclusiones correspondientes a estas áreas. De acuerdo con esta disposición sectorial, existe una expresa prohibición de habilitar la construcción e implementación de proyectos de infraestructura vial en zonas que comprendan y/o se superpongan a áreas naturales protegidas y Reservas Indígenas o Territoriales a favor de los PIACI.

Sin embargo, en el caso materia de análisis se evidencia que la delimitación de la ruta proyectada para la construcción de la carretera LO-105 Jenaro Herrera – Colonia Angamos afecta directamente la conservación y protección de tres Áreas Naturales Protegidas (ANP): Zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Pacaya Samiria, Zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Matsés y Área de Conservación Regional Comunal Tamshiyacu – Tahuayo. Esta superposición se puede visualizar de mejor manera a través del cuadro elaborado por la Organización “Cuencas Sagradas” sobre la carretera que a continuación presentamos:

Mapa N°2
Proyección de impactos socioambientales de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos

MAPA PROYECCIÓN CARRETERA JENARO HERRERA - COLONIA ANGAMOS, LORETO - PERÚ



Fuente y elaboración por “Cuencas Sagradas Amazónicas”

3.1.2. Afectación indirecta de los pueblos indígenas en aislamiento y en contacto inicial (PIACI) de la Reserva Indígena Yavarí Mirim por la construcción de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.

Por otro lado, el informe de la SPDA menciona que la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos podría ocasionar afectaciones contra la vida, integridad física y libre determinación de los pueblos indígenas en situación de aislamiento (PIA) Matsés, Matis, Korubo, Flecheiro y otro no identificado que habitan en la Reserva Indígena Yavarí Mirim, según lo reconocido por el Ministerio de Cultura, a través del Decreto N°002-2018-

MC¹⁰. Si bien es cierto que la construcción de esta vía no se superpone a la Reserva Yavarí Mirim, sí existe la posibilidad de que se genere migración y afluencia de poblaciones externas en la proximidad de la zona de amortiguamiento de la Reserva Indígena Yavarí Mirim, lo cual podría estimular la generación de contactos forzados entre las poblaciones migrantes y los PIA.

Con relación a este punto, es importante señalar que algunos informes de organismos internacionales como el de la Unión Mundial de la Naturaleza para la Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica¹¹ han reafirmado que la construcción de carreteras en territorios con presencia de PIACI o próximos a estos, aumenta el riesgo de generar contactos e interacciones forzadas con estas poblaciones debido a que facilita la incursión de terceros migrantes, madereros y grupos relacionados a la expansión de actividades ilegales como el tráfico ilícito de drogas en la selva amazónica (UNIÓN MUNDIAL PARA LA NATURALEZA, 2007).

A continuación, presentamos una sistematización de las áreas naturales protegidas, Reservas PIACI y comunidades nativas que podrían ser afectadas por la ruta de la mencionada carretera.

**Cuadro N°2:
ANP y Reservas PIACI afectadas por la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos**

¹⁰ A través del Decreto Supremo N°002-2018, de fecha 15 de marzo de 2018, el Ministerio de Cultura reconoció legalmente la existencia de pueblos indígenas en situación de aislamiento en las solicitudes de Reservas Yavarí Tapiche y Yavarí Mirim. La información se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-declara-el-reconocimiento-de-los-pueblos-decreto-supremo-n-002-2018-mc-1626765-3/>

¹¹ UNIÓN MUNDIAL PARA LA NATURALEZA. OFICINA REGIONAL PARA AMÉRICA DEL SUR – UICN-SUR. Informe sobre la situación de los pueblos indígenas aislados y la protección de los conocimientos tradicionales. (Editor: RIVAS, Alex). Convenio sobre la Diversidad Biológica, 2007. Se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.cbd.int/doc/meetings/tk/acpow8j-02/official/acpow8j-02-05-es.pdf>

Zonas de influencia directa de los impactos socioambientales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Pacaya Samiria ▪ Zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Matsés ▪ Área de Conservación Regional Comunal Tamshiyacu – Tahuayo ▪ Comunidad Nativa Matsés ▪ Comunidad Nativa Fray Pedro
Zonas de influencia indirecta de los impactos socioambientales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reserva Indígena para pueblos indígenas en situación de aislamiento y en contacto inicial (PIACI) Yavarí Mirim donde se ha reconocido la existencia pueblos indígenas en situación de aislamiento Matsés, Matis, Korubo, Flecheiro y otro pueblo no identificado a través de el Ministerio de Cultura, a través del Decreto N°002-2018-MC.

Fuente: Sociedad Peruana de Derecho Ambiental -SPDA
Elaboración Propia

En virtud de todo lo expuesto, es correcto afirmar que la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos se está realizando en abierta vulneración a lo establecido en la norma sectorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado por el Decreto Supremo N°005-2018-MTC sobre el Clasificador de Rutas del SINAC, debido a que se debería excluir las Áreas Naturales Protegidas: Zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Pacaya Samiria, Zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Matsés y Área de Conservación Regional Comunal Tamshiyacu – Tahuayo de la delimitación y el trazado de su ruta.

3.2. Sobre la necesidad de contar con la opinión técnica favorable por parte del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas – SERNANP por el Estado para la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos sea aprobada.

Otro de los aspectos relevantes para evaluar la viabilidad ambiental de este proyecto es considerar si es necesario que para su aprobación se necesita la opinión técnica vinculante de alguna entidad del Estado.

Al respecto, el artículo 53° del Reglamento de la Ley N°27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental aprobado por Decreto Supremo N°019-2009-MINAM¹² dispone que para la evaluación del EIA y cuando la autoridad lo requiera en la Resolución de Clasificación se podrá solicitar la opinión técnica de otras autoridades durante el proceso de revisión y evaluación del EIA. Asimismo, el artículo 44° del mismo Reglamento prescribe que en el caso de los proyectos o actividades que se localicen al interior de un Área Natural Protegida o en su correspondiente zona de amortiguamiento, la autoridad competente debe solicitar opinión técnica sobre los Términos de Referencia al Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado – SERNANP.

De igual manera, de conformidad con lo establecido en el artículo 64° del Reglamento de Áreas Naturales Protegidas aprobado por Decreto Supremo N°038-2001-AG¹³, se ha dispuesto que los Estudios de Impacto Ambiental de los diferentes sectores que consideren realizar actividades o acciones que modifiquen el estado natural de los recursos naturales renovables ubicados en las zonas de amortiguamiento de las Áreas Naturales Protegidas requieren la opinión técnica favorable de parte del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas - SERNANP para su aprobación por parte de la autoridad sectorial. Sumado a ello, el numeral 4 del artículo 93° del referido Reglamento prevé que los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) presentados para el desarrollo de actividades al interior de un Área Natural Protegida o su Zona de Amortiguamiento deben contar con opinión técnica favorable del SERNANP como condición indispensable para la aprobación de su proyecto por la autoridad competente.

Esto implica que la evaluación de impacto ambiental del proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos del distrito de Yaquerana, en la región Loreto y la consecuente aprobación de su certificación para poder iniciar su ejecución, debe incluir una opinión técnica favorable por parte del del SERNANP. Sin embargo, hasta el momento no se tiene

¹² El Reglamento de la Ley N°27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental aprobado por Decreto Supremo N°019-2009-MINAM fue publicado el 24 de setiembre de 2009. Se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/10/Ley-y-reglamento-del-SEIA1.pdf>

¹³ El Decreto Supremo N°038-2001-AG fue publicado el 22 de junio de 2001. Se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6758.pdf>

conocimiento de que, el MTC, a través de PROVIAS DESCENTRALIZADO o que el Gobierno Regional de Loreto hayan requerido la opinión técnica vinculante del SERNANP, a pesar de que ya se está construyendo un tramo de la carretera.

Con relación a este punto, cabe señalar que el Instituto de Defensa Legal (IDL) ha publicado en su artículo *“La Construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos amenaza la vida de los PIACI que viven en reservas indígenas y reservas nacionales”*¹⁴ que el propio Gerente de la Unidad de Estudios de PROVIAS DESCENTRALIZADO del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Memorando N°1366—2021-MTC¹⁵, remitió una carta de respuesta a su institución, señalando que *“la Dirección de Gestión Ambiental – DGASA (del MTC) propone darle al proyecto la Categoría II de Estudio de Impacto Ambiental”*. Además, el funcionario del MTC apuntó que *“(…) la vía proyectada se encuentra dentro de la zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Pacaya Samiria y la zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Matsés, por tal razón el titular debería cumplir con solicitar al SERNANP la opinión técnica vinculante correspondiente”*.

A partir de todo lo expuesto, se evidencia que el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha confirmado que la ruta trazada para la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colona Angamos se superpone con las zonas amortiguamiento de dos Áreas Naturales Protegidas y que su mismo sector, a través de PROVIAS DESCENTRALIZADO, o el Gobierno Regional de Loreto deben solicitar la opinión técnica del SERNANP para la correcta aprobación y ejecución del proyecto.

3.3. Sobre la obligación de contar con certificación ambiental y los impactos ambientales sobre los bosques y recursos forestales por la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos.

¹⁴ Artículo publicado por el Instituto de Defensa Legal – IDL el 5 de julio de 2021.

¹⁵ El Memorando N°1366—2021-MTC remitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) al Instituto de Defensa Legal incluye el Memorando N°1305-2021-MTC del ingeniero Walter Pineda Sánchez, Gerente de la Unidad Gerencial de Estudios de PROVIAS DESCENTRALIZADO, en el marco de un pedido de acceso a la información solicitado por IDL de acuerdo a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

3.3.1. Obligación de Certificación ambiental para la ejecución de la carretera Jenaro Herrera Colonia Angamos.

En el año 2017 se emitió el Reglamento de Protección Ambiental para el sector Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N°004-2017-MTC¹⁶, que regula la gestión ambiental de las actividades, proyectos y/o servicios de competencia del Sector Transportes, a nivel nacional, regional y local. El artículo 10° de la referida norma contempla la obligación de los titulares de los proyectos, actividades y/o servicios del sector transportes con relación al cumplimiento obligatorio de la normativa ambiental y aquello que esté contenido en sus instrumentos de gestión ambiental.

Para el caso que nos concierne, el artículo 15° del mencionado Reglamento establece que todo titular de un proyecto de inversión del sector transporte sujeto al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental -SEIA, debe obtener la aprobación de su Estudio de Impacto Ambiental y consecuentemente su certificación ambiental (acto administrativo) por parte de la autoridad competente antes del inicio de la ejecución de las actividades, obras o acciones de sus proyectos.

De lo revisado sobre la información del proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos se deduce que aún no se ha presentado ningún instrumento de gestión ambiental que sea evaluado por la autoridad ambiental competente para obtener su certificación ambiental según previsto en la norma. Además, es preciso recordar que de acuerdo lo señalado por un funcionario de PROVIAS DESCENTRALIZADO del MTC en el caso de esta carretera se va a presentar un Estudio de Impacto Ambiental de Categoría II que según el inciso b) del numeral 1 del artículo 4° de la Ley N°27446, Ley del SEIA y el artículo 36° de su Reglamento corresponde a un Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado.

¹⁶ El Decreto Supremo N°004-2017-MTC, Reglamento de Protección Ambiental para el sector Transportes fue publicado el 17 de febrero de 2019. Se puede visualizar en el siguiente enlace: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/407409/DS_004-2017-MTC.pdf

En este punto es necesario mencionar que de conformidad con el Anexo 1 del Decreto Supremo N°008-2019-MTC¹⁷ que modifica el Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte -en complemento con la Resolución Ministerial N°1056-MTC/01.02¹⁸-, se ha establecido una Clasificación Anticipada para los proyectos de inversión con características comunes o similares de competencia del Sector Transportes asignando un instrumento de gestión ambiental (EIA detallado, EIA Semidetallado o Declaración de Impacto Ambiental-DIA) según sus características. No obstante, de la revisión y análisis de las diez (10) tipologías de Términos de Referencia que han sido aprobadas para estos proyectos de inversión sobre transportes e infraestructura vial se puede deducir que por las características y dimensiones del proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos que es una vía departamental con casi cien (100) kilómetros de extensión que se superpone a Zonas de Amortiguamiento de dos Áreas Naturales Protegidas y dos comunidades nativas, no se encuadra en ninguno de los TDR aprobados por el MTC y, por lo tanto, no resulta claro si su instrumento de gestión ambiental corresponde a la elaboración de un EIA Semidetallado ni que la autoridad para revisar este instrumento debiera ser la Dirección General de Asuntos Ambientales del MTC y no el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles.

