El Maipo

Perú dividirá una comunidad indígena y dos áreas protegidas para construir una carretera hacia Colombia

Posted on Mayo 12, 2026
Por Geraldine Santos

Marilyn Gatica Huanio llegó a la **triple frontera entre Perú, Brasil y Colombia** a fines de marzo para reunirse con sus pares, otras lideresas indígenas. Su objetivo es reducir el impacto ambiental y social que traería la construcción de la carretera Bellavista—El Estrecho, que impulsa el Gobierno peruano y que pasará por la mitad de su comunidad indígena.

La lideresa de 36 años es jefa de Centro Arenal, una comunidad indígena que reúne a **300 integrantes del pueblo murui-muinani** en el distrito de Punchana, en la región de Loreto, en el oriente amazónico de Perú.

Centro Arenal, ubicada apenas a 10 kilómetros de la ciudad de Iquitos, se encuentra en pie de lucha. “El trazo que propone el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la carretera pasa por la mitad de la

comunidad. Esto solo traerá más invasores, no estamos de acuerdo", dice Gatica Huanio a **Mongabay Latam** durante un viaje a la zona.

La comunidad Centro Arenal está habitada por 25 familias murui-muinani. Foto: cortesía Vico Méndez/SPDA

La ruta de la carretera fue aprobada en 2025 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El primer tramo de este proyecto unió Bellavista con Santo Tomás e implicó la construcción del puente Nanay. El segundo tramo se extenderá hasta Mazán. El tercero será una ruta fluvial de Mazán al Salvador y el cuarto llega hasta El Estrecho, con 147.4 kilómetros de carretera. En total el camino tendrá alrededor de 200 kilómetros.

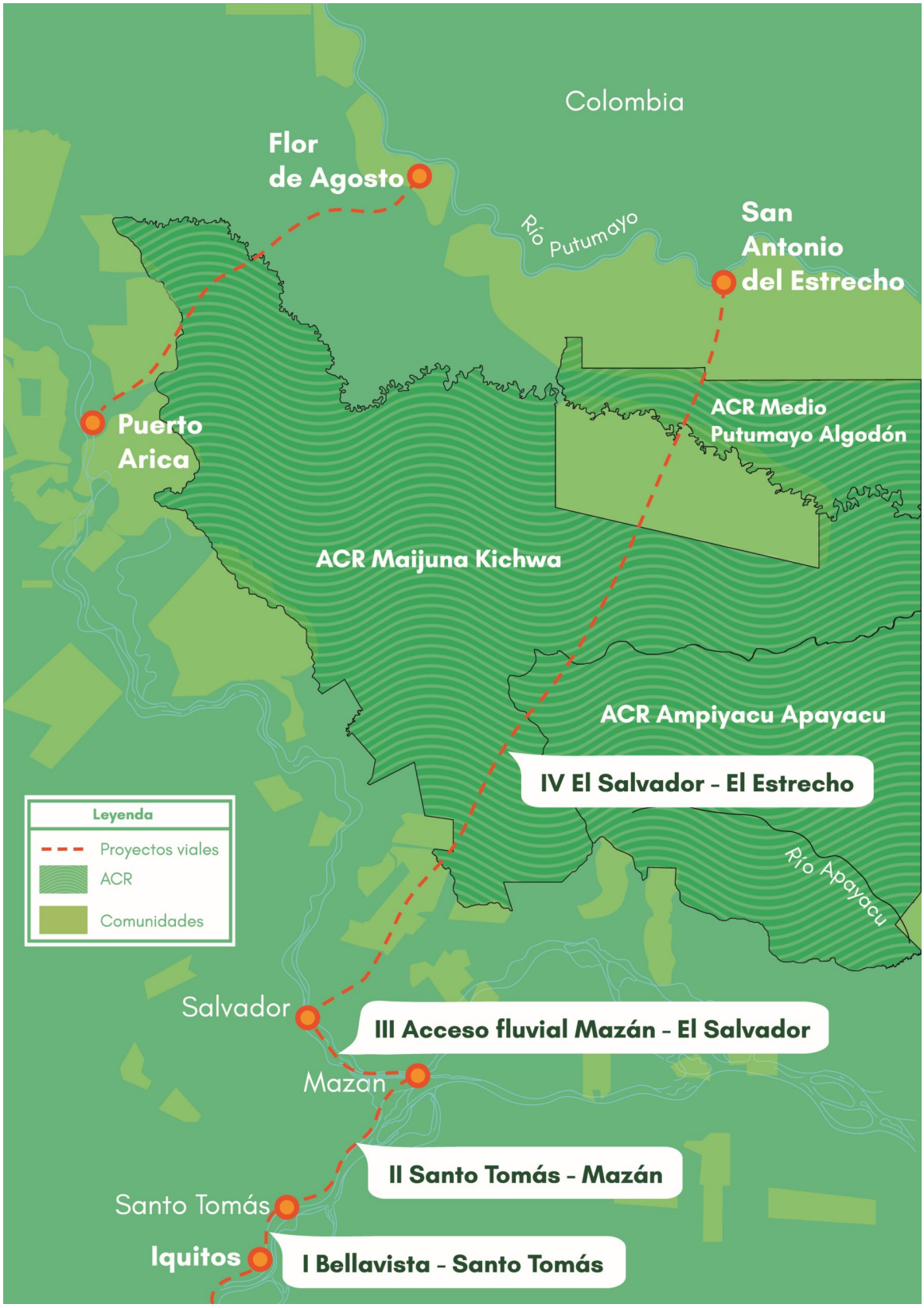
Según el estudio definitivo del segundo tramo del proyecto, se construirán 35.6 kilómetros de carretera, iniciando en el centro poblado de Santo Domingo —justo al final del puente Nanay—, pasando por las localidades Picuroyacu y San Antonio. **La carretera llegaría a la comunidad indígena Centro Arenal, atravesando por la mitad este territorio**. Luego avanzaría hacia el caserío San Juan de Sinchicuy hasta llegar a la comunidad campesina San Rafael y finalizaría en el río Mazán.

