

UN ARDUO CAMINO



global witness

Cómo la Amazonía peruana y sus pueblos se ven amenazados por el incumplimiento de la ley y los intereses creados que defienden la carretera de Purús

mayo 2013

INDICE

- 01 SINOPSIS**
- 03 RECOMENDACIONES**
- 04 INTRODUCCIÓN**
- 08 IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES**
- 12 CUESTIONES RELATIVAS AL PROCESO
PARLAMENTARIO, SOBORNOS Y
CONFLICTOS DE INTERESES**
- 17 CONCLUSIÓN**

Traducción a efectos exclusivamente informativos. En caso de ambigüedad, prevalecerá la versión original en inglés. Se aconseja al lector que consulte el documento original.

SINOPSIS

La Amazonía peruana ocupa el cuarto lugar en la lista de los países con mayor superficie de bosques tropicales del mundo¹, y es una de las pocas regiones en las que más del 50% de la cobertura forestal sigue intacta². Perú ha experimentado un crecimiento económico admirable durante la última década, con un PIB que ha crecido a un ritmo anual medio del 6%³ como consecuencia de un desarrollo cimentado en las materias primas. El enorme incremento de la explotación de recursos naturales ha puesto en el punto de mira la legislación ambiental y social de Perú.

Una de las mayores amenazas a las que se enfrentan la Amazonía y los territorios de los pueblos indígenas del Perú proviene de los impactos asociados con los grandes proyectos de infraestructuras⁴. Se calcula que el 91% de los 68 millones de hectáreas de bosque tropical que existen en la actualidad en el Perú acabará degradado o deforestado en menos de 30 años si se llevan a cabo todos los planes de infraestructuras y uso de los recursos que se han proyectado por todo el país⁵.

Global Witness ha investigado uno de estos proyectos de infraestructuras: la construcción de una carretera de aproximadamente 270 km de longitud entre Puerto Esperanza e Iñapari, localidades de los departamentos amazónicos de Ucayali y Madre de Dios respectivamente. La carretera atravesaría el Parque Nacional Alto Purús (el de mayor extensión del Perú), la Reserva Comunal Purús y la Reserva Territorial Madre de Dios, lo cual infringiría la legislación peruana en materia de áreas protegidas⁶. Otros proyectos similares, como la recientemente finalizada Carretera Interoceánica Sur, han facilitado la expansión de la tala y la extracción de oro, ocasionando daños ambientales y sociales generalizados⁷.

El área que más afectada se verá por el proyecto investigado es Purús, una aislada provincia del departamento de Ucayali. Purús alberga la superficie más rica en caoba que queda en el Perú, y quizás incluso en todo el continente⁸. Asimismo, es el lugar donde viven algunos de los últimos grupos indígenas en aislamiento voluntario, que han decidido no tener contacto con el mundo exterior⁹.

El Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR (al que en este documento se denomina “el proyecto de ley de la carretera”) se ha admitido a debate en el Congreso del Perú con el fin de declarar el proyecto de la carretera “de prioritario interés nacional” en un intento por parte de sus defensores de obtener aprobación oficial y fondos estatales para su construcción¹⁰. Este plan tan controvertido ha supuesto una división de la opinión



Al atravesar el Parque Nacional Alto Purús, la carretera infringiría las leyes del Perú en materia de áreas protegidas. © Chris Fagan, Upper Amazon Conservancy

local y nacional, y ha suscitado críticas debido a que no tiene la menor consideración por la legislación ambiental ni los derechos de los pueblos indígenas. El presente informe examina toda una serie de factores que, en opinión de Global Witness, podrían estar teniendo una influencia desmesurada sobre la toma de decisiones relacionadas con este proyecto vial, entre ellos una supuesta corrupción y posibles conflictos de intereses. Las conclusiones del informe son las siguientes:

- **En las afueras de Puerto Esperanza se está deforestando ilegalmente para construir la carretera:** ex-funcionarios del gobierno local informaron a Global Witness de que en 2012 la Municipalidad de Purús había pagado 10.000 soles, esto es, casi 4.000 dólares estadounidenses (US\$), a un grupo que respaldaba la construcción de la carretera como pago por esta deforestación ilegal, que no cuenta con la autorización necesaria dado

que el proyecto de ley aún no se ha aprobado.