En concordancia con esta línea de análisis, no sólo es preocupante que un tramo de la Carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos ya se esté construyendo sin contar con un instrumento de gestión ambiental (IGA) que haya sido evaluado y aprobado para la obtención de su certificación ambiental por parte de la autoridad competente, sino que además genera muchas dudas el análisis que se está realizando sobre la Clasificación Anticipada según los Términos de Referencia aprobados por el Sector Transporte debido a que no parece encajar con las características, condiciones y componentes de este proyecto.

¹⁷ El Decreto Supremo N°008-2019-MTC que modifica el Reglamento de Protección Ambiental del sector transporte fue publicado el 9 de marzo de 2019. Se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-supremo-que-modifica-el-reglamento-de-proteccion-amb-decreto-supremo-n-008-2019-mtc-1748327-4>

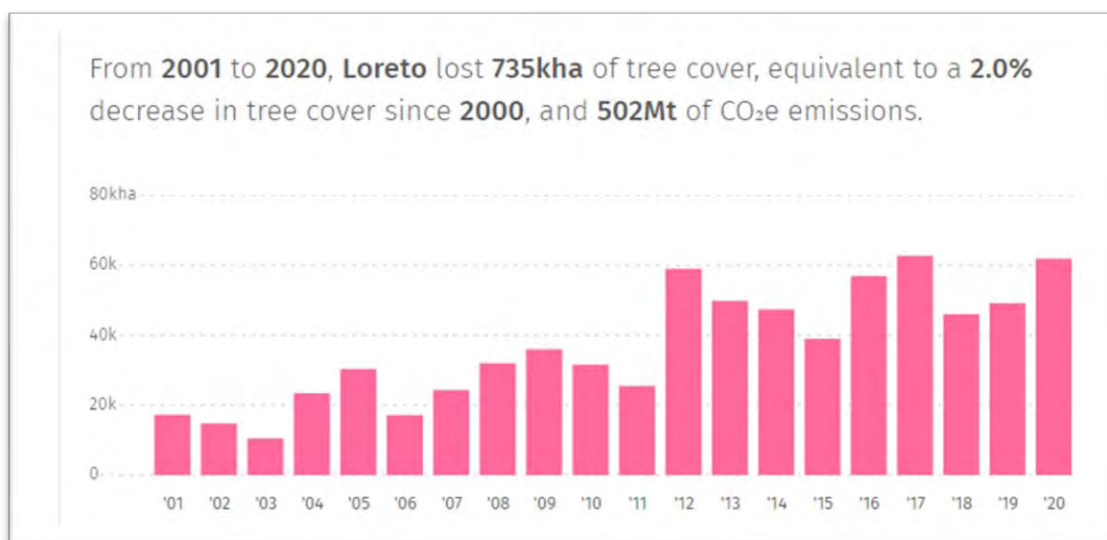
¹⁸ La Resolución Ministerial N°1056-MTC/01.02 de fecha 18 de noviembre de 2019 aprueba diez (10) Términos de Referencia para proyectos de inversión con característica comunes o similares de competencia del Sector Transportes que cuenten con Clasificación Anticipada del Anexo 1 del Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte aprobado por Decreto Supremo N°004-2017-MTC y modificado por Decreto Supremo N°008-2019-MTC. Se puede ver en el siguiente enlace: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/424335/RM_N_1056-2019-MTC-01.02.pdf

3.3.2. Impactos sobre los bosques por la ejecución de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos y obligación de obtener la autorización de desbosque para su ejecución.

Otro de los aspectos cuestionables con respecto a la viabilidad socioambiental que conlleva este proyecto está referido a los impactos significativos y acumulativos sobre las áreas boscosas, los recursos forestales y fauna silvestre que serán afectadas a raíz de la ejecución de esta carretera que actualmente ya está en marcha.

De acuerdo con información del Ministerio del Ambiente¹⁹, Loreto es la región con mayor superficie de bosque amazónico húmedo con 35,185,486 millones de hectáreas, lo cual representa alrededor del 50% de la totalidad de cobertura de bosques de todo el país (MINAM, 2019). En esa línea, según datos de Global Forest Watch, entre los años 2002 y 2020, la región Loreto perdió alrededor de 735 mil hectáreas de cobertura boscosa, lo que significa que en ese lapso de tiempo perdió aproximadamente el 2% de su cobertura de bosque total (Global Forest Watch, 2021)²⁰ tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Gráfico N°2:
Pérdida de cobertura boscosa en la Región Loreto: años 2002-2020



Fuente y elaboración: Global Forest Watch

¹⁹ Ministerio del Ambiente – MINAM. Perú, país de bosques. Se puede ver la información en el siguiente enlace: <https://www.minam.gob.pe/programa-bosques/peru-pais-de-bosques/>

²⁰GLOBAL FOREST WATCH. La información se puede visualizar en el siguiente enlace: <https://www.globalforestwatch.org/blog/data-and-research/tree-cover-loss-satellite-data-trend-analysis/>

Con relación a este tema, en un artículo publicado por el Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana -IIAP²¹, se ha señalado que la construcción de carreteras son uno de los principales promotores de la afectación de los bosques debido a que aumenta la deforestación y la pérdida de cobertura forestal a partir de un incremento de la población y un crecimiento de desordenado sus asentamiento rurales o semiurbanos; además se incentiva la aparición de otros problemas relacionados como el tráfico de tierras, el incremento de la tala ilegal, la minería ilegal, los cultivos ilegales y la degradación de ecosistemas frágiles de la Amazonía. (HONORIO CORONADO et al, p.68). Asimismo, los autores apuntan que las áreas naturales protegidas y los territorios de las comunidades indígenas albergan una gran cantidad de bosques conservados que representa una de las áreas más extensas y persistentes de bosque tropical del planeta que contribuye a la mitigación del cambio climático (HONORIO CORONADO et al, p.69).

En ese sentido, no existen dudas de que el proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos generará impactos significativos y acumulativos sobre los bosques, la cobertura forestal y la fauna de silvestre en las áreas de influencia directa e indirecta ubicadas a lo largo de los casi 97 kilómetros de ruta trazada para su construcción. Al respecto, un estudio especializado publicado en el año 2020 sobre los niveles de deforestación derivados de la ejecución de proyectos de infraestructura vial en la Amazonía peruana, proyectó que la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos conllevará, como mínimo, hasta diez (10) mil hectáreas de pérdida de cobertura boscosa deforestada, entre bosques primarios y de producción, como se puede visualizar en el siguiente cuadro (VILELA et al, 2020)²²:

**Cuadro N°3:
Deforestación proyectada por la construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos**

²¹ HONORIO CORONADO, Eurídice, MERCADO TORRES, Armando, DEL CASTILLO TORRES, Dennis, y otros. Impacto de la construcción de la carretera Iquitos-Saramiriza sobre los bosques y turberas del Río Tigre, Loreto, Perú. En: Folia Amazónica, Volumen 29 Número 1 (2020), 67-85. Se puede ver en el siguiente enlace: <https://revistas.iiap.gob.pe/index.php/foiaamazonica/article/view/493>

²² VILELA, Thais, MALKY HARB, Alfonso, BRUNER, Aaron, DA SILVA ARRUDA, Vera, COSTA ALENCAR, Ane Auxiliadora y BOTERO, Rodrigo. (2020). *A better Amazon road network for people and the environment*. Proceedings of the National Academy of Sciences, 117(13), 7095-7102. Doi <https://www.pnas.org/content/117/13/7095>

Planificación de Proyectos en el Perú

Deforestación proyectada (predicted) por proyecto de caminos.

Fuente: Vilela et al., 2020.

País	Proyecto	Deforestación adicional
Perú	Puerto Esperanza - Madre de Dios	1,708
Perú	Puerto Arica – Flor de Agosto	5,722
Perú	Jenaro Herrera - Colonia Angamos	9,681
Perú	Caballo Cocha - Palo Seco - Buen Suceso	12,522
Perú	Bellavista - Mazan - Salvador - El Estrecho	15,499
Perú	Puerto Esperanza - Iñapari	19,069
Perú	Pucallpa - Cruzeiro do Sul	24,021
Perú	Huallaga - Orellana	25,082
Perú	Iquitos - Saramiriza	35,961
Perú	Yurimaguas - Jeberos	38,641
Perú	Quistococha - Zungaro Cocha - Yanchama	45,788
Perú	Pucallpa - Contamana	66,276
Total		229,970 ha.

Fuente: Exposición de Verónica Portugal en Seminario sobre Infraestructura vial en la Amazonía peruana organizado por Derecho Ambiente y Recursos Naturales - DAR

Fuente original y elaboración: VILELA, Thais y otros, en Proceedings of the National Academy of Sciences (2020)

Tal como hemos visto, en el caso de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos el titular del proyecto -que aún no ha sido adjudicado ni se ha suscrito un contrato de concesión- tendría que haber presentado previamente su instrumento de gestión ambiental antes de iniciar la ejecución del proyecto. No obstante, actualmente ya se ha construido un tramo de 40 kilómetros de trocha de la carretera sin tener un Expediente Técnico finalizado y aprobado ni haberse presentado un IGA a la autoridad ambiental competente que podría ser la Dirección General de Asuntos Socioambientales del MTC o el SENACE dependiendo de la Clasificación Anticipada de EIA. A ello debemos añadir que para iniciar la construcción de esta carretera se debió contar con autorizaciones para realizar actividades de retiro de cobertura forestal y acciones de desbosque

Sobre el particular, la Autorización de Desbosque que está prevista en el artículo 36° de la Ley N°29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre²³ consiste en el retiro de la cobertura forestal mediante cualquier método que conlleve la pérdida del estado natural del recurso forestal, en áreas comprendidas en cualquier categoría del patrimonio nacional forestal, para el desarrollo

²³ La Ley N°29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre fue publicada <https://www.serfor.gob.pe/portal/wp-content/uploads/2016/03/LFFS-Y-SUS-REGLAMENTOS.pdf>

de actividades productivas que no tengan como fines su manejo forestal sostenible, tal como la apertura una carretera o vía de comunicación terrestre en este caso. Asimismo, esta disposición señala que requiere la autorización previa del Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre-SERFOR o de la Autoridad Regional Forestal y de Fauna Silvestre según el nivel de evaluación de impacto ambiental dispuesta por el SEIA o de acuerdo a la Clasificación Anticipada de la normativa ambiental del sector transportes.

De igual manera, es conveniente apuntar que en el caso de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos su ruta se superpone con las comunidades nativas Matsés y Fray Pedro, por lo que posiblemente existirá un impacto sobre sus bosques comunales. En consecuencia, tal como lo señala el artículo de 36° de la Ley Forestal, se va a requerir que la Autorización de Desbosque solicitada pase por un proceso de consulta previa con estas comunidades. Además, tal como lo dispone la referida norma, el titular del proyecto a cargo de la construcción deberá presentar su evaluación de impacto ambiental aprobada por la autoridad competente al momento de solicitar la autorización de desbosque, situación que en este proyecto aún está pendiente.

Adicionalmente, es preciso señalar que de conformidad con el numeral 3 del artículo 207° del Reglamento de Gestión Forestal aprobado por Decreto Supremo N°018-2015-MINAGRI, se establece expresamente que, en cualquier supuesto, la realización de desbosque sin contar con la autorización correspondiente configura una infracción grave al patrimonio forestal y a las normas que regulen su aprovechamiento y uso, tal como ha sucedido con la construcción de un tramo de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos donde se ha realizado desbosque sin autorización alguna. Posteriormente será necesario evaluar si existen fundamentos para interponer denuncias penales por delitos contra los bosques o formaciones boscosas según lo dispuesto por el artículo 310° del Código Penal.

IV. ¿SE PUDO PLANIFICAR Y ELABORAR UN PROYECTO SOCIAL Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS?

A estas alturas, resulta complicado sostener que el proyecto de la carretera Jenaro Herrera-Colonia Angamos, ubicado en la región amazónica de Loreto pudo haber sido diseñado y elaborado bajo estándares socioambientales adecuados que garanticen un cumplimiento estricto de las normas ambientales.

No obstante, la Ley N°27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (Ley SEIA) y su Reglamento cuentan con un mecanismo o instrumento de gestión ambiental llamada Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) que podría contribuir a la planificación, diseño y elaboración de proyectos de infraestructura vial ubicados en ecosistemas frágiles como los que se encuentran en la Amazonía peruana que sean eficientes y social y ambientalmente sostenibles. Al respecto, la Evaluación Ambiental Estratégica fue inicialmente regulada a través del Decreto Legislativo N°1078 que modificó a Ley N°27446, Ley SEIA, incorporándola como un instrumento de gestión ambiental en el caso de propuestas de Políticas, Planes o Programas de desarrollo, sectorial, regional y local susceptibles de generar impactos ambientales significativos. En esa línea, la EAE no se ha incluido en la legislación del SEIA para evaluar proyectos de inversión específicos, sino que, tal como lo establece el artículo 61° del Reglamento de la Ley SEIA aprobado por Decreto Supremo N°019-2009-MINAM, consiste en una herramienta de carácter participativo, preventivo y de planificación y diseño entre diferentes sectores del Poder Ejecutivo y los Gobiernos Regionales y Locales para la inclusión de la variable ambiental en el ámbito de la elaboración de programas, políticas y planes en diferentes dimensiones de actividades económicas.

En ese contexto, la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos forma parte de toda una cartera de proyectos prevista en el Programa de Infraestructura vial para la Competitividad Regional que, a su vez, está contenida en el punto 8 del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad-PNI (MEF, 2019, p.50)²⁴. Con respecto a ello, algunas organizaciones de sociedad civil indican que el Plan Nacional de Infraestructura, como máxima política nacional en cuanto a planificación de infraestructura vial, debería contar una Evaluación

²⁴ MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS. Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNI), 2019. Se puede visualizar en el siguiente enlace: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf

Ambiental Estratégica antes de ser aprobada debido a que durante su elaboración y diseño se podrían proyectar los impactos ambientales acumulativos a partir de los proyectos de infraestructura vial y así prever los principales lineamientos para la implementación de medidas de mitigación (DAR, 2019, p.1)²⁵.

En nuestra posición, consideramos que sería mejor y más efectivo que el Programa de Infraestructura vial para la Competitividad Regional pase por una Evaluación Ambiental Estratégica en la que el Ministerio de Transportes de Comunicaciones y los Gobiernos Regionales puedan ser los actores intervinientes, con la orientación técnica del Ministerio del Ambiente y el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para Inversiones Sostenibles-SENAC. Durante este proceso de EAE, podría incluirse la revisión de algunos componentes de planificación que tomen en cuenta nuevos trazados y reubicación en las rutas de las carreteras inicialmente propuestas; normas y diseño de infraestructura vial que consideren aspectos como superposición con Áreas Naturales Protegidas, Reservas Indígenas para PIACI y Áreas de Conservación Regional; articulación y traslape con base de datos de los procesos de Zonificación Ecológica Económica de las diversas regiones, entre otras (HERRERA y BONILLA, 2009, p.173)²⁶.

V. CONCLUSIONES

5.1. A partir del análisis del caso, se puede afirmar que el proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos ubicado en los distritos de Jenaro Herrera y Yaquerana, provincia de Requena, del departamento de Loreto no cumple con estándares mínimos de viabilidad ambiental y social a consecuencia de la vulneración de múltiples normas relacionadas con Áreas Naturales Protegidas, Ley Forestal y de Fauna Silvestre, legislación

²⁵ DERECHO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES -DAR. Plan Nacional de Infraestructura debe pasar por Evaluación Ambiental Estratégica, 2019. La información se puede visualizar en el siguiente enlace: https://www.coalicionregional.net/wp-content/uploads/2019/05/Plan_Nacional_Infraestructura_debe_pasar_por_Evaluacion_Ambiental_Estrategica.pdf

²⁶ JILIBERTO HERRERA, Rodrigo y BONILLA, Marcela. Guía de Evaluación Ambiental Estratégica, 2009, CEPAL, Gobierno de España y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de la República de Colombia. La información se puede visualizar en el siguiente enlace: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3734/1/S2009742_es.pdf

sobre protección de pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial y con disposiciones jurídicas de protección ambiental del sector transportes.

5.2. A pesar de que el proyecto no cuenta con un Expediente Técnico finalizado, ni un instrumento de gestión ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente, ni ha obtenido autorización para desbosque y otros permisos, ya se inició la construcción de una trocha de 40 kilómetros que está ocasionando impactos ambientales significativos sobre los bosques, recursos forestales y de fauna silvestre en el área de influencia del proyecto.

5.3. Se ha identificado que la ejecución del proyecto de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos ocasionará impactos ambientales significativos y acumulativos sobre áreas naturales protegidas de la región Loreto y territorios de comunidades nativas que deberán ser involucradas en un proceso de consulta previa debido a la afectación de sus derechos. Asimismo, se prevé un impacto indirecto sobre áreas próximas a la Reserva Indígenas Yavarí Mirim.

5.4. Es necesario que el Programa de Infraestructura vial para la Competitividad Regional y los programas de planificación para la construcción de carreteras en la Región Loreto pasen por una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) en la que el Ministerio de Transportes de Comunicaciones y el Gobierno Regional de Loreto sean los actores principales, además de organizaciones de pueblos indígenas a fin de diseñar un plan participativo de promoción de infraestructura vial que incluya la identificación de impactos ambientales y sociales y proponga medidas de prevención y mitigación de los mismos.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DERECHO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES – DAR

2019 Plan Nacional de Infraestructura debe pasar por Evaluación Ambiental Estratégica. En: https://www.coalicionregional.net/wp-content/uploads/2019/05/Plan_Nacional_Infraestructura_debe_pasar_por_Evaluacion_Ambiental_Estrategica.pdf

HONORIO CORONADO, Eurídice, MERCADO TORRES, Armando, DEL CASTILLO TORRES, Dennis, y otros.

2020 Impacto de la construcción de la carretera Iquitos-Saramirza sobre los bosques y turberas del Río Tigre, Loreto, Perú. En: Folia Amazónica, Volumen 29 Número 1 (2020), 67-85. Se puede ver en el siguiente enlace: <https://revistas.iiap.gob.pe/index.php/foliaamazonica/article/view/493>

INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL – IDL

2021 “La Construcción de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos amenaza la vida de los PIACI que viven en reservas indígenas y reservas nacionales”: <https://www.idl.org.pe/la-construccion-de-la-carretera-jenaro-herrera-colonia-angamos-amenaza-la-vida-de-los-piaci-que-viven-en-reservas-indigenas-y-reservas-nacionales/>

GLOBAL FOREST WATCH.

2021 <https://www.globalforestwatch.org/blog/data-and-research/tree-cover-loss-satellite-data-trend-analysis/>

JILIBERTO HERRERA, Rodrigo y BONILLA, Marcela.

2009 Guía de Evaluación Ambiental Estratégica. CEPAL, Gobierno de España y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de la República de Colombia: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3734/1/S2009742_es.pdf

MINISTERIO DEL AMBIENTE – MINAM.

2019 Perú, país de bosques. En: <https://www.minam.gob.pe/programa-bosques/peru-pais-de-bosques/>

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.

2019 Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNI), 2019.:
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf

SOCIEDAD PERUANA DE DERECHO AMBIENTAL

2021 Informe Legal: Dictamen del Proyecto de Ley N°202/2016/CR que propone la “Ley de necesidad pública y preferente interés para la región Loreto la ejecución del proyecto carretero Requena – Genaro Herrera – Angamos”: <https://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2021/06/Informe-legal-Dictamen-Proyecto-de-Ley-262-2016.pdf>

VILELA, Thais, MALKY HARB, Alfonso, BRUNER, Aaron, DA SILVA ARRUDA, Vera, COSTA ALENCAR, Ane Auxiliadora y BOTERO, Rodrigo. (2020).

2020 A better Amazon road network for people and the environment. Proceedings of the National Academy of Sciences, 117(13), 7095-7102. Doi <https://www.pnas.org/content/117/13/7095>