“**Cuando hicieron el estudio no nos explicaron que la carretera pasaría por la mitad de nuestra comunidad**, por eso es que los anteriores líderes lo aprobaron. Recién en 2024 nos enteramos que dividiría nuestro territorio”, cuestionó la lideresa.

Once denuncias en diez años

Para llegar a Centro Arenal se debe tomar un vehículo desde la ciudad de Iquitos. La ruta es un viaje de 20 minutos por un camino sin asfalto. Sin embargo, no es la única vía que hay dentro de la comunidad. En 2014, cuando se confirmó la construcción de la carretera Bellavista—El Estrecho y que pasaría cerca de la comunidad de los murui-muinani, **empezaron las invasiones**, según denuncian Gatica Huanio.

El Maipo


Colombia
Flor de Agosto
Río Putumayo
San Antonio del Estrecho
Puerto Arica
ACR Medio Putumayo Algodón
ACR Maijuna Kichwa
ACR Ampiyacu Apayacu
IV El Salvador - El Estrecho
Río Apayacu
Leyenda
Proyectos viales
ACR
Comunidades
Salvador
III Acceso fluvial Mazán - El Salvador
Mazan
II Santo Tomás - Mazán
Santo Tomás
Iquitos
I Bellavista - Santo Tomás

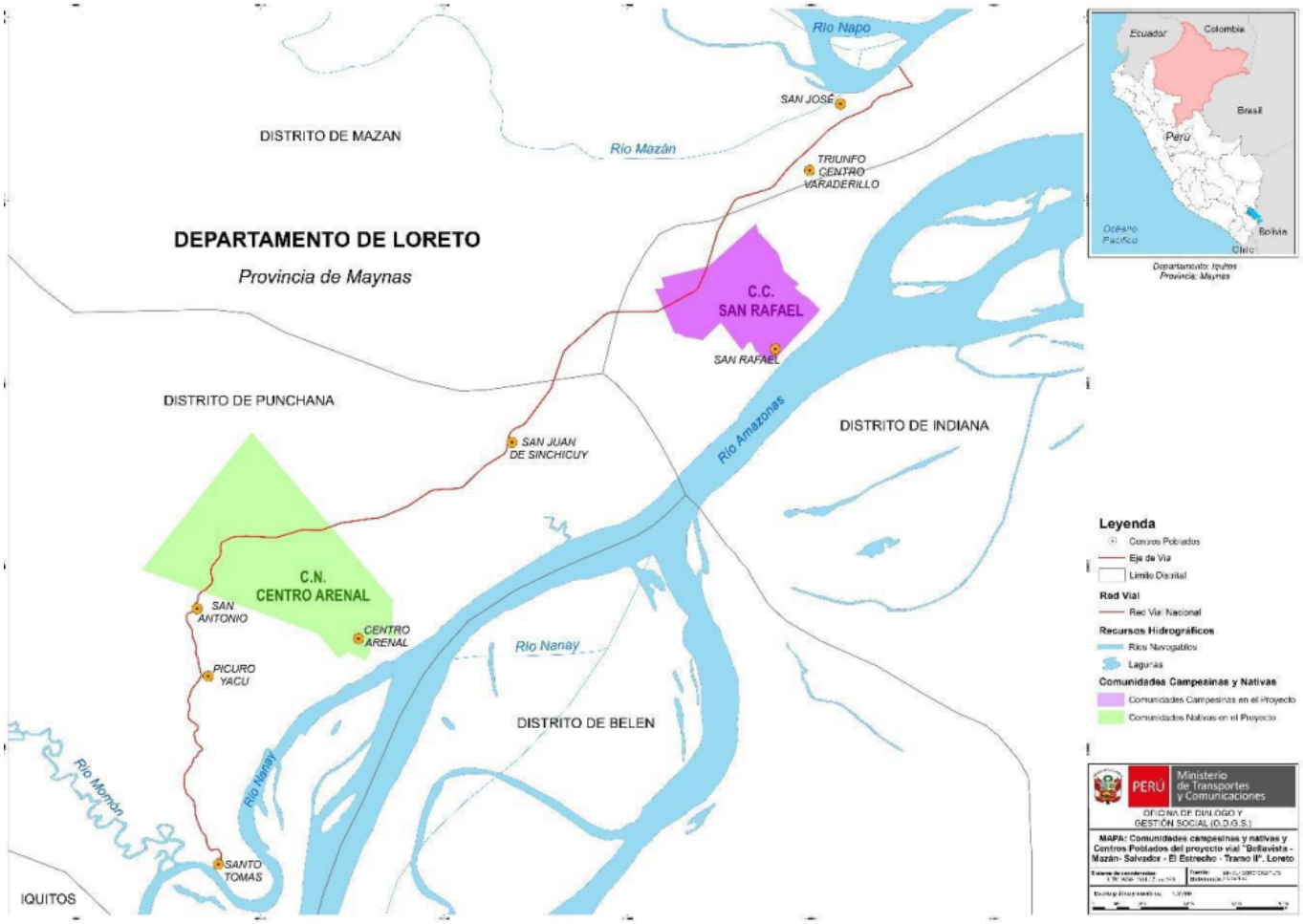
Mapa del proyecto vial que atravesará dos Áreas de Conservación Regional (ACR) en la Amazonía peruana. Mapa: Instituto del Bien Común (IBC)

La referente indígena explicó que la comunidad tiene 1977 hectáreas y está titulada desde 1967. "Nosotros nos encontramos al lado del río Amazonas y **al otro extremo de la comunidad los invasores han abierto una trocha [camino de tierra] a la que denominaron Joaquin Abensur, por donde sacan madera ilegalmente de nuestro territorio**", asegura.

En los últimos 10 años, la comunidad realizó once denuncias por tala ilegal, sostiene Gatica Huaino.

"Todas las denuncias que realizamos se archivan. No hay justicia para nosotros porque no podemos ingresar a esa parte de nuestro territorio. Cada vez que nos acercamos nos amenazan con armas o golpean", contó.

La Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA) en un estudio de 2024 también identificó daños a la comunidad Centro Arenal, pese a que aún no se había iniciado con la construcción formal de la vía. "**Luego de la ejecución del primer tramo y la construcción del puente Nanay se generaron invasiones, deforestación y tráfico de tierras** en la comunidad Centro Arenal", se lee en el documento.



Fuente: ODGS-MTC (2024).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones plantea construir más de 35 kilómetros de carretera en el segundo tramo de la vía a El Estrecho, atravesando territorio de comunidades indígenas. Mapa: MTC

Bryan Jara, especialista legal del Programa de Política y Gobernanza Ambiental de la SPDA, explicó a **Mongabay Latam** que la construcción de la carretera está afectando la forma de vida tradicional de la comunidad Centro Arenal.

“Si bien la vía traería conectividad para los pobladores locales, también hay i**mpactos de alto costo**: deforestación, cambio en la vida comunal e invasiones. **Si no se planifica bien esta carretera tendrá grandes impactos ambientales y sociales**, principalmente para los habitantes indígenas de las zonas colindantes, por lo que los mecanismos de participación ciudadana deben considerar la vulnerabilidad de la población local”, afirmó.

El Maipo

Consulta previa: planes del Ejecutivo y críticas de los habitantes indígenas

En septiembre de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) inició el proceso de consulta previa para obtener la licencia social para la construcción del segundo tramo de la carretera: Santo Domingo—Mazán. En ese primer encuentro **el Gobierno informó a la comunidad que la carretera pasará por la mitad de la comunidad**.

“El plan del Ministerio es abrir una nueva vía dentro de la comunidad. Es decir, la trocha Joaquín Abensur, la que ya está invadida no está considerada, sino que será una nueva. Esto traerá más invasiones”, coincide Isaac Alejo, especialista legal de la ONG Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR), quien acompaña a la comunidad en el proceso de consulta previa.

Pese a las reiteradas inspecciones de la policía por deforestación dentro de la comunidad, ninguna denuncia prosperó, dice la lideresa de Centro Arenal. Foto: cortesía Comunidad Centro Arenal

El abogado explicó que durante 2025, el proceso de consulta previa se paralizó porque otras comunidades no habían sido incluidas, solo estaba Centro Arenal, pero tras los reclamos ahora también participan Santa Clotilde, El Milagro e Independencia, que se verían afectadas de manera indirecta por el trazo de la carretera.

Sin embargo, **el Ministerio solo ha puesto en consulta el estudio definitivo de la carretera**. Es decir, el trazo que construirá, pero **no se está poniendo en consulta el estudio de impacto ambiental ni el estudio de arqueología**, sostienen los expertos y referentes indígenas consultados.

“La justificación es que el Servicio Nacional de Certificación Ambiental (Senace) **realizará su propio proceso de consulta del estudio de impacto ambiental**, pero se debería llevar a consulta previa los impactos del estudio y las medidas de mitigación y adaptación y quienes intervienen dentro de eso para tener claro las cláusulas sociales y ambientales”, cuestionó Alejo.

Mongabay Latam consultó al Ministerio por qué no incluyen el estudio de impacto ambiental, pero hasta el cierre de esta nota no hubo respuesta. Mientras tanto, la Oficina de Diálogo y Gestión Social de esta cartera solicitó una aplicación de plazos de la consulta previa para gestionar temas administrativos.

De camino a la comunidad Centro Arenal hay zonas deforestadas a lado de caminos sin asfalto. Foto: cortesía Vico Méndez/SPDA

“Los talleres informativos deberán retomarse en julio”, adelantó Isaac Alejo.

Dos áreas protegidas serán atravesadas por el proyecto

Mayra Collantes y Rubiela Ríos viven en extremos diferentes, pero comparten una misma lucha: **evitar que la carretera Bellavista—El Estrecho pase por las áreas de conservación regional (ACR) Maijuna Kichwa y Ampiyacu Apayacu**, territorios de sus pueblos que ahora están bajo la administración del Estado.

Ambas lideresas se reunieron con Marilyn Gatica, jefa de Centro Arenal, en Leticia, en la Amazonía de Colombia, para hablar sobre el avance de la obra.

En tanto, la comunidad Pucaurquillo, de donde es Mayra Collantes, es parte de la cuenca del Ampiyacu. El último tramo de la carretera: Salvador—El Estrecho no pasará por su comunidad, ni cerca de ella. Sin embargo, sí afectará el territorio del ACR Ampiyacu Apayacu, un espacio protegido por su pueblo, los boras, desde hace siglos y que tras su creación, en diciembre del 2010, la Federación de Comunidades Nativas del Ampiyacu (Fecona) han ayudado a conservar.

Las lideresas indígenas de la frontera entre Perú y Colombia advierten que la carretera incrementará las invasiones y deforestación dentro de sus comunidades y en áreas protegidas. Foto: Geraldine Santos

“**Una carretera que pase por el ACR solo traerá invasores y nos afectará a las comunidades que vivimos en el Ampiyacu**. Esta zona está protegida, hacer una carretera que pase por medio de áreas protegidas es una irresponsabilidad”, cuestionó Collantes.

La comunidad de Rubiela Ríos está cerca del ACR Maijuna Kichwa, que se instaló en junio de 2015 con 391

039 hectáreas, en las provincias de Maynas y Mariscal Ramón Castilla, del departamento de Loreto.

“No nos oponemos a la carretera, pero **debe existir otra forma de tener esta vía sin afectar las áreas protegidas**. Son espacios que cuidamos hace siglos para permitir que ahora sean deforestados. Las carreteras permiten el ingreso de extraños”, anotó.

En 2011, cuando el Congreso de la República declaró de interés nacional la creación de esta carretera, ya existía el ACR Ampiyacu Apayacu y en 2014. Cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones declaró la viabilidad de la ruta estaba en proceso la creación del ACR Maijuna Kichwa, que terminó siendo creada un año después.

Pese a esto, el proyecto continuó, ejecutándose el primer primer tramo: Bellavista—Santo Tomás, incluyendo el puente Nanay, de 2017 a 2021.

Las comunidades que viven en el Putumayo temen del incremento de las actividades ilegales ante el avance de la construcción de la carretera a El Estrecho, como aseguran que se dio ante la instalación de una ruta no asfaltada por parte de invasores. Foto: cortesía Vico Méndez/SPDA

Consecuencias de una carretera resistida

Con el avance del segundo tramo, las invasiones han incrementado. "**Los invasores exigen la construcción de la carretera, mientras nosotros queremos seguridad para impedir más deforestación en nuestras tierras**", dice Gatica Huanio.

En tanto, el estudio de Identificación de condiciones del proyecto que realizó la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible Perú (FCSD Perú) **estima que se deforestarán 16 800 hectáreas de bosque para construir la carretera de Bellavista al Estrecho**.

Ciro Salazar, analista sectorial y de conflictos sociales de FCSD, señala que el principal cuestionamiento al estudio de factibilidad es la estimación de la intensidad media diaria (volumen de tráfico) de la carretera. "**Se plantea que 1104 vehículos diarios recorrerán la vía hasta El Estrecho. La cual nos parece excesiva porque la ciudad de Iquitos tiene un tráfico similar y no podría alcanzar esa cantidad** hasta la frontera, no encontramos sentido", indica.

El especialista también advierte que la carretera generará ventaja logística a los grupos criminales que realizan tráfico de drogas, extracción de oro y madera ilegal. "En el estudio también realizamos un estimado del costo económico que el Estado debe invertir para realizar interdicciones en este territorio tras la construcción de la carretera porque se necesitará mayor cuidado", anotó.

***Imagen principal:** la carretera Bellavista–El Estrecho llegará hasta la frontera con Colombia. **Foto:** cortesía Vico Méndez/SPDA

El Maipo/Mongabay