FCDS
Conservación y Desarrollo

INFORME

¿HACIA LA RESILIENCIA DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DEL NARCOTRÁFICO Y LA MINERÍA ILEGAL?

El rol de cinco proyectos viales en la Amazonía peruana



con el apoyo de GORDON AND BETTY MOORE FOUNDATION

FCDS
Conservación y Desarrollo

INFORME[1]

¿HACIA LA RESILIENCIA DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DEL NARCOTRÁFICO Y LA MINERÍA ILEGAL?

El rol de cinco proyectos viales en la Amazonía peruana

1 Agradecemos los comentarios recibidos para la elaboración del presente documento de Gabriela Calvo, Iván Brehaut, Jaime Antezana, Karla Gaviño, Leanna Zúñiga, Manuel Glave, Olinda Orozco y Omar Narrea. El resultado final del mismo es de total responsabilidad de la FCDS Perú.

Autores: Ciro Salazar Valdivia y Fernando Regal Gastelumendi
Foto de portada: Eraldo Peres / AP
Corrección de estilo y cuidado editorial: Lourdes Barrezueta y Leonardo Muñoz.
Diagramación: Fernando Pano

Cita sugerida:
Fundación para la Conservación y Desarrollo Sostenible (2024). *¿Hacia la resiliencia de las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal? El rol de cinco proyectos viales en la Amazonía peruana.* Lima: FCDS Perú

Se prohíbe la venta total o parcial de esta publicación, sin embargo, puede hacer uso de ella siempre y cuando cite correctamente a los autores.

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS Perú)
Calle Los Alcanfores No. 199 Oficina 302. Lima, Perú.
www.fcds.org.pe

Director General: Rodrigo Botero García
Directora Ejecutiva FCDS Perú: Andrea Buitrago Castro

La Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS) trabaja desde el año 2011 en la Amazonia, contribuyendo al desarrollo sostenible y equitativo para el bienestar de las poblaciones humanas, principalmente rurales, promoviendo los derechos humanos y territoriales, en armonía con la conservación de la base natural y las características sociales de los territorios con enfoque integral, diferencial y de derechos

ÍNDICE

Introducción	07
Narcotráfico y minería ilegal en Perú: el rol de la conectividad vial en su expansión	09
Cinco iniciativas viales en la Amazonía peruana: su relación con la resiliencia de la ilegalidad.	12
Conectividad vial y desarrollo: una discusión pendiente en la Amazonía peruana	18
Conclusiones y recomendaciones	20

SÍNTESIS DEL DOCUMENTO

El presente informe identifica cinco proyectos de infraestructura pública vial en las regiones peruanas de Loreto y Ucayali, que ampliarían considerablemente las alternativas de conectividad para el abastecimiento de insumos y exportación a favor de trece zonas cocaleras y ocho cuencas donde opera la minería ilegal, lo que dotaría de resiliencia logística a estas economías ilícitas. Además, este grupo de vías permitiría que grupos armados ilegales de Colombia y Brasil amplíen el control territorial que ya ejercen en zonas específicas de Loreto y Ucayali.

Con base en lo anterior, este documento plantea la urgencia de rediseñar el planeamiento y la formulación de proyectos viales en el ámbito amazónico, bajo un enfoque territorial y de intervención temprana, como componentes claves del fortalecimiento de las intervenciones del Estado para garantizar la seguridad nacional, la paz social y el desarrollo sostenible de la Amazonía peruana.

Introducción

La brecha de infraestructura vial en la Amazonía peruana supera los 12 mil km (MTC, 2024), una extensión equivalente a cinco veces toda la carretera Panamericana (desde Tumbes hasta Tacna). Si bien la conectividad vial facilita el acceso a servicios públicos y dinamiza el comercio, estos y otros beneficios han sido estudiados principalmente en la costa y sierra (Fort y Paredes, 2015; Webb, 2013; Banco Mundial, 2019). En la Amazonía, sin embargo, las carreteras suelen provocar la ocupación desordenada del territorio y la deforestación, la cual se concentra hasta 10 km de distancia de las vías (Guerrero, Aguirre y Campana, 2019)[2]; además, contribuyen a la expansión de las cadenas logísticas[3] de actividades ilegales como el narcotráfico (Antezana y García, 2009; Brehaut, 2021; Salazar y Florián, 2022)[4].



En la Amazonía, las carreteras suelen provocar la ocupación desordenada del territorio y la deforestación, la cual se concentra hasta 10 km de distancia de las vías.

En términos generales, la resiliencia de las cadenas logísticas se refiere a la capacidad que estas tienen de

2 Lo que tiene como telón de fondo factores institucionales, corrupción y falta de gobernanza (Reyes, Vergara y Robiglio, 2024). Como se verá en el Capítulo "Conectividad vial y desarrollo, una discusión pendiente en la Amazonía peruana", la deforestación es el inicio de una serie de efectos en cascada.

3 Para el presente informe, cadenas logísticas se refiere tanto al abastecimiento de insumos como a la exportación de productos terminados, sea droga u oro ilegal.

4 Esta relación ha sido también estudiada en el sudeste asiático (Engert et al., 2024), Brasil (Assuncao da Silva et al, 2023), etc.

recuperarse ante la ocurrencia de choques disruptivos (SAP, sf) como fenómenos climáticos, crisis sanitarias, guerras, etc. En el ámbito de las economías ilícitas, por ejemplo, la diversificación en el uso de puertos y mejoras en la gestión de la información dotaron de resiliencia al narcotráfico en Brasil durante la COVID-19 (UNODC, 2021). En Perú, cobra mayor importancia la exportación de cocaína base, la cual requiere menos insumos e infraestructura (UNODC, Devida, Dirandro, 2023), y el uso de la modalidad productiva cilindro/tanque, por su facilidad de desmantelamiento y menor demanda de agua (UNODC, Devida, Dirandro, 2024).

Como FCDS Perú, realizamos el análisis de cinco vías proyectadas en la Amazonía peruana para medir su potencial logístico a favor de la ilegalidad y el crimen organizado.

Si se considera que la lógica económica guía las prácticas del crimen organizado (Zevallos, Mujica y Casas 2019; Niño 2024), atacar sus cadenas logísticas forma parte de un enfoque integral para combatir este flagelo; así, debería evitarse que iniciativas de conectividad sean aprovechadas por actores ilegales. En este marco, como FCDS Perú, realizamos el análisis de cinco vías proyectadas en la Amazonía peruana para medir su potencial logístico a favor de la ilegalidad y el crimen organizado, con lo cual buscamos contribuir con propuestas para garantizar la seguridad nacional, la paz social y el desarrollo sostenible del país.


Crédito: El País

Narcotráfico y minería ilegal en Perú: el rol de la conectividad vial en su expansión

La superficie de sembríos de hoja de coca destinada al narcotráfico creció en 76 % en el periodo 2018-2022 hasta alcanzar las 95 mil ha (Devida, 2023), la mayor área reportada desde 1995; en Loreto y Ucayali se produjo la mitad de dicho incremento[5]. En el caso de la minería ilegal, presente en todas las regiones del país (Valdés, Basombrío y Vera, 2021), el 45 % del oro exportado tendría un origen informal o ilegal (UIF, 2024).

La conectividad vial contribuye a la expansión de la ilegalidad desde hace décadas en el Perú

Antezana y García (2009), por encargo de Devida, elaboraron un estudio sobre los insumos químicos derivados al narcotráfico e identificaron que la ampliación de la conectividad vial era rápidamente aprovechada para el tráfico de insumos. Posteriormente, Salazar y Florián (2022) sustentaron que, desde la década de 1970, el narcotráfico y la minería ilegal aprovechan la conectividad vial pública para su logística y expansión; siendo los casos de las carreteras Federico Basadre, Marginal de la Selva, Iquitos-Nauta o la Interoceánica Sur algunos ejemplos.

5 No obstante, se ha alertado la subestimación en la información oficial de la superficie con coca, como en Ucayali (ProPurús, ORAU, DAR 2022) y Loreto, donde se reportan 13,844 ha (DEVIDA, 2023), pero la superficie real bordearía las 30,000 ha, de acuerdo a funcionarios del Gore Loreto y expertos consultados por FCDS. Por su lado, Brehaut (2023) analiza las razones detrás de las diversas estimaciones de superficie de coca.

Recientemente, el Ejecutivo observó una serie de proyectos de ley que buscaban declarar de interés nacional iniciativas viales, entre otras razones, por el riesgo de favorecer a economías ilegales (PCM 2021a y 2021b). Las organizaciones indígenas y de la sociedad civil vienen generando diversas alertas sobre este tipo de vinculaciones (Aidesep, 2024; Aidesep, ORAU, Aconadiysh, 2024; entre otros)[6].

De acuerdo a la siguiente tabla, existen 12,406 km de vías proyectadas (construcción y mejoramiento) en cinco departamentos seleccionados, los cuales representan más del 80 % de la Amazonía peruana. Lo anterior da una idea del reto por delante, a efectos de fortalecer el desarrollo de los proyectos viales.

Tabla 1. Brechas de infraestructura vial en cinco departamentos de la Amazonía peruana

Región	Nacional		Departamental		Vecinal		Sub total km)
	Constr.	Mejora	Constr.	Mejora	Constr.	Mejora	
Amazonas	41	830	20	766	0	436	2,093
Loreto	174	74	1,616	89	0	363	2,316
Madre de Dios	384	0	872	248	18	565	2,087
San Martín	162	93	194	761	26	1,981	3,217
Ucayali	182	103	428	1,287	2	692	2,694
Total	**943**	**1,100**	**3,130**	**3,151**	**46**	**4,037**	**12,406**
		2043		6281		4083	

Fuente: PMI 2025-2027 (MTC, 2024)

6 Ver https://www.facebook.com/photo/?fbid=844982291005041&set=pcb.844982347671702&locale=es_LA


Crédito: Mongabay

Los caminos forestales hacen aún más complejo el planeamiento vial

Los caminos forestales aperturados de manera informal o ilegal son usados por el narcotráfico y tala ilegal (El Comercio, 2019; Mongabay, 2024)[7]. y podrían formalizarse e integrar el Sistema Nacional de Carreteras (MAAP# 163, 2022; ORAU, ProPurús, DAR, 2022; Gobierno Regional de Ucayali, 2017). Esto exigiría considerar los caminos forestales bajo un enfoque de intervención temprana (Ministerio de Transportes de Colombia, 2022), es decir, desde el planeamiento vial.

Los caminos forestales que han sido aperturados de manera informal o ilegal pueden formalizarse e integrar el Sistema Nacional de Carreteras; además, son usados por el narcotráfico y la tala ilegal.

7 Cabe resaltar que ACCA (2024) publicó un reporte de caminos forestales para toda la Amazonía peruana.

Cinco iniciativas viales en la Amazonía peruana y su relación con la resiliencia de la ilegalidad

Para el presente informe se han considerado tres criterios de priorización que han resultado en la identificación de cinco vías:

a. las ubicadas en provincias con presencia de grupos armados internacionales[8];
b. las ubicadas en zonas de frontera; y
c. las brechas de infraestructura, según el MTC (2024).

A manera de anexo, se detalla la situación actual de cada vía.

Las tablas 2a (vías en Loreto) y 2b (vías en Ucayali) contienen una síntesis del análisis de su vinculación logística con el narcotráfico y la minería ilegal. Para la elaboración de estas tablas se consideraron diversas fuentes que incluyen informes y notas de prensa de instituciones del Estado, así como consultas a expertos y actores locales. Para complementar la información de dichas tablas, se han elaborado los mapas 1 y 2, para Loreto y Ucayali respectivamente, donde se visualizan las rutas de exportación y de abastecimiento de insumos que generan las vías identificadas.

8 Según Amazon Underworld (2023), Ojo Público (2023), El Comercio (2023a) y Huerta (2023a).

Vías en Loreto y la consolidación de Iquitos como hub logístico del narcotráfico y minería ilegal

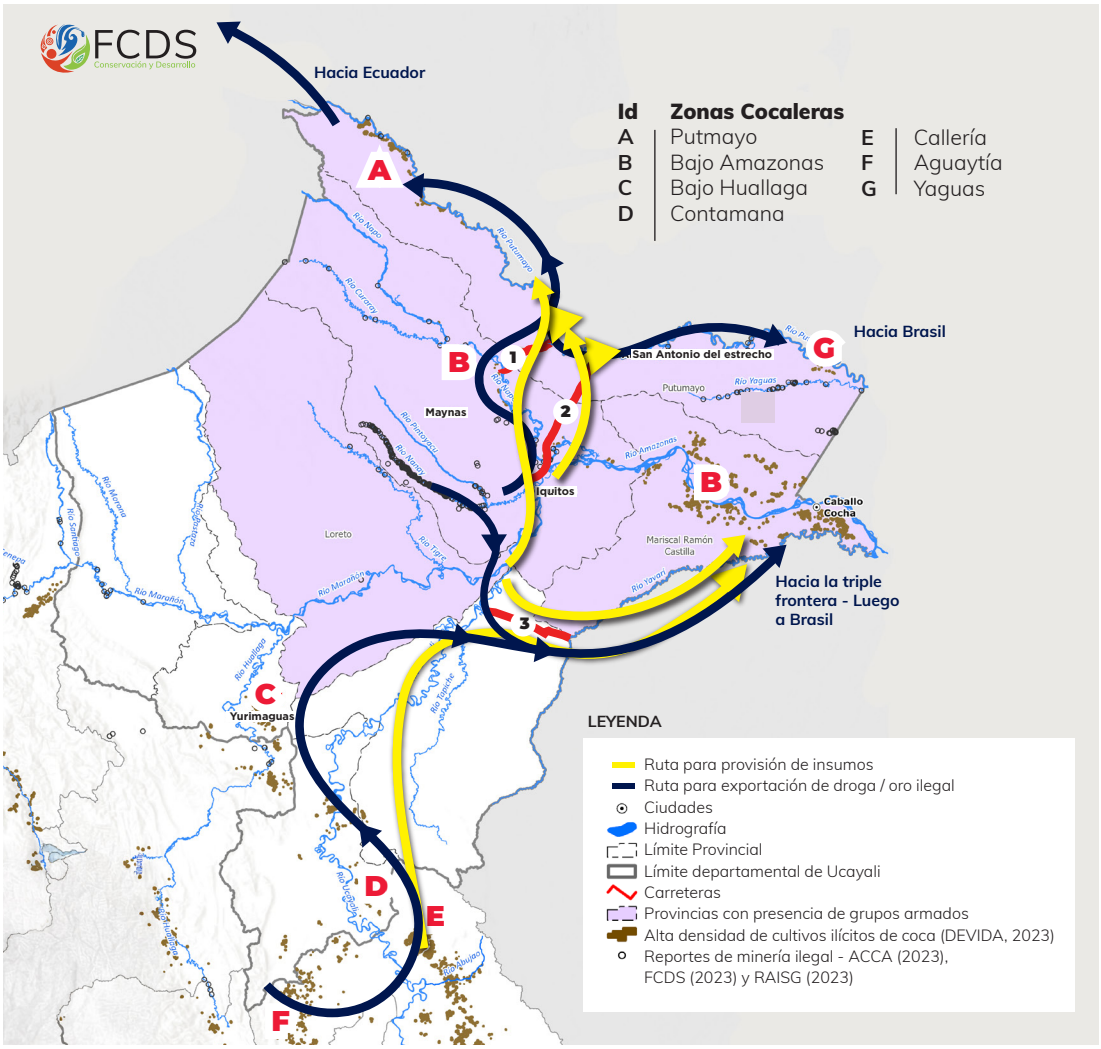
Tabla 2a. Función de las vías identificadas en Loreto en las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal

Proyecto	Función en la cadena de abastecimiento del narcotráfico y la minería ilegal	Zonas cocaleras a las que se puede vincular	Cuencas con minería ilegal a las que se puede vincular	Grupo ilegal internacional beneficiado
1. Puerto Arica-Flor de Agosto (LO 102)	a. Ruta alternativa para la exportación hacia Brasil y Ecuador. b. Permite una ruta multimodal para provisión de insumos desde Iquitos al Putumayo. c. Permite la provisión de insumos desde Putumayo hacia el Napo. d. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno.	Putumayo y Bajo Amazonas (Loreto)	Putumayo, Napo, Curaray, Pintuyacu, Nanay (Loreto)	Disidencias FARC, PCC, Comando Vermelho
2. Bellavista-El Estrecho (PE 5NI)	a. Ruta alternativa para la exportación hacia Brasil y Ecuador. b. Crea una ruta directa Iquitos-Putumayo para provisión de insumos. c. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno.	Putumayo, Bajo Amazonas y Yaguas (Loreto)	Putumayo, Napo, Curaray, Pintuyacu, Nanay (Loreto)	Disidencias FARC, PCC, Comando Vermelho
3. Jerano Herrera-Colonia Angamos (LO 105)	a. Ruta alternativa multimodal para la exportación hacia Brasil por la cuenca del Yavarí. b. Permite una ruta multimodal de provisión de insumos desde Iquitos o Pucallpa hacia zonas cocaleras en la cuenca del Yavarí. c. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno.	Bajo Amazonas y Contamana (Loreto); Bajo Huallaga (Loreto-San Martín); Aguaytía y Callería (Ucayali)	Pintuyacu, Nanay, Napo, Curaray (Loreto)	Comando Vermelho

Elaboración: FCDS Perú con base en la literatura citada en el presente informe.

A continuación, el siguiente mapa presenta las vías 1, 2 y 3 (de la tabla 2a), zonas cocaleras y de minería ilegal[9],[10].

Mapa 1. Vías seleccionadas en fronteras de Loreto y función en la logística de la ilegalidad



Elaboración: FCDS Perú.

9 De acuerdo con expertos consultados, incluidos actores locales, parte de la droga producida en el Putumayo es trasladada por esta cuenca hacia la triple frontera Per-Col-Ecu para, presumiblemente, atravesar Ecuador con destino a puertos marítimos en dicho país. Insight Crime (2019) identificó rutas desde el Putumayo colombiano hacia Puerto Esmeralda en Ecuador.

10 De acuerdo a expertos consultados, el Comando Vermelho retomó el control de la cuenca del Yavarí a inicios del 2024.

Ucayali y la vía Pucallpa-Puerto Breu, la de mayor potencial logístico a favor de la ilegalidad

A la vía 3 en Loreto, se suman las 4 y 5 en Ucayali (mapa 2), las que en conjunto amplían las rutas de exportación hacia Brasil, particularmente al estado de Acre, un bastión del Comando Vermelho.

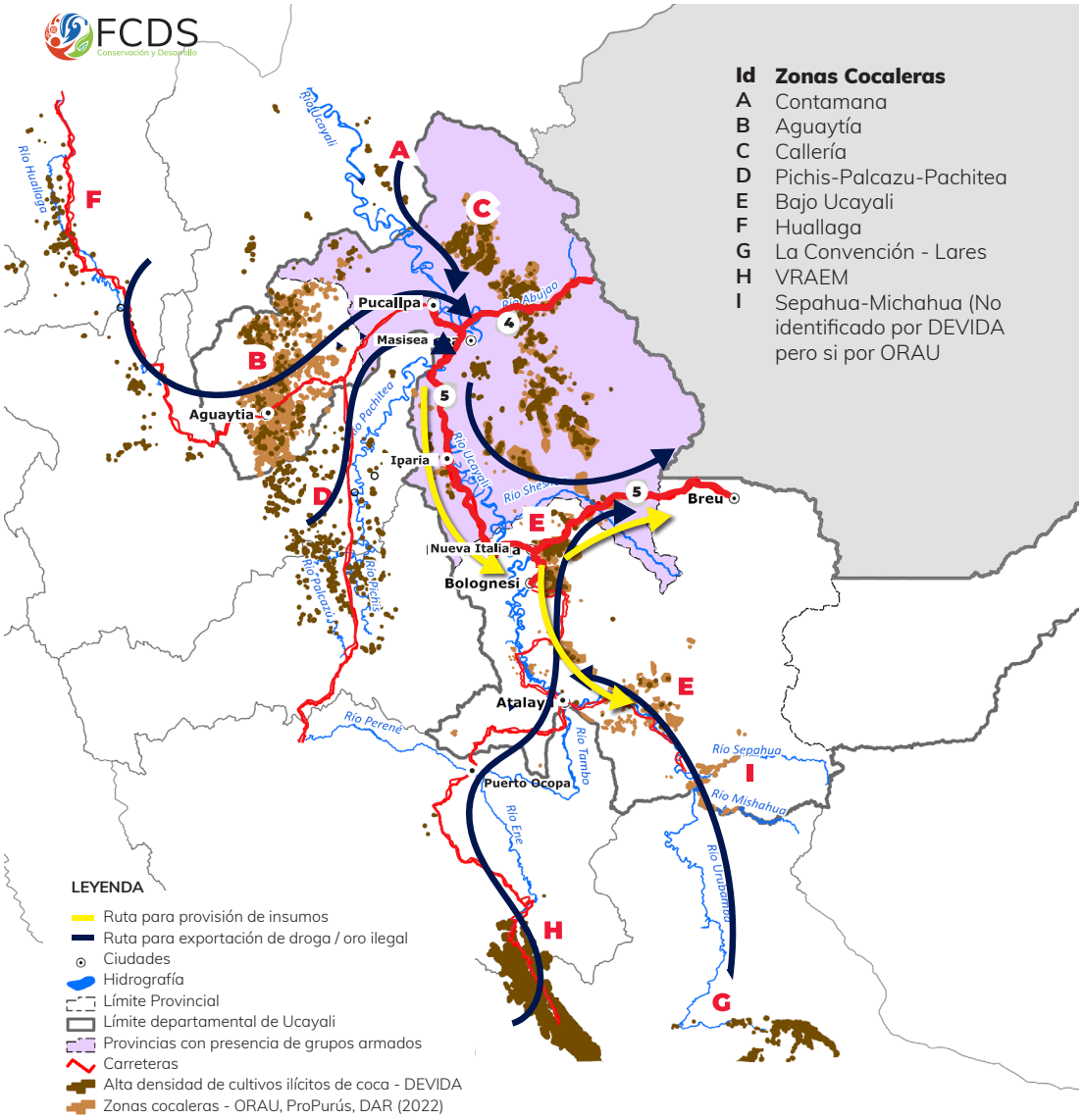
Tabla 2b. Función de las vías identificadas en Ucayali en las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal

Proyecto	Función en la cadena de abastecimiento del narcotráfico y la minería ilegal	Zonas cocaleras a las que se puede vincular	Cuencas con minería ilegal a las que se puede vincular	Grupo ilegal internacional beneficiado
4. Pucallpa-Cruzeiro do Sul (PE 18C)	a. Ruta alternativa de exportación hacia Acre (Brasil) paralela al río Abujao. b. Ruta alternativa para provisión de insumos a la zona cocalera de Callería y de minería en el río Abujao. c. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca y de minería aurífera en la cuenca del Abujao.	Huallaga (San Martín-Huánuco); Contamana (Loreto); Aguaytía, Callería, Bajo Ucayali (Ucayali); Pichis-Palcazu-Pachitea (Huánuco - Pasco)	Abujao (Ucayali)	Comando Vermelho
5. Pucallpa - Puerto Breu (UC 112 y 105)	a. Mejoramiento de ruta de exportación hacia Acre (Brasil). b. Facilitaría la ampliación de sembríos de coca en su entorno. c. Facilitaría la provisión de insumos desde Pucallpa hacía sembríos de zonas cocaleras Bajo Ucayali y Sepahua-Mishahua.	Contamana (Loreto); Aguaytía, Callería, Bajo Ucayali, Sepahua-Mishahua (Ucayali); Huallaga (San Martín-Huánuco) Pichis-Palcazu-Pachitea (Huánuco-Pasco); VRAEM; La Convención-Lares (Cusco)	-	Comando Vermelho

Elaboración: FCDS Perú con base en la literatura citada en el presente informe.

A continuación, el siguiente mapa presenta las vías 4 y 5 (de la tabla 2b), zonas cocaleras y de minería ilegal.

Mapa 2. Vías seleccionadas en la frontera de Ucayali y función en la logística de la ilegalidad[11]



Elaboración: FCDS Perú.

11 En este caso las rutas potenciales de exportación y abastecimiento de insumos se plantearon solo para la vía 5 (Pucallpa-Puerto Breu).

La vía Pucallpa-Puerto Breu[12] es considerada de mayor potencial logístico, pues provee una ruta alternativa de exportación para nueve zonas cocaleras hacia Acre (Brasil): Contamana (A), Aguaytía (B), Callería (C), Pichis-Palcazu-Pachitea (D), Bajo Ucayali (E), Huallaga (F), La Convención-Lares (G), Vraem (H) y una zona que provisionalmente hemos identificado como Sepahua-Mishahua (I)[13].

Desde el Sur, en el caso del Vraem (H), su producción puede alcanzar la vía 5 usando la malla vial existente, parte de la cual (Puerto Ocopa-Atalaya) está siendo mejorada[14]; de forma alternativa, se puede llegar a Puerto Ocopa por el río Ene. En el caso de La Convención-Lares (G), se puede llegar hasta Atalaya por el río Urubamba, y desde ahí por el río Ucayali (o la ruta UC-112, marcada con un rojo más fino, que está siendo mejorada por tramos) hasta llegar a la vía 5 (en Nuevo Italia). La producción del extremo sur de Bajo Ucayali (E) y Sepahua-Mishahua (I) llegan también a la vía 5 por el río Ucayali o la ruta UC-112.

Desde el norte, en el caso de Contamana (A) y Callería (C) su producción puede bajar por el río Ucayali hasta Pucallpa y de ahí seguir por la vía 5, o desde el río Abujao (que es paralelo a la vía 4) hasta la confluencia con la vía 5. En el caso de Huallaga (F), Aguaytía (B) y Pichis-Palcazu-Pachitea (D), llegan a Pucallpa por la Federico Basadre (marcada con un rojo más fino) o, en el caso de la última zona cocalera, por el río Pachitea como ruta alternativa hasta la confluencia con la vía 5.

Por otro lado, la vía 5 facilitaría la provisión de insumos químicos y maquinaria desde Pucallpa hacia Bajo Ucayali (E), como alternativa al río Ucayali. Adicionalmente, facilitaría la expansión de la actividad cocalera y tala ilegal presentes en el entorno del tramo Bolognesi-Nueva Italia-Puente Sheshea, con dirección a Breu[15].

---

12 El tramo Bolognesi-Puente Sheshea en Ucayali, parte de la vía Pucallpa-Puerto Breu, el BID afirmó en marzo del 2023 que no la financiaría, tras una alerta emitida por la organización indígena ORAU y la sociedad civil respecto de la vinculación del proyecto con el narcotráfico que opera en su zona de influencia.

13 No monitoreada por el Estado, pero identificada por ORAU, ProPurús, DAR (2022).

14 Puerto Ocopa-Atalaya es una conocida ruta del narcotráfico (Ministerio del Interior, 2018). Por otro lado, los tramos Atalaya-Centro Sapani (CUI 2459178) y Centro Sapani-Misión Unini (CUI 2488040) también están en mejoramiento.

15 Funcionarios del Gobierno Regional de Ucayali consideran que, tras la apertura inicial de esta trocha por madereros, a fines de los 90, prosperaron estas actividades ilegales (Mongabay, 2021).

Conectividad vial y desarrollo: una discusión pendiente en la Amazonía

Urge incorporar el enfoque territorial en el planeamiento vial

Como se mencionó en este informe, la relación entre la ampliación vial y el desarrollo rural en el Perú, medido en términos de reducción de pobreza o incrementos de productividad, ha sido estudiada principalmente en costa y sierra (Fort y Paredes, 2015; Webb, 2013; Banco Mundial, 2019), pero no en la Amazonía. Estas evaluaciones resaltan la necesidad de la complementariedad de intervenciones públicas multisectoriales, a fin de lograr impactos tangibles en la población.

Además, desde el Estado y la sociedad civil se ha planteado fortalecer el enfoque territorial[16], de tal forma que el planeamiento de las infraestructuras surja del análisis e interacción con actores locales y en función de dinámicas y problemáticas locales (WCS, TNC y GRADE, 2023; Videnza, 2022; CEPLAN, 2023; OIVSAA, 2024). El creciente involucramiento de actores ilegales en la provisión de servicios públicos en las localidades donde operan (Huerta, 2022; Mongabay, 2019; Ojo Público, 2024b)[17] abona también a la pertinencia de estas recomendaciones.

16 El enfoque territorial es uno de los principios que guía el Sistema de Programación Multianual y Gestión de Inversiones o Invierte.pe, de acuerdo a la norma que lo crea: DL 1252 de noviembre del 2016.

17 También ver los casos de Colombia (Peñaranda, Otero-Bahamón y Uribe, 2020), Sudáfrica (The New Yorker, 2023), entre otros.

Diagrama 1: efectos en cascada inducidos por la conectividad vial



FCDS Perú con base en la literatura citada en el presente informe.

Determinar la zona de influencia indirecta de vías permite analizar dinámicas ambientales y socioeconómicas… pero no es suficiente

Como se presenta en el diagrama 1, la deforestación es solo el inicio de una serie de impactos en cascada, generalmente indirectos y sinérgicos, que la conectividad puede inducir. Así, por ejemplo, la ocupación desordenada y la deforestación en torno a la Interoceánica Sur (Ministerio de Salud, 2011) o la carretera Iquitos-Nauta (Vittor et al, 2006) contribuyeron al incremento de la incidencia del dengue y malaria, respectivamente. Por otro lado, el cambio de uso del suelo es una de las principales causas del stock actual de ecosistemas degradados en el país, que asciende a 8.2 millones de hectáreas (Serfor, 2019). La deforestación u otras formas de degradación puedeincrementarlavulnerabilidadeconómicadepoblacionesrurales,particularmente indígenas (DAR, 2022).

Así, al evaluar la viabilidad de iniciativas viales, es clave incorporar en los análisis costo-beneficio el diseño y costeo de medidas que eviten o reduzcan los impactos ambientales en la zona de influencia indirecta de vías, pero que también eluda cualquier sinergia con economías ilícitas. No obstante, la gestión de la infraestructura vial requiere fortalecer la sostenibilidad en todas las fases del ciclo de proyecto, incluso desde el planeamiento (Ministerio de Transportes de Colombia, 2022; BID, 2019). En efecto, el análisis de la vinculación logística de la vía 5 con nueve zonas cocaleras, planteada en la sección anterior, rebasa el ámbito de evaluación que podría abordar cualquier estudio de viabilidad y de impacto ambiental; además, ejemplifica la necesidad de fortalecer el planeamiento vial.

Conclusiones y recomendaciones

En las condiciones actuales de planificación y formulación de proyectos viales, las cinco iniciativas identificadas en Loreto y Ucayali representan un riesgo a la seguridad nacional dado que fortalecerían la resiliencia de las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal; asimismo, permitirían a grupos armados de Colombia y Brasil ampliar su control territorial en zonas específicas de ambas regiones peruanas. Estos actores no precisan de la construcción previa de carreteras para asentarse y expandirse, pero una vez construidas son aprovechadas de la misma forma que lo hiciera cualquier otro actor económico.

El reto es identificar de forma temprana este riesgo y reducirlo al mínimo. Lo anterior requiere vincular la infraestructura vial a la solución de los problemas estructurales que influyen en la expansión de la ilegalidad, entre ellos una deficiente provisión de servicios públicos, la falta de impulso al desarrollo productivo y la inseguridad; más aún cuando se sabe que los actores ilegales se involucran en la provisión de servicios públicos.

Recomendación 1: Tanto para el impulso de iniciativas de desarrollo productivo, provisión de infraestructura, servicios públicos y seguridad se deben fortalecer los enfoques Territorial, Intercultural, Género y de Seguridad, éste último específicamente en los desarrollos viales. Los avances en la incorporación del enfoque territorial (PCM, 2020) e intercultural (Ministerio de Salud, 2017)[18] deben ser evaluados de forma crítica.

18 Se tiene información de que el avance en la implementación de dichos instrumentos es muy lento.


Crédito: wildliferisk.org

Recomendación 2: Se deben fortalecer los instrumentos relacionados a la gestión vial[19] y vincularlos a la lucha contra las economías ilícitas; dado que este fortalecimiento requiere de la participación de varios sectores se considera clave el liderazgo de la Presidencia del Consejo de Ministros (ver tabla 3). Asimismo, se debe tener en cuenta el importante rol del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan) para proveer insumos metodológicos que puedan fortalecer la elaboración de los planes viales e incorporar la variable logística de la ilegalidad; en estos instrumentos, se debe evaluar la pertinencia de contar con insumos estratégicos de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

En las condiciones actuales de planificación y formulación de proyectos viales, las cinco iniciativas identificadas en Loreto y Ucayali representan un riesgo a la seguridad nacional dado que fortalecerían la resiliencia de las cadenas logísticas del narcotráfico y la minería ilegal; asimismo, permitirían a grupos armados de Colombia y Brasil ampliar su control territorial en zonas específicas de ambas regiones peruanas.

19 Relacionados al planeamiento y evaluación económica y ambiental.

Tabla 3. Instrumentos de política revisados

Ente rector	Instrumento	Vinculación potencial con la gestión vial y la ilegalidad
1. Ministerio de Economía	Sistema Nacional de Programación Multinual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe)	Fase I o Programación Multianual de Inversiones: Criterios de priorización e identificación de PIP relacionados a riesgo de ilegalidad. Enfoque territorial. Fase II o Formulación: Diseño y costeo de medidas para reducir riesgo de favorecer la ilegalidad. Análisis de alternativas. Diagnóstico socioeconómico. Análisis ex post de proyectos viales en Amazonía: asociados a beneficos socioeconómicos generados y vinculación con economías ilegales.
2. Provías Descentralizado (MTC)	Guía metodológica para planes viales departamentales participativos	Criterios para el diagnóstico situacional y la priorización de corredores viales y proyectos relacionados al riesgo de ilegalidad y el enfoque territorial. Criterios para el análisis de vinculación con caminos vecinales y forestales (análisis de conglomerados viales).
3. Gobiernos Regionales	Planes Viales Departamentales	Implementación de los criteros arriba señalados. Análisis específicos de asociación con la ilegalidad de acuerdo a la realidad del territorio. Enfoque territorial del planeamiento vial.
4. Ministerio del Ambiente	Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)	Criterios para determinar las áreas de influencia indirecta de proyectos viales. Criterios para la línea de base socioambiental asociados a dinámicas ilegales en zonas de influencia de vías.
5. Ministerio de Transportes	Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte	Criterios para elaborar el diagnóstico de la población en la zona de influencia del proyecto asociado a dinámicas ilegales. Determinación de zona de influencia indirecta de proyectos viales. Criteros para el costeo y diseño de medidas para reducir riesgo de favorecer ilegalidad (estos últimos criteros podrían emitirse aparte del Reglamento).
6. Ministerio del Interior	Lineamiento Sectorial de Lucha contra la Minería Ilegal	Protocolo para los casos en los que las Direcciones pertinentes den opininón no vinculante e insumos técnicos al planeamiento vial y a la formulación de proyectos viales asociados al riesgo de favorecer la minería ilegal y el narcotráfico.
7. Devida	Política Nacional contra las Drogas al 2030	Opinión no vinculante de Devida e insumos técnicos al planeamiento vial y a la formulación de proyectos viales asociados al riesgo de favorecer al narcotráfico, pero también para que el planeamiento vial potencie el desarrollo alternativo.
8. Ministerio del Interior	Política Nacional Contra el Crimen Organizado 2019-2030	Opinión no vinculante del Mininter e insumos técnicos al planeamiento vial y a la formulación de proyectos viales asociados al riesgo de favorecer a organizaciones criminales vinculadas al nacotráfico y la minería ilegal.

Elaboración: FCDS Perú con base en insumos de expertos consultados.

Referencias

- **ACCA (2024).** Monitoreo de caminos forestales en la Amazonía peruana en 2023. Boletín n.° 04. Recuperado de https://mailchi.mp/conservacionamazonica/boletin_mocaf_n3-9108461

- **Actualidad Ambiental (2022).** Aidesep Ucayali considera amenaza al proyecto de carretera Pucallpa - Cruzeiro do Sul. Recuperado de https://www.actualidadambiental.pe/aidesep-ucayali-considera-amenaza-al-proyecto-de-carretera-pucallpa-cruzeiro-do-sul/

- **Actualidad Ambiental (2023).** Loreto: exhortan a detener la construcción de carretera Bellavista-Mazán-Salvador-El Estrecho. Recuperado de https://www.actualidadambiental.pe/loreto-exhortan-a-detener-la-construccion-de-carretera-bellavista-mazan-salvador-el-estrecho/

- **Aidesep (2024).** Organizaciones Indígenas rechazan construcción de carretera que pone en riesgo a Pueblos Indígenas Aislados. Recuperado de https://aidesep.org.pe/noticias/organizaciones-indigenas-rechazan-construccion-de-carretera-que-pone-en-riesgo-a-pueblos-indigenas-aislados/

- **Aidesep, Orau, Aconadiysh (2024).** Rechazamos iniciativa del Congreso de la República para la construcción de carreteras que amenazan la vida de pueblos indígenas de Ucayali. Recuperado de https://www.facebook.com/photo/?fbid=844982291005041&set=pcb.844982347671702&locale=es_LA

- **Amazon Underworld, sf..** Crimen y corrupción a la sombra de la selva tropical más grande del mundo. Recuperado de https://amazonunderworld.org/es.html

- **Antezana, J. y García, J. (2009).** Diagnóstico de la situación del desvío de insumos químicos al narcotráfico. Recuperado de https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.nsf/33439654677A637E0525793E0074F7C3/%24FILE/6_DIAGN%C3%93STICO_DE_LA_SITUACI%C3%93N_DEL_DESV%C3%8DO_DE_IQ_AL_NARCOTR%C3%81FICO_DEVIDA.pdf

- **Assuncao da Silva et al. (2023).** The drivers of illegal mining on indigenous lands in the brazilian amazon. Recuperado de https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214790X23001442

- **Banco Mundial (2019).** Project performance assessment report (Loan n.° 73220 y 74230). Recuperado de https://documents1.worldbank.org/curated/en/869591565814376091/pdf/Peru-Decentralized-Subnational-Roads-Management-Project.pdf

- **Brehaut, I. (2021).** Una ruta corta para la impunidad: los caminos ilegales en la Amazonía peruana (parte 3). Recuperado de https://ibrehaut.lamula.pe/2021/09/13/una-ruta-corta-para-la-impunidad-los-caminos-ilegales-en-la-amazonia-peruana/ibrehaut/ Se recomienda revisar también las partes 1 y 2 del proyecto de investigación.

- **Brehaut, I. (2023).** ¿Por qué no sabemos cuánta coca se cultiva en el Perú? Recuperado de https://www.opendemocracy.net/es/no-sabemos-cuanta-coca-cultiva-peru/

- **Defensoría del Pueblo (2021).** Construcción de carreteras sin certificación ambiental. Recomendaciones en torno al caso de la carretera Jenaro Herrera – Colonia Angamos, Loreto. Recuperado de https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2021/09/Informe-de-Adjunti%CC%81a-N%C2%B0-11-2021-DP-AMASPPI.pdf

- **Devida (2018).** Monitoreo de cultivos de coca 2017. Recuperado de https://sistemas.devida.gob.pe/siscod/documentos

- **Devida (2023).** Monitoreo de cultivos de coca 2022. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/devida/informes-publicaciones/4364118-monitoreo-de-cultivos-de-coca-2022

- **Diario La Región (2024).** Gobierno Regional se compromete con carretera Napo - Putumayo. Recuperado de https://diariolaregion.com/gobierno-regional-se-compromete-con-carretera-napo-putumayo/

- **El Comercio (2011).** Narcotráfico busca nuevas rutas de control y se afianza en La Convención. Recuperado de https://archivo.elcomercio.pe/amp/sociedad/lima/narcotrafico-busca-nuevas-rutas-control-se-afianza-convencion-noticia-696011

- **El Comercio (2015).** El Perú desde sus extremos. Recuperado de https://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2015/07/elcomercio_2015-07-31_p16.pdf

- **El Comercio (2019).** Alerta por expansión de caminos forestales en la Amazonía. Recuperado de https://elcomercio.pe/peru/alerta-expansion-caminos-forestales-selva-noticia-ecpm-631622-noticia/

- **El Comercio (2023a).** Organizaciones criminales brasileñas se disputan el control de la narcococa en la frontera amazónica. Recuperado de https://elcomercio.pe/peru/organizaciones-criminales-brasilenas-se-disputan-el-control-de-la-narcoca-en-la-frontera-amazonica-noticia/?ref=ecr

- **Engert et al. (2024).** Ghost roads and the destruction of Asia-Pacific tropical forests. Nature N° 629. Recuperado de https://www.nature.com/articles/s41586-024-07303-5

- **FCDS (2023a).** Minería ilegal en la Amazonía peruana. Recuperado de https://drive.google.com/drive/folders/19dMVhxdQSAkzEm0-ZM0r3vPbLcQOcn4-

- **FCDS (2023b).** Hacia un futuro sostenible en Madre de Dios, conectando bosques, ríos y comunidades. Recuperado de https://fcds.org.co/wp-content/uploads/2023/09/hacia-futuro-sostenible-pre-final-22-08-2023.pdf

- **Fort, R. y Paredes, H. (2015).** Inversión pública y descentralización: sus efectos sobre la pobreza rural en la última década. Recuperado de https://www.grade.org.pe/publicaciones/15972-inversion-publica-y-descentralizacion-sus-efectos-sobre-la-pobreza-rural-en-la-ultima-decada/

- **Gilman, R. 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://purecris.unapiquitos.edu.pe/es/publications/the-effect-of-deforestation-on-the-human-biting-rate-of-anopheles

- **Gobierno Regional de Ucayali (2017).** Plan vial departamental participativo 2017-2026 de Ucayali. Recuperado de https://es.scribd.com/document/491986365/PVDP-2017-2026-1?doc_id=491986365&order=633578219

- **Gobierno Regional de Ucayali (2019).** Avances en el proyecto de carretera Pucallpa - Acre. Recuperado de https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2019/RREE/files/ponencias/el_avance_del_proyecto_de_conectividad_terrestre_entre_pucallpa_y_cruzeiro_do_sul_-_gerencia_de_desarrollo_econ%C3%93mico_del_gru.pdf

- **Huerta, P. (2022).** Narcobenefactores. El tributo del narco en los márgenes de la Amazonía peruana. Recuperado de https://data.larepublica.pe/narcobenefactores-el-tributo-del-narcotrafico-en-los-margenes-de-la-amazonia-peruana/

- **Huerta, P. (2023a).** Comando Vermelho, banda de narcotraficantes brasileña se arraiga en la Amazonía. Recuperado de https://data.larepublica.pe/narcotrafico-en-peru-banda-brasilera-comando-vermelho-se-arraiga-en-la-amazonia-ucayali-frontera-brasil-comando-rojo-pnp/

- **Huerta, P. (2023b).** Los narcos más pobres en la cadena del narcotráfico. Recuperado de https://infoamazonia.org/es/2023/08/10/los-narcos-mas-pobres-en-la-cadena-del-narcotrafico/

- **IDL (2024).** Organizaciones indígenas demandan al gobierno regional de Ucayali por construcción de carretera que favorece la tala ilegal. https://www.idl.org.pe/carretera-nueva-italia-breu-organizaciones-indigenas-demandan-al-gobierno-regional-de-ucayali-por-construccion-de-carretera-que-favorece-la-tala-ilegal-y-narcotrafico/?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR3-BIQWNrZtxZR9_HYNAOIYBFRaIrtTmZ989b-vZer-pF1HVVcvIQVt17g_aem_H9-OWAHyRGgZBrNE_9GEkw

- **InsightCrime (2019).** Ecuador: autopista de la cocaína hacia Estados Unidos y Europa. Recuperado de https://insightcrime.org/es/investigaciones/ecuador-autopista-de-la-cocaina-hacia-estados-unidos-y-europa/

- **InsightCrime (2024).** InSight Crime's 2023 Cocaine Seizure Round-Up. Recuperado de https://insightcrime.org/news/insight-crimes-cocaine-seizure-round-up-2023/

- **Jibaja, C. (2017).** Lecciones aprendidas del trabajo ejecutado en la UMAR 2 "Colonia Angamos" para evitar la corrupción por actividades del narcotráfico en el año 1996. Recuperado de https://repositorio.escuelamilitar.edu.pe/items/854eda37-b5cf-4836-b8c1-826632d15021/full

- **MAAP #75 (2017).** Pope to visit Madre de Dios, region with deforestation crisis. Recuperado de https://www.maaproject.org/2017/mdd_pope/

- **MAAP #163 (2022).** Deforestación a lo largo de la carretera Atalaya - Bolognesi en la Amazonía peruana central. Recuperado de https://www.maaproject.org/2022/carretera-atalaya/

- **Marina de Guerra del Perú (2024).** Marina de Guerra realiza operativo contra la minería ilegal en el río Pachitea. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/marina/noticias/949729-marina-de-guerra-realiza-operativo-contra-la-mineria-ilegal-en-el-rio-pachitea

- **Metrópoles (2024).** Mais da metade das operações da PF contra facções atinge PCC e CV. Recuperado de https://www.metropoles.com/brasil/mais-da-metade-das-operacoes-da-pf-contra-faccoes-atinge-pcc-e-cv

- **Ministerio del Interior (2017).** Policía Antidrogas de Mazamari decomisó más de 370kg de alcaloide de cocaína de alta pureza en el VRAEM. Recuperado de https://www.mininter.gob.pe/content/polic%C3%ADa-antidrogas-de-mazamari-decomis%C3%B3-m%C3%A1s-de-370-kilos-de-alcaloide-de-coca%C3%ADna-de-alta-0

- **Ministerio del Interior (2018).** VRAEM: Policía Nacional decomisa más de 290kg decocaína.Recuperadodehttps://www.gob.pe/institucion/mininter/noticias/16314-vraem-policia-nacional-decomisa-mas-%20de-290-kilos-de-cocaina

- **Ministerio del Interior (2019).** Política Nacional Multisectorial de lucha contra el Crimen Organizado 2019-2030. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/mininter/informes-publicaciones/395207-politica-nacional-multisectorial-de-lucha-contra-el-crimen-organizado-2019-2030-documento-resumen

- **Ministerio del Interior (2023).** Lineamiento Sectorial contra la Minería Ilegal. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4673080/ANEXO%200730-2023-IN..pdf?v=1686674319

- **Ministerio de Salud (2011).** Aprendiendo de la experiencia. Lecciones aprendidas para la preparación y respuesta en el control vectorial ante brotes de dengue en el Perú. Recuperado de https://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/1828.pdf

- **Ministerio de Salud (2017).** Modelo de atención en salud integral e intercultural de las cuencas de los ríos Pastaza, Corrientes, Tigre, Marañón y Chambira 2017-2021. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/189551/189041_RM_N_C2_B0594-2017-MINSA.pdf20180823-24725-1u2i8l7.pdf?v=1535063743

- **Ministerio de Salud (2021).** Programa Presupuestal N° 017 Enfermedades Metaxénicas y Zoonosis. Recuperado de https://www.minsa.gob.pe/presupuestales/doc2021/ANEXO2_4.pdf

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2014).** Ayuda memoria de Ucayali. Recuperado de https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Ucayali2020Enero2020141.pdf

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2018).** Cartera de Inversiones del PMI 2019-2021. Recuperado de https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/inversiones/cartera/Cartera_Inversiones_PMI_2019-2021_15042018.pdf

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2024).** Programación Multianual de Inversiones PMI 2025-2027. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/3930630-programacion-multianual-de-inversiones-del-ministerio-de-transportes-y-comunicaciones

- **Ministerio Público (2024).** Binomio Fiscalía-Policía dan duro golpe a la minería ilegal en Puerto Inca. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/mpfn/noticias/939696-binomio-fiscalia-policia-dan-duro-golpe-a-la-mineria-ilegal-en-puerto-inca

- **Mongabay (2019).** Pequedragas, la nueva modalidad usada por los mineros ilegales en la frontera en la Amazonía del Perú. Recuperado de https://es.mongabay.com/2019/04/oro-napo-mineria-ilegal-comunidades-nativas/

- **Mongabay (2021). Bolognesi - Breu**: la carretera que abre paso al narcotráfico y la deforestación en la frontera de Perú, Brasil. Recuperado de https://es.mongabay.com/2021/10/bolognesi-breu-carretera-narcotrafico-deforestacion-peru-brasil/

- **Mongabay (2023).** Illegal road found in Yanomami land accelerates destruction. Recuperado de https://news.mongabay.com/2023/01/illegal-road-found-in-yanomami-land-accelerates-destruction/

- **Mongabay (2024).** Fotografías confirman presencia de pistas clandestinas y cultivos ilícitos en la Reserva Indígena Kakataibo en Perú. Recuperado de https://es.mongabay.com/2024/03/pistas-clandestinas-cultivos-ilicitos-reserva-indigena-kakataibo-peru/

- **Niño, C. (2024).** El orden criminal en Latinoamérica. Recuperado de https://www.linkedin.com/posts/nicozevallostrigoso_el-orden-criminal-en-latinoam%C3%A9rica-activity-7222447103128543232-GOGp?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

- **OIVSAA (2024).** Remito recomendaciones al documento "Infraestructura de largo plazo con enfoque territorial". Recuperado de https://drive.google.com/file/d/1cQQ6ZGg_DdG9n9zhczzREKSYC-qB05SO/view?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAAR0Cc51KVjzm94l0oI9fJLP5ZevOAbeUr3k6prp6SkJ-thTQI-K716pPFEs_aem_2VDjWidp9VSfcEw3G1ZwFw

- **Ojo Público (2021).** Minería ilegal en la Amazonía: se incrementan las dragas en el río Nanay de Loreto. Recuperado de https://ojo-publico.com/ambiente/territorio-amazonas/mineria-ilegal-loreto-incremento-dragas-el-rio-nanay

- **Ojo Público (2023a).** Narcotráfico en Ucayali: decenas de pistas de aterrizaje clandestinas en el corazón de la Amazonía peruana. Recuperado de https://ojo-publico.com/4360/las-narcopistas-se-extienden-el-corazon-la-amazonia-peruana

- **Ojo Público (2023b).** Frontera Amazónica: grupos criminales de Brasil toman el control de la producción de coca en Perú. Recuperado de https://ojo-publico.com/4545/triple-frontera-mafias-brasil-toman-control-produccion-coca

- **Ojo Público (2024a).** Un policía retenido por wampís tiene concesión minera en zona indígena donde operan ilegales. Recuperado de https://ojo-publico.com/ambiente/territorio-amazonas/policia-tiene-concesion-minera-zona-indigena-donde-operan-ilegales

- **Ojo Público (2024b).** Oro ilegal se impone en la Amazonía: minería financia obras en el Cenepa. Recuperado de https://ojo-publico.com/5007/estado-claudica-amazonas-mineria-ilegal-financia-obras-cenepa

- **Oficio n.° 383-2021-PR.** Recuperado de https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Observacion_a_la_Autografa/OBAU06486-20210623.pdf

- **Oficio n.° 430-2021-PR.** Recuperado de https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Observacion_a_la_Autografa/OBAU06916-20210712.pdf

- **ORAU (2023).** Recuperado de https://www.facebook.com/photo.php?fbid=630631115773494&set=pb.100064798327986.-2207520000&type=3&locale=es_LA

- **ORAU (2024).** Rechazamos iniciativa del Congreso de la República para la construcción de carreteras que amenazan la vida de pueblos indígenas de Ucayali. Recuperado de https://www.facebook.com/photo/?fbid=844982291005041&set=pcb.844982347671702&locale=es_LA

- **Patz et al (2004).** Unhealthy Landscapes: Policy Recommendations on Land Use Change and Infectious Disease Emergence. Recuperado de https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1247383/

PCM (2020). Plan de cierre de brechas para la población del ámbito petrolero de las provincias de Datem del Marañón, Loreto, Alto Amazonas, Requena y Maynas del departamento de Loreto. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1268889/DS%20N%C2%B0%20145-2020-PCM.PLAN%20DE%20BRECHAS%20DATEM.pdf

- **PCM (2021a).** Opinión a la autógrafa que declara de interés nacional la construcción de la carretera Pucallpa - Cruzeiro do Sul. Recuperado de https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Observacion_a_la_Autografa/OBAU06486-20210623.pdf

- **PCM (2021b).** Opinión a la autógrafa que declara de interés nacional la construcción de la Interoceánica Vial Centro. Recuperado de https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Observacion_a_la_Autografa/OBAU06916-20210712.pdf

- **ProPurús, ORAU, DAR (2022).** Situación de los defensores indígenas en Ucayali. Recuperado de https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2022/02/Situacion-de-los-defensores-indigenas.pdf

- **ProPurús (2023).** Pistas clandestinas en Ucayali 2008-2022. Recuperado de https://www.linkedin.com/posts/propurus_empezamos-con-las-publicaciones-de-informaci%C3%B3n-activity-7099608163280138240-l3rs?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

- **ProvíasDescentralizado(2021).** Guía metodológica para la elaboración de planes viales departamentales participativos. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1940897/Gu%C3%ADa%20Metodol%C3%B3gica%20para%20la%20Elaboraci%C3%B3n%20de%20Planes%20Viales%20Departamentales%20Participativos%20-%20PVDP.pdf

- **Provias Nacional (2023).** Convocatoria en curso para realizar el estudio definitivo del tramo Santo Tomás – Mazán en Loreto. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/pvn/noticias/844978-convocatoria-en-curso-para-realizar-el-estudio-definitivo-del-tramo-santo-tomas-mazan-en-loreto

- **R.D. n.° 1025-2013-MTC/20.** Recuperado de http://gis.proviasnac.gob.pe/FilesPdfs/resoluciones/2013/rd_1025_2013.pdf

- **Reyes, M., Vergara, K, y Robiglio, V. (2024).** ¿Cómo es la deforestación asociada a las carreteras en la Amazonía peruana? Recuperado de https://www.cifor-icraf.org/publications/pdf_files/infobrief/9062-Infobrief.pdf

- **Salazar y Florián (2022).** Conectividad vial y economías ilícitas en la Amazonia peruana. Recuperado de https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/Kawsaypacha/article/view/25115

- **Sánchez et al. (2012).** Epidemiology of malaria in gold mining camps, Madre de Dios, Perú. Recuperado de https://www.ijidonline.com/article/S1201-9712(12)00857-0/fulltext

- **SAP, sf.** What is a resilient supply chain? Recuperado de https://www.sap.com/products/scm/integrated-business-planning/what-is-a-resilient-supply-chain.html

- **SERFOR (2019).** Restauración de paisajes en el Perú. Sitios prioritarios y evaluación de oportunidades. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/serfor/informes-publicaciones/1651019-restauracion-de-paisajes-en-el-peru-sitios-prioritarios-y-evaluacion-de-oportunidades

- **The New Yorker (2023).** The dystopian underworld of South Africa´s illegal gold mines. Recuperado de https://www.newyorker.com/magazine/2023/02/27/the-dystopian-underworld-of-south-africas-illegal-gold-mines

- **Unidad de Inteligencia Financiera (2024).** Análisis de la minería ilegal como delito precedente del lavado de activos. Recuperado de https://www.sbs.gob.pe/Portals/5/jer/estudios-estrategicos/analisis%20de%20riesgos/Informe%20N%2000022-2023-DAE-UIF-SBS.pdf

- **UNODC (2021).** COVID-19 and drug trafficking in Brasil: the adaptation of organized crime and the actions of police during the pandemic. Recuperado de https://www.unodc.org/lpo-brazil/en/frontpage/2021/12/brazils-center-of-excellence-study-shows-impact-of-the-covid-19-pandemic-on-drug-trafficking-in-brazil.html

- **UNODC (2022).** Brazil in the regional and transatlantic cocaine supply chain: The impact of COVID-19. Recuperado de https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine_Insights4_2022.pdf

- **UNODC, DEVIDA, DIRANDRO (2023).** Estudio sobre la dinámica de la cocaína en Perú. Recuperado de https://www.eeas.europa.eu/delegations/per%C3%BA/se-presenta-informe-sobre-la-din%C3%A1mica-de-la-coca%C3%ADna-en-el-per%C3%BA_es

- **UNODC, DEVIDA, DIRANDRO (2024).** Zonas cocaleras y producción de cocaína. Recuperado de https://www.linkedin.com/posts/ciro-salazar-valdivia-854b5b98_zonas-cocaleras-y-producci%C3%B3n-activity-7215103163991818241-Gq9Y?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

- **Valdés, R.; Basombrío, C.; y Vera, D. (2021).** Las economías criminales y su impacto en el Perú. 2da Ed. Recuperado de https://www.kas.de/es/web/peru/einzeltitel/-/content/las-economias-criminales-y-su-impacto-en-el-peru-1

- **Videnza (2022).** La inversión no debe centrarse solo en infraestructura. Recuperado de https://videnza.org/la-inversion-no-debe-centrarse-solo-en-infraestructura/

- **Vittor 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://purecris.unapiquitos.edu.pe/es/publications/the-effect-of-deforestation-on-the-human-biting-rate-of-anopheles

- **WCS, TNC y GRADE (2023).** El enfoque territorial en la planificación nacional de infraestructura en el Perú. Recuperado de https://www.nature.org/content/dam/tnc/nature/en/documents/GU%C3%8DA_3_compressed.pdf

- **Webb, R. (2013).** Conexión y despegue rural. Recuperado de https://www.lampadia.com/assets/uploads_librosdigitales/2f207-cdr.pdf

- **Zevallos et al (2023).** El sistema de producción y comercio de cocaína en Perú (una red de segmentos). Recuperado de https://www.redalyc.org/journal/5177/517775572002/html/

- **Zevallos, N.; Mujica, J. y Casas, F. (2019).** La transformación del crimen organizado en el Perú: Escenarios y consideraciones para la intervención de las fuerzas armadas. En "La transformación de las fuerzas armadas en América Latina ante el crimen organizado", Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú y Real Instituto El Cano, Eds.. Recuperado de https://ceeep.mil.pe/wp-content/uploads/2019/04/La-transformaci%C3%B3n-de-las-FFAA.pdf

Anexo I
Situación de las vías identificadas

	Proyecto	Titular / Ejecutor	Tipo de obra	KM	Inversión Mill S/.	Interés Nacional	Situación actual
1	Puerto Arica - Flor de Agosto (LO 102)	Gore Loreto / Gore Loreto	MP	70	287	No	En octubre 2023 la Dirección de Asuntos Ambientales del MTC aprobó la Ficha Técnica Socio Ambiental para el "Mantenimiento periódico" de esta vía, un tipo de obra no sujeta al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental -SEIA. La longitud a intervenir en el marco del FITSA es de 18km. Este proyecto no tiene código de inversión en el marco del Invierte.pe.
2	Bellavista - El Estrecho (PE 5NI)	Gore Loreto / Provías N	C	161	1555	Si	Declarado viable en 2014. consta de 4 tramos que es como se ha dividido su ejecución: Bellavista - Santo Tomás (1.98km), Santo Tomás - Mazán (38.5km), Mazán - Salvador (fluvial) y Salvador - El Estrecho (147.4). El tramo 1 ya ha sido construido. Provías N tenía proyectado que estudios definitivos (expediente técnico) del tramo 2, inicien en 1er trimestre 2024. En 2023, organizaciones indígenas solicitaron al Estado detener la construcción del proyecto.
3	Jerano Herrera - Colonia Angamos (LO 105)	Gore Loreto / Provías D	MyC	97	176	Si	Declarado viable con estudio de Perfil en febrero de 2018, comprende mejoramiento de 14km y construcción de 83km. El 4to Juzgado Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lima declaró fundada una acción de amparo contra Provías D, por el

	Proyecto	Titular / Ejecutor	Tipo de obra	KM	Inversión Mill S/.	Interés Nacional	Situación actual
							riesgo que impone el proyecto a población PIACI, por lo que se encuentra paralizado. Según Provías D, el Gore Loreto está realizando coordinaciones para implementar un proceso de Consulta Previa. Según Defensoría del Pueblo (2021), se iniciaron las obras sin tener expediente técnico aprobado, mientras que el MINAM y SERFOR iniciaron acciones penales contra el ejecutor del proyecto.
4	Pucallpa - Cruzeiro do Sul (PE 18C)	Provías N / Provías N	C	140	1142 (a)	(b)	En 2013, Provías N rechazó el estudio de perfil dado que la parte del trazo, del lado brasilero, no tenía el apoyo de dicho país. En 2021 el Ejecutivo observó un PL que buscaba declararlo de interés nacional por, entre otras razones, que incentivaría la tala ilegal y el narcotráfico. En 2022, organizaciones indígenas y la Defensoría del Pueblo cuestionaron el proyecto por amenazar la vida de pueblos PIACI. Actualmente, el proyecto no se encuentra activo en el Invierte.pe. Hay un nuevo PL que busca declararlo de interés nacional.
5	Pucallpa - Puerto Breu (UC 112 y 105)	Gore Ucayali / Provías D	MyC	559	116 (c)	(d)	Incluye el tramo Bolognesi - Puente Sheshea, que fue declarado viable con estudio de Perfil en diciembre 2020. De acuerdo a Provías D, la vigencia del perfil ha caducado por lo que se encuentra en actualización. Este proyecto integraba la llamada Interoceánica Vial Centro respecto de la cual el Ejecutivo también observó en 2021 un PL que buscaba

	Proyecto	Titular / Ejecutor	Tipo de obra	KM	Inversión Mill S/.	Interés Nacional	Situación actual
							declararlo de interés nacional. Organizaciones indígenas de Ucayali presentaron en julio 2024, una demanda de amparo contra el Gore Ucayali para detener la construcción de este tramo. Hay un nuevo PL que busca declarar de interés nacional la ruta Pucallpa - Puerto Breu.

Fuente: Elaboración propia con base en MTC (2024), Portal Consulta de Inversiones del MEF, PMI 2019-2021 (MTC, 2018), IDL (2024), Portal de Consulta de Proyectos de Ley del Congreso, Oficio N° 383-2021-PR, Oficio N° 430-2021-PR, RD N° 1025-2013-MTC/20, Provías Nacional (2023), Actualidad Ambiental (2022, 2023).
MP = Mantenimiento Periódico / M y C = Mejoramiento y construcción / C = Construcción

(a) A partir del estimado de Consorcio Vial Pucallpa de US$ 432.6 y aplicando tipo de cambio actual (S/.3.7).
(b) El proyecto de ley n.° 01794/2021-CR que plantea declarar de interés nacional la construcción de esta vía fue acumulado con otros proyectos y cuenta con dictamen favorable en la Comisión de Transportes del Congreso.
(c) Monto corresponde solo al tramo Bolognesi-Pte. Sheshea (101 km) de acuerdo a MTC (2024). El requerimiento total para la ruta 5 podría superar los S/ 700 millones.
(d) El proyecto de ley n.° 06960/2023-CR que plantea declarar de interés nacional la construcción de toda la vía desde Pucallpa hasta Puerto Breu fue acumulado con otros proyectos y cuenta con dictamen favorable en la Comisión de Transportes del Congreso.
(e) Solo el tramo Bolognesi-Puente Sheshea integra ProRegión 2.

Crédito: Shutterstock

FCDS
Conservación y Desarrollo

www.fcds.org.pe
comunicaciones@fcds.org.pe
Alcanfores N.° 199, Miraflores.
Lima, Perú.



@fcdsperu @fcdsperu @fcds_peru @fcdsperu