● **El gobierno de Purús está acusado de falsificar declaraciones en apoyo a la carretera:** según el Presidente de Ecopurús, una organización indígena local, el gobierno municipal de Purús hizo un uso fraudulento de la firma de algunos miembros de las comunidades indígenas con el fin de afirmar falsamente que estaban a favor de la construcción de la carretera.

● **Una empresa maderera y funcionarios locales firmaron un contrato ilegal que permitía la tala a cambio de la construcción de una carretera:** en 2007 la empresa maderera Agro Industrial SAC firmó con funcionarios locales un contrato para construir la carretera a cambio de la obtención de los derechos de tala. De haberse ejecutado, el contrato habría sido ilegal, ya que las actividades que incluía habrían infringido la legislación peruana en materia de áreas protegidas. Además, las partes indicadas no contaban con la autoridad legal pertinente. Agro Industrial SAC se encarga de operar una concesión de tala en la provincia de Tahuamanu, cerca de Iñapari, una zona a la que llegaría la carretera en cuestión.

● **Varios de los principales partidarios del proyecto de ley se encuentran ante posibles conflictos de intereses:** la apertura de Purús facilitaría el acceso a la madera ilegal y la extracción de oro de la región. Carlos Tubino, el principal promotor del proyecto de ley, era jefe político militar de Ucayali en 1996, período en que se acusó a los integrantes de las Fuerzas Armadas que operaban en la zona de sacar provecho del comercio de la madera ilegal. El congresista Francisco Ccama, otro de los promotores del proyecto de ley, tiene importantes intereses en la extracción del oro y actualmente está siendo investigado por la Fiscalía Provincial en Materia Ambiental de Puno por contaminación ambiental y minería ilegal. Más abajo se detallan otros posibles conflictos de intereses que afectan a partidarios del proyecto de ley.

● **Se está discriminando a las comunidades indígenas que se oponen a la construcción de la carretera:** hay funcionarios municipales que están denegando oportunidades laborales, acceso a vuelos cívicos y suministros médicos a aquellas personas que están en contra de la construcción de la carretera.

● **Un funcionario local ofreció sobornos a una organización indígena a cambio de apoyar la carretera:** un funcionario del gobierno local ofreció un soborno de 30.000 soles, esto es, aproximadamente 10.000 dólares estadounidenses

(US\$), a un representante de la Federación de Comunidades Nativas de la Provincia de Purús (FECONAPU), la organización que representa a las comunidades indígenas de Purús, a cambio de que defendiera la construcción de la carretera.

Los partidarios del proyecto de ley afirman que la carretera traerá a la provincia de Purús el desarrollo que tanto necesita. No obstante, quienes están en contra del proyecto creen que sería mejor destinar los fondos que se utilizarían para la construcción de esta carretera a la mejora de los servicios básicos y la lucha contra la pobreza. Las comunidades indígenas, que suponen una gran mayoría de los habitantes de Purús, se han pronunciado en contra de la construcción de la carretera, como también lo han hecho el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹¹.

La intención del presente informe es contribuir a la mejora del proceso de toma de decisiones sobre proyectos de infraestructuras a gran escala que se realicen en la cuenca del Amazonas, como podría ser la carretera de Purús. Dado que es evidente que el Congreso no ha tenido en cuenta el incumplimiento de la legislación que supondría la puesta en práctica del proyecto en cuestión, el Congreso y el Ejecutivo peruano deberían detener el avance del proyecto de ley de la carretera, así como volver a estudiar la legalidad del proyecto y sus impactos sociales y ambientales. De la misma manera, debería crearse una comisión investigadora en el Congreso que examine los posibles conflictos de intereses y los problemas de corrupción en torno al proyecto de ley de los que se ha hecho partícipe a Global Witness.

Global Witness envