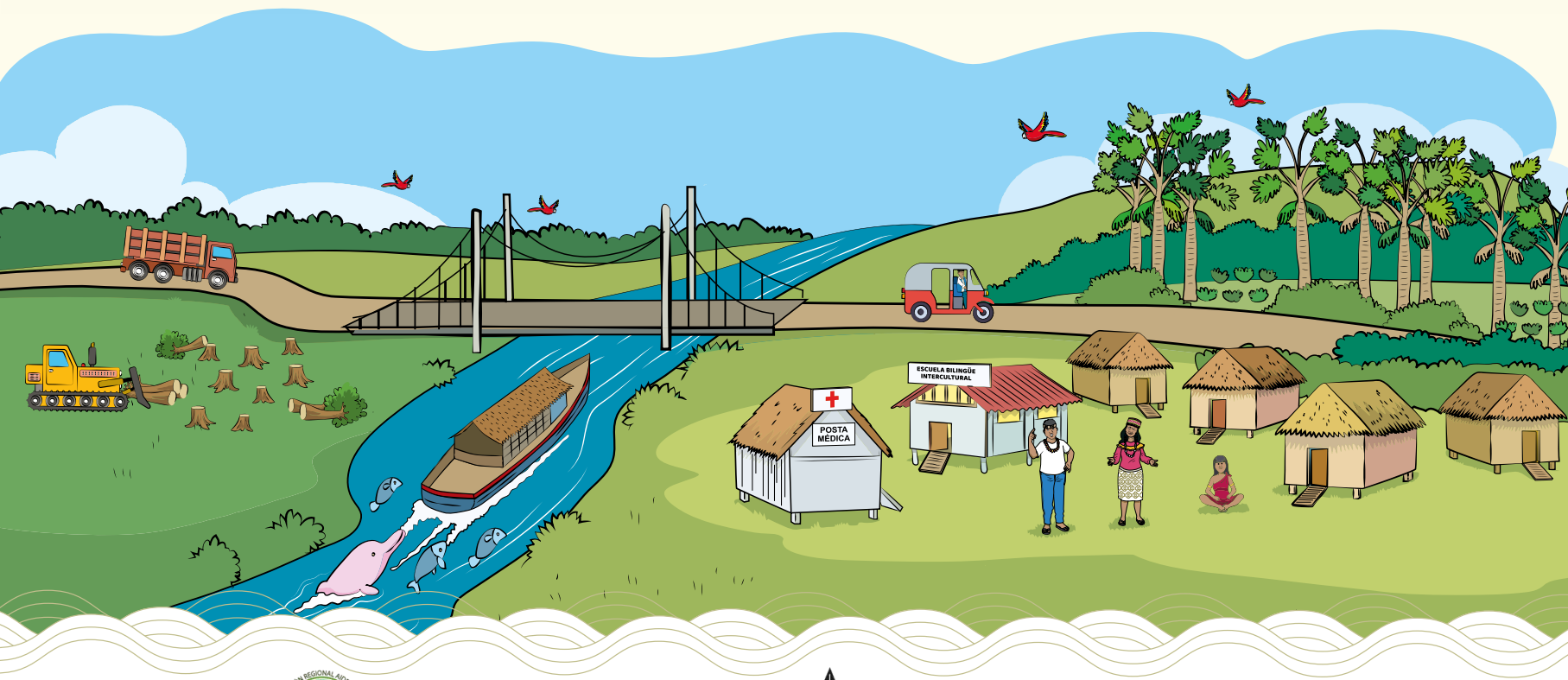


Cuidando nuestras comunidades

El impacto de actividades extractivas y proyectos de infraestructura en nuestros derechos



Un desarrollo que vaya más allá del cemento

En muchos países donde la economía se sostiene principalmente de la extracción de recursos naturales, las medidas que se toman para darle fuerza y tener mejores condiciones para competir como país no siempre consideran los derechos de los pueblos indígenas. Así, ocurren afectaciones que dan lugar a conflictos, muchas veces relacionados con diversas industrias extractivas, como la petrolera y minera; y a proyectos de infraestructura, como las hidrovías, carreteras, entre otros.

Esto lo podemos ver, por ejemplo, en los reportes de conflictos sociales de la Defensoría del Pueblo: De los 166 conflictos sociales activos, 96 son de tipo socioambiental, es decir el 57.8% (Defensoría del Pueblo, marzo del 2024)¹.

Entonces, es importante que conozcamos qué posibles impactos nos pueden traer estos proyectos para vigilar que las iniciativas del Estado cumplan con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los pueblos indígenas y poblaciones locales.

Con esta información, podemos proponer mejoras en los diseños de los proyectos e iniciativas. Y así, en coordinación con nuestras organizaciones indígenas, implementar estrategias para evitar que se pongan en riesgo nuestros derechos a la vida, salud y medio ambiente.

Además, debemos tomar medidas para proteger a quienes defienden y protegen los territorios; y participar en los procesos de diálogo con el Estado. Los beneficios de los proyectos y diferentes iniciativas deben manifestarse en las comunidades y poblaciones locales.



¹ Reporte de conflictos sociales 241. https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2024/04/ReporteConflictos_marzo2024.pdf

¿Van a construir una carretera cerca a tu comunidad?

Atención a estos temas:

Conversar con la comunidad y con tu organización indígena es una buena manera de ponerse de acuerdo en lo que se quiere para el futuro y organizarse para asegurar los beneficios y enfrentar los desafíos que la construcción de trenes, hidrovías, carreteras, entre otros, puedan traer a tu comunidad.

1. Invasión de territorios comunales

La construcción de carreteras está causando problemas de invasión en los territorios de algunas comunidades. Ello porque cuando se anuncian planes para construir carreteras, el valor de la tierra cercana aumenta porque se espera que sea más fácil desarrollar actividades económicas como la agricultura o la minería. Esto puede causar problemas graves; porque a menudo las rutas que tendrán las carreteras, se planean sin considerar lo que puede pasar con los territorios de las comunidades que atraviesan, lo que trae como consecuencia la invasión por parte de personas externas que buscan beneficiarse del aumento del valor de la tierra.

Un ejemplo de esto es la comunidad nativa Centro Arenal, en el distrito de Punchana, en la provincia de Maynas, en la región Loreto, sobre la cual líderes indígenas han declarado que ha sufrido invasiones en su área de reserva comunal, que la comunidad protegía. Ya que con la noticia de la futura construcción del proyecto de carretera Bellavista-Mazán-Salvador-El Estrecho, muchas personas comenzaron a posicionarse, parcelar y deforestar la zona por donde pasaría la carretera (Alvitres & Mongabay, 2021).



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho al territorio comunal

Derecho a la seguridad e integridad física y moral

Derecho al medio ambiente sano y equilibrado

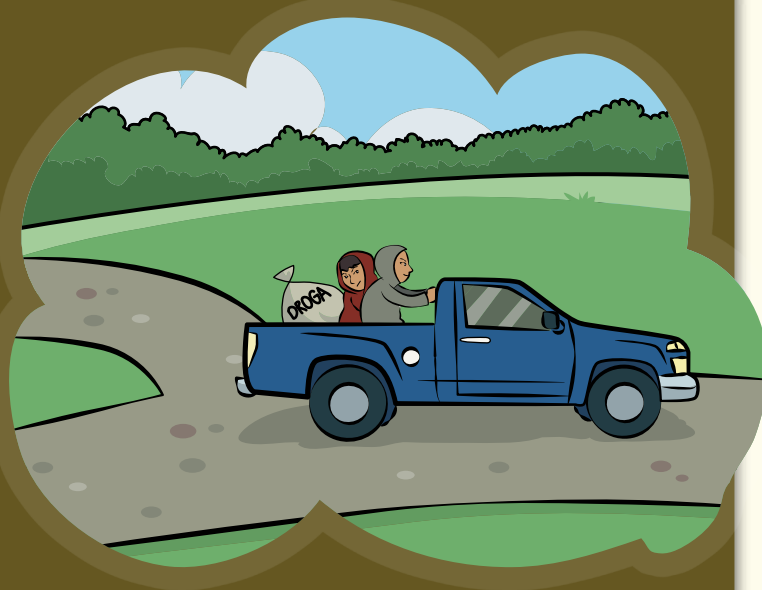
Derecho al consentimiento libre, previo e informado

2. Cultivos ilegales y narcotráfico

A lo largo de la historia, hemos visto cómo la construcción de carreteras en territorios que no tienen una planificación adecuada ha traído o aumentado algunos desafíos.

Un ejemplo de ello es una vía afirmada (carretera de tierra) de 139 km construida por el Municipio Distrital de Echarate en 2010, en la Amazonía cusqueña. Esta carretera tenía como objetivo conectar las regiones de Cusco con Ayacucho y con las regiones costeras para impulsar la economía. Sin embargo, después de su construcción, el Consejo Machiguenga del Río Urubamba (COMARU), organización base de AIDSESP, denunció un aumento en el narcotráfico y la delincuencia a lo largo de la vía, lo que puso en peligro a las comunidades indígenas (El Comercio, 2011).

Una situación similar ocurrió con la carretera Marginal de la Selva, que desde la década de 1970 atrajo a personas a la cuenca del río Huallaga para cultivar hoja de coca o buscar trabajo (Manrique, 2018). Esto contribuyó al auge del narcotráfico en la región en los años 80. Incluso la misma carretera fue utilizada como una narco pista (La República, 2021) (Salazar Valdivia & Florián Lozano, 2022).



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho a practicar
medios de vida
tradicionales

Derecho a la seguridad
e integridad física
y moral

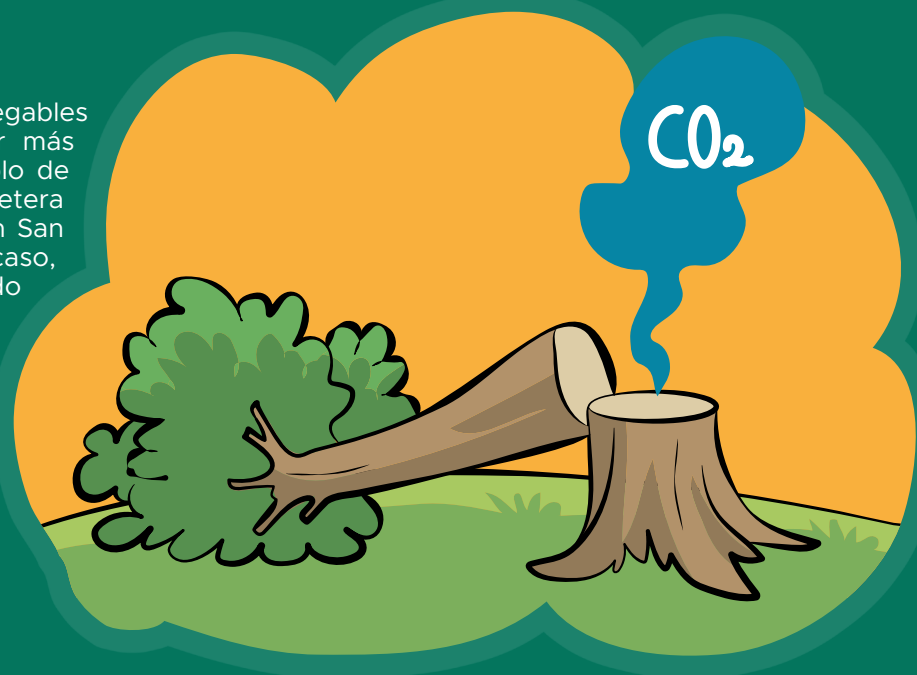
Derecho al
territorio comunal

Derecho a un medio
ambiente sano y
equilibrado

3. Tala ilegal

Cuando se construye una carretera o hay ríos navegables cerca, los madereros ilegales pueden acceder más fácilmente a los recursos protegidos. Un ejemplo de esto ocurrió con la construcción de una carretera forestal dentro de una concesión de castaña en San Lorenzo, Tahuamanu, en Madre de Dios. En este caso, el no cumplir los criterios técnicos para el cuidado del bosque y la delimitación irregular de la zona de aprovechamiento dieron paso a la extracción ilegal de madera en el Bosque de Producción Permanente (BPP) (Mongabay, 2019).

Sin mecanismos de vigilancia y control sobre el uso de la carretera, y la histórica ausencia del Estado en las regiones amazónicas, las carreteras se convierten en medio de transporte vital para los madereros ilegales.



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho a la seguridad
e integridad física
y moral

Derecho a un medio
ambiente sano y
equilibrado

Derecho al
consentimiento libre,
previo e informado

4. Deforestación

Entre el 9% y el 17% de la deforestación en países tropicales y subtropicales se debe directamente a la construcción de carreteras y otras infraestructuras, según estimaciones del NYDF (2015)².

Por ejemplo, se estima que en Brasil por cada kilómetro de carretera legal, hay 3 kilómetros de vías ilegales (Griffin & Reuters, 2020). En este marco, cabe destacar que en su Amazonía, el 95% de la deforestación ocurre a menos de cinco kilómetros de una carretera o río navegable (WWF, n.d.).

Por otra parte, en Perú, durante la construcción del tramo 3 de la Interoceánica Sur, la deforestación causada por la minería de oro en la región Madre de Dios aumentó en más del 425%, pasando de 2,000 hectáreas por año al inicio de la construcción, a 8,400 hectáreas por año después de su finalización (Salazar & Florián, 2022).

Asimismo, de acuerdo a reporte del 2023 del programa Servir Amazonía, se detectó la construcción de un total de 1622.3 km de caminos forestales en Loreto, Ucayali y Madre de Dios. De estos, 521.3 km (32%) se encuentran dentro de comunidades nativas³.



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho a un medio ambiente sano y equilibrado

Derecho al territorio comunal

Derecho a practicar medios de vida tradicionales

Derecho a la seguridad, integridad física y moral

2 Declaración de Nueva York sobre los Bosques, 2015. Ver: <https://unfccc.int/es/news/declaracion-de-nueva-york-sobre-los-bosques>

3 Boletín 4, Monitoreo de caminos forestales en la Amazonía 2023: https://mailchi.mp/conservacionamazonica/boletin_mocaf_n3-9108461

5. Pérdida de biodiversidad

La construcción de carreteras es una de las principales causas humanas de impacto en los bosques. Esto incluye la fragmentación de hábitats, la pérdida de fauna y la contaminación del medio ambiente con mayor ruido, polvo, emisiones y vertimiento de líquidos, aceites y combustibles, entre otros. Además, altera temporalmente las actividades relacionadas al uso del suelo, desvíos en el tránsito y el uso del espacio público (Martínez, 2017).

La construcción de carreteras en bosques tropicales tiene efectos directos, como la reducción de la biodiversidad, causar inundaciones localizadas y el aumento de los incendios, entre otros (Alamgir et al., 2017). Asimismo, pueden surgir otros impactos indirectos, como hacer más fácil que entren cazadores furtivos y madereros ilegales, actividades que afectarían la biodiversidad en los territorios.



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho a un medio ambiente sano y equilibrado

Derecho a practicar medios de vida tradicionales

Derecho al territorio comunal

6. Cambio de uso de suelo

Cuando se construyen carreteras en los bosques tropicales, pueden ocurrir cambios en cómo se utiliza la tierra y en la vida de las especies que viven allí. Los cambios en el uso de la tierra que puede causar una carretera se ven influenciados por “factores de ubicación” tales como: cuánto cuesta movilizarse desde la carretera, camino o río más cercano, el costo de acceso al mercado y cuántas personas viven en la zona.

Cuando el transporte se vuelve más accesible con la carretera construida, es más probable que ocurra el cambio de uso de suelo y con ello, la tierra se utilice de manera diferente. Así, se incentivan actividades agrarias, ganaderas y económicas en general. Además, las carreteras pavimentadas permiten acceder a los bosques durante todo el año, incluso cuando está lloviendo mucho y las carreteras sin pavimentar no se pueden usar. Sin embargo, construir carreteras en áreas de inundación puede cambiar cómo fluye el agua, lo que afecta la diversidad de vida en esas áreas (Calixto Aguilar, 2019).

Si no tenemos sistemas de seguridad de vigilancia del territorio, o mecanismos que desde el Estado aseguren la protección del territorio, los territorios que hemos protegido y destinado a la caza o pesca pueden cambiar en su uso y afectarnos.



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho al territorio
comunal

Derecho a la
seguridad, integridad
física y moral

Derecho a la identidad
cultural

Derecho al
consentimiento libre,
previo e informado

7. Minería ilegal

La minería ilegal está causando grandes problemas en la Amazonía peruana. Una de las razones principales de su crecimiento ha sido el disponer de acceso y vías de comunicación para llevar maquinarias e insumos.

Por ejemplo, la carretera Interoceánica Sur en Madre de Dios ha facilitado este proceso. Se estima que la minería ilegal ha causado la deforestación de 95,750 hectáreas entre 1985 y 2017; y que la mayoría de la deforestación (67.5%) ocurrió después de que se completara la carretera en 2009 (CINCIA, 2018).

Además, en la zona conocida como “La Pampa”, que está en la zona de amortiguamiento de la reserva nacional Tambopata (entre los kilómetros 98 y 110 de la carretera Interoceánica), la presencia de maquinaria y mineros ilegales ha aumentado hasta en un 400% entre 2021 (agosto y octubre) y 2023 (agosto) (MAAP, 2023).



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho al territorio
comunal

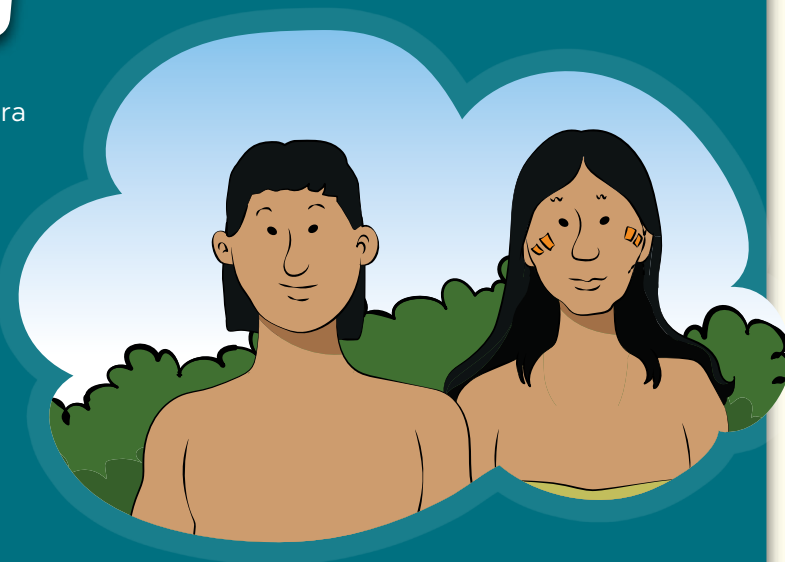
Derecho a un medio
ambiente sano y
equilibrado

Derecho a practicar
medios de vida
tradicionales

Derecho al agua
y a la salud

8. Riesgo para los pueblos indígenas en aislamiento y contacto inicial (PIACI)

En los últimos años, el Congreso ha impulsado proyectos de leyes para declarar de interés nacional construir carreteras, con trazos que pasan cerca a reservas indígenas para pueblos en aislamiento y contacto inicial (PIACI) y áreas naturales protegidas. Esto podría poner en peligro la vida de los PIACI que viven y transitan por estos territorios. Por ejemplo, líderes indígenas de las bases de AIDSESP, han declarado que la Ley N° 30723, que declara de prioridad e interés nacional, la construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables en el departamento de Ucayali, podría afectar a áreas naturales protegidas y reservas indígenas donde viven poblaciones PIACI. Poniendo en riesgo su seguridad y que su cultura se mantenga viva (DAR, 2023).



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho a la vida
y la salud

Defensa de la vida
ancestral y la libre
determinación

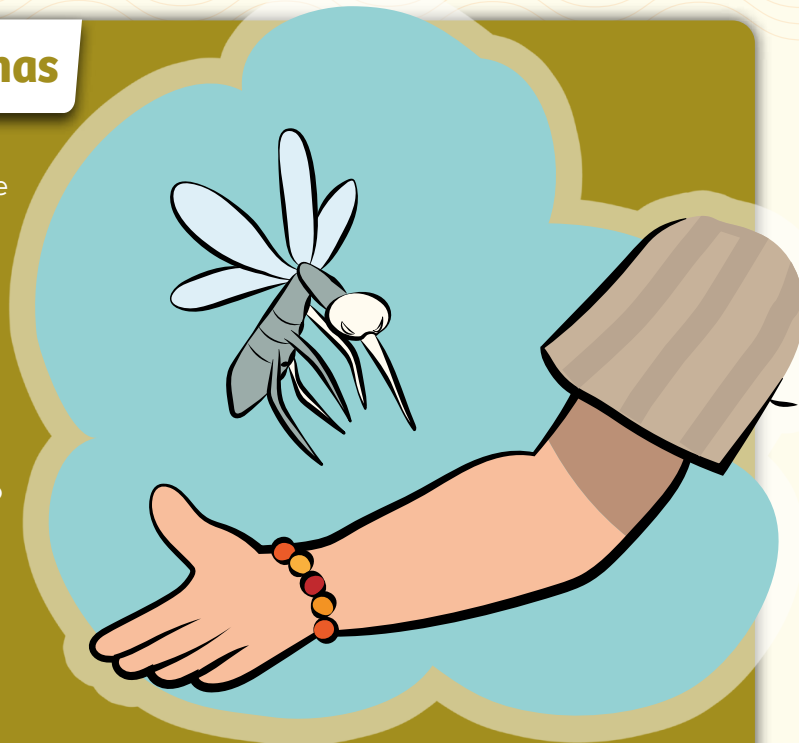
Derecho al territorio
de los PIACI

Derecho a un medio
ambiente sano y
equilibrado

9. Riesgo a la salud de los pueblos indígenas

Como hemos desarrollado en la sección 7, la construcción de carreteras en la Amazonía incrementa la demanda por el cambio de uso de suelo, lo cual es la principal causa de las enfermedades infecciosas emergentes. Esto debido a que la transmisión de patógenos no solo depende del aumento del contacto entre la vida silvestre y los seres humanos, sino también de la abundancia de huéspedes silvestres potencialmente infectados (Noriega et al., 2022, pág. 23).

Un caso donde se ha evidenciado este riesgo es en la región de Madre de Dios, que en los últimos años ha sufrido una rápida deforestación y alteración del hábitat, lo que ha provocado un riesgo zoonótico desconocido para las comunidades en crecimiento en la zona. Un estudio detectó la prevalencia de leptospira y bartonella transmitidas por roedores, así como las posibles fuentes ambientales de exposición humana a leptospira, en cuatro comunidades a lo largo de la carretera Interoceánica en Madre de Dios (Noriega et al., 2022, pág. 19).



¿Qué derechos se vulneran?

Derecho a la vida
y la salud

Derecho a un medio
ambiente sano y
equilibrado

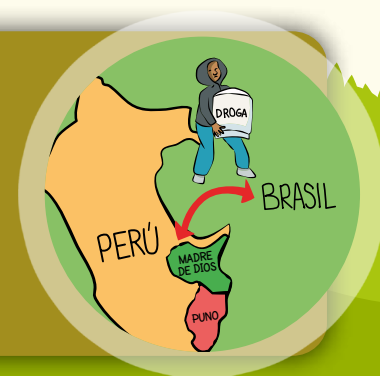
Derecho a practicar
medios de vida
tradicionales

Algunos casos de los que podemos aprender

La carretera Interoceánica Sur y el narcotráfico en San Gabán (Puno)

En San Gabán, distrito ubicado en Puno, en la frontera con Madre de Dios, la superficie de cultivo de hoja de coca -principalmente destinada al tráfico ilegal- fue de 1 101 hectáreas en el 2020, diez años después de que se inaugurara la carretera Interoceánica Sur, lo que representó un aumento del 50% durante ese periodo.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) advirtió sobre esta tendencia (UNODC, 2010, 2011), ya que consideraba que la carretera facilitaría el transporte de drogas hacia Brasil a través del tráfico ilegal (Salazar Valdivia & Florián Lozano, 2022).



La carretera Kepashiato-Kimbiri y el narcotráfico en el VRAEM y La Convención-Lares (Cusco)

Las mismas preocupaciones genera el caso de la carretera Kepashiato-Kimbiri, en el distrito de Echarate, provincia de La Convención, región Cusco. Esta vía afirmada en tierra tiene 139 kilómetros y fue construida por el municipio distrital de Echarate en 2010 para conectar Cusco con Ayacucho y la costa, para impulsar y dinamizar el comercio de productos agrícolas de Echarate (El Comercio, 2011). Sin embargo, resulta que las redes de narcotráfico empezaron a usar la carretera. Según un informe de DEVIDA (2018)⁴, esta carretera se convirtió en parte de una ruta importante para el narcotráfico con destino a Bolivia (Salazar, Valdivia & Florián Lozano, 2022).



4 https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Peru/Peru_Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2017_web.pdf

El proyecto vial Pucallpa-Cruzeiro do Sul (Ucayali)

Este proyecto tiene como marco un acuerdo entre Brasil y Perú firmado en Lima en 2009 para crear una zona de integración fronteriza para mejorar la integración económica, comercial y social. Este acuerdo abarca regiones peruanas como Loreto, Ucayali, Madre de Dios, Cusco y Puno (Agencia del Senado de Brasil, 2023).

En el lado peruano, Provías Nacional aprobó el estudio de preinversión en 2013 para construir un tramo paralelo al río Abujao, pero la Oficina de Programaciones e Inversiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) declaró que el proyecto no era viable (Informe N° 885-2013-MTC/09.02). Actualmente, hay un proyecto de ley en curso, en el Congreso de la República, que busca declarar de necesidad pública e interés nacional varios proyectos de infraestructura (Proyecto de Ley O1794/2021-CR, el cual cuenta con dictamen favorable con acumulación).

La posible construcción de esta carretera plantea riesgos tales como afectar la Reserva Indígena Isconahua, donde viven pueblos indígenas aislados y en contacto inicial (PIACI); Además, coincide con las rutas usadas por el narcotráfico hacia Brasil (DEVIDA, 2018, Pág. 68), ello aumenta la preocupación de las comunidades indígenas por la expansión del narcotráfico y la posible deforestación de 24 mil hectáreas y pérdida de inversión por valor de 17 millones de dólares de acuerdo al informe de CSF (Vélez et al., 2021). Además, la carretera podría invadir territorios comunales y atravesaría el Parque Nacional Sierra del Divisor en Brasil, lo que afectaría la biodiversidad y las comunidades locales.



La carretera Iquitos-Nauta y La minería ilegal (Loreto)

En Loreto, la construcción de la carretera Iquitos-Nauta, particularmente entre mediados de la década de los años noventa e inicios del 2000, ha contribuido al crecimiento de la minería ilegal no metálica e incluso del cultivo de hoja de coca en su zona de influencia. La actividad minera ilegal perdura hasta la actualidad. Un ejemplo de ello, es la primera sentencia condenatoria por delito de minería ilegal en Iquitos, la que está relacionada con un operativo realizado recién en 2015 a la altura del kilómetro 19.2 de la carretera Iquitos-Nauta, en una zona vinculada al área de amortiguamiento de la Reserva Nacional Allpahuayo Mishana y que está dentro de la zona de alto potencial minero no metálico según la propuesta de ZEE Iquitos Nauta realizado por el IIAP⁵ (Salazar Valdivia & Florián Lozano, 2022).



5 <https://repositorio.iiap.gob.pe/handle/20.500.12921/284>

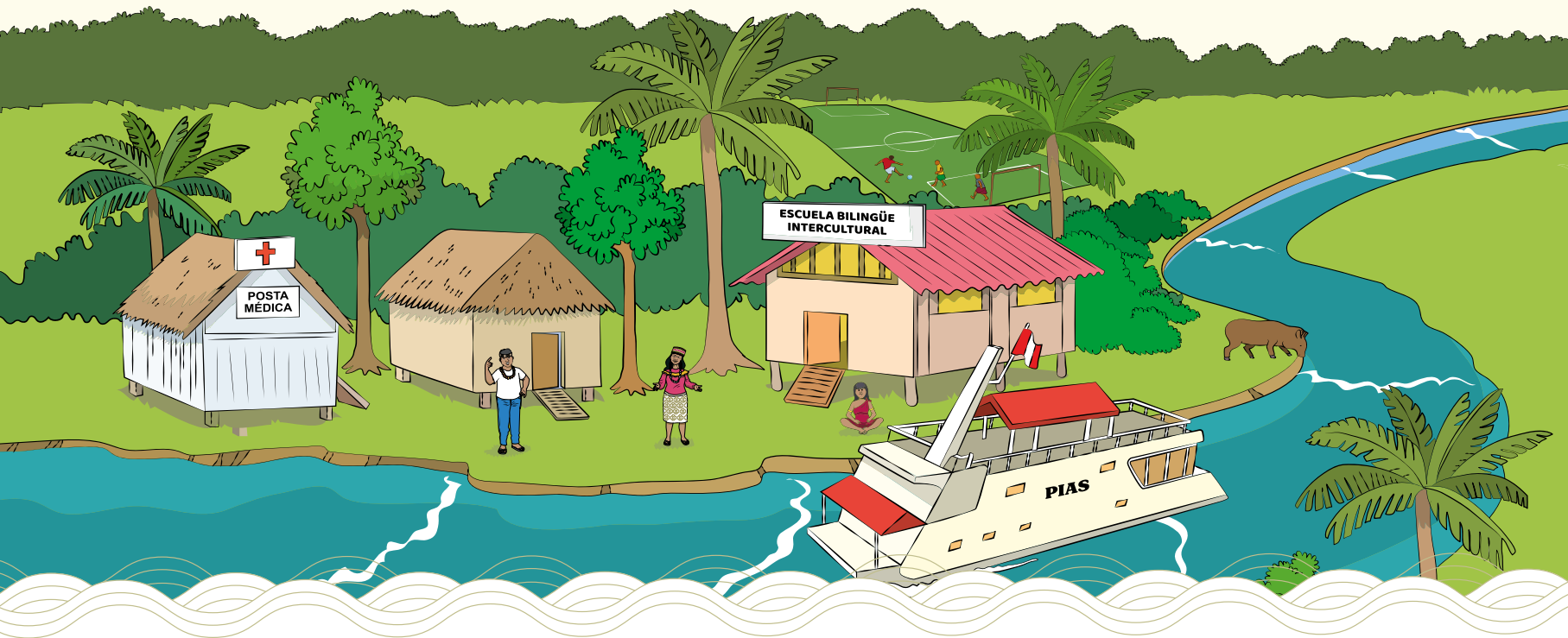
Referencias bibliográficas

- Agencia del Senado de Brasil.** (2023, Agosto 3). *Acordo Brasil-Peru para integração na fronteira vai ao Plenário*. Senado Federal. <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2023/08/03/acordo-brasil-peru-para-integracao-na-fronteira-vai-ao-plenario>
- Agencia Reuters & Griffin, O.** (2020, Noviembre 19). Construcción de carreteras en el Amazonas podría deforestar millones de hectáreas: informe. Agencia Reuters. <https://www.reuters.com/article/idUSKBN27Z1SX/>
- Alamgir, M., Campbell, M. J., Sloan, S., & Goosem, M.** (2027, Octubre 23). *Economic, Socio-Political and Environmental Risks of Road Development in the Tropics*. 50 Current Biology. [https://www.cell.com/current-biology/fulltext/S0960-9822\(17\)31107-7?_returnURL=https%3A%2F%2Flinkinghub.elsevier.com%2Fretrieve%2Fpii%2FS0960982217311077%3Fshowall%3Dtrue](https://www.cell.com/current-biology/fulltext/S0960-9822(17)31107-7?_returnURL=https%3A%2F%2Flinkinghub.elsevier.com%2Fretrieve%2Fpii%2FS0960982217311077%3Fshowall%3Dtrue)
- Alvitres, G., & Mongabay.** (2021, Marzo 4). *Bellavista-El Estrecho: la carretera que ha traído invasiones, conflictos sociales y daños ambientales en la Amazonía de Perú*. Mongabay Latam. <https://es.mongabay.com/2021/03/bellavista-el-estrecho-la-carretera-que-ha-traido-invasiones-conflictos-sociales-y-danos-ambientales-en-la-amazonia-de-peru/>
- Calixto Aguilar, I. S.** (2019, Mayo 23). *Cambios de uso de suelo y ecología vial en la Amazonía peruana: una revisión crítica*. Tesis PUCP. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15351/CALIXTO_AGUILAR_INGRID_CAMBIOS_USO_SUELOS.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- CINCIA.** (2018, Agosto). *Tres décadas de deforestación aurífera*. CINCIA. <http://cincia.wfu.edu/wp-content/uploads/CINCIA-Research-Brief-1-Three-Decades-of-Deforestation.pdf>
- DAR.** (2023, Noviembre 22). *Carreteras declaradas de necesidad pública atentan contra la Amazonía y los pueblos indígenas*. Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. <https://dar.org.pe/carreteras-declaradas-de-necesidad-publica-atentan-contra-la-amazonia-y-los-pueblos-indigenas/>
- Declaración de Nueva York sobre los Bosques.** (2015, noviembre 2). <https://unfccc.int/es/news/declaracion-de-nueva-york-sobre-los-bosques>
- Defensoría del Pueblo.** (2024, febrero 1). *Reporte de conflictos sociales N° 126*. Defensoría del Pueblo. <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2024/03/Reporte-Mensual-de-Conflictos-Sociales-n.%C2%B0-240-Febrero-2024.pdf>
- DEVIDA.** (2018, Diciembre). *Monitoreo de cultivo de coca 2017*. UNODC. https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Peru/Peru_Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2017_web.pdf
- El Comercio.** (2011, enero 09). *Traficantes avanzan en el Cusco*. Info región. <https://test1.inforegion.pe/index.php/2011/01/09/traficantes-avanzan-en-el-cusco/>
- Griffin, O., & Reuters.** (2020, Noviembre 19). Construcción de carreteras en el Amazonas podría deforestar millones de hectáreas. Portal Reuters. <https://www.reuters.com/article/idUSKBN27Z1SX/>
- La República.** (2021, October 31). *Narcotráfico internacional se reactiva en el valle del Alto Huallaga | PNP | Sociedad | La República*. LaRepublica.pe. <https://larepublica.pe/sociedad/2021/10/31/narcotrafico-internacional-se-reactiva-en-el-valle-del-alto-huallaga-pnp>

- MAAP #193.** (2023, septiembre 28). El retorno de la minería aurífera ilegal en zonas degradadas de La Pampa (zona de amortiguamiento de la reserva nacional Tambopata). <https://www.maaproject.org/2023/retorno-mineria-la-pampa-peru/>
- Manrique, H.** (2018). *Auge y caída del tráfico ilícito de drogas en la selva alta peruana: un análisis desde el enfoque de relaciones Estado-sociedad*. Debates En Sociología, (47), 131-156. <https://doi.org/10.18800/debatesensociologia.201802.005>
- Martínez, G. A.** (2017). *Impactos de la construcción de las vías de cuarta generación en Colombia sobre la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos*. Universidad Militar Nueva Granada. <https://core.ac.uk/download/pdf/143454177.pdf>
- MOCAF, ACCA, ABSAT & UFAC.** Monitoreo de caminos forestales en la Amazonía peruana en 2023. Boletín N°04.
- Mongabay.** (2019, enero 9). *Madre de Dios: siete concesiones de castaña investigadas por extraer ilegalmente madera*. Mongabay. <https://es.mongabay.com/2019/01/madre-de-dios-concesiones-castana-extraccion-ilegal-madera/>
- Mongabay & Pérez, D.** (2018, enero 22). *Perú: ley prioriza construcción de carreteras que amenazarían a pueblos indígenas*. Mongabay Latam. <https://es.mongabay.com/2018/01/peru-ley-carreteras-pueblos-indigenas-piaci/>
- MTC.** (2013, 10 14). *R.D. N° 1025-2013-MTC/20*. MTC. http://gis.proviasnac.gob.pe/FilesPdfs/resoluciones/2013/rd_1025_2013.pdf
- Noriega, A., Pérez, A. y Venegas, C.** (2022). *Riesgos para la salud pública por apertura de carreteras*. En *Hacia un enfoque de salud pública en el desarrollo de proyectos viales en la Amazonía*. DAR. https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2022/12/Informe_infra_salud_vf.pdf
- Rights and Resources Initiative.** (2020, diciembre). *Sistematización y análisis de casos de violación de derechos colectivos de pueblos indígenas, afrodescendientes y comunidades locales de América Latina vinculados a proyectos extractivos e infraestructura en el periodo 2017 a 2019*. Rights and Resources Initiative. https://rightsandresources.org/wp-content/uploads/EstudioVulneracionDerechosColectivos_2017-2017_graf.pdf
- Rodríguez Achung, F., Maco García, J. y otros.** (2002). *Iquitos - Nauta zonificación ecológica económica para el desarrollo sostenible. Tomo 1: propuesta de ZEE*. IIAP. <https://repositorio.iiap.gob.pe/handle/20.500.12921/284>
- Salazar Valdivia, C., & Florián Lozano, J.** (2022, diciembre). *Conectividad vial y economías ilícitas en la Amazonía peruana*. SciELO Perú. <http://www.scielo.org.pe/pdf/kaw/n10/2709-3689-kaw-10-00004.pdf>
- UNODC.** (2010, Junio). *Monitoreo de Cultivos de Coca 2009*. UNODC. https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Peru/Per09_report_sp_small.pdf
- Vélez, A., Romo, V., & Mongabay.** (2021, April 26). *Pucallpa-Cruzeiro do Sul: la carretera que podría disparar la violencia en Ucayali*. Mongabay. <https://es.mongabay.com/2021/04/pucallpa-cruzeiro-do-sul-la-carretera-que-podria-disparar-la-violencia-en-ucayali/>
- WWF.** (n.d.). *Cuando la infraestructura perjudica a la naturaleza y a la gente*. WWF. <https://www.worldwildlife.org/descubre-wwf/historias/cuando-la-infraestructura-perjudica-a-la-naturaleza-y-a-la-gente>

“Estas carreteras no están diseñadas para priorizar la conexión de las comunidades con servicios médicos, otros servicios esenciales u oportunidades económicas, su propósito es facilitar el transporte de mercancías”

Anthony Bebbington a Agencia Reuters (2020)



Con el apoyo de:



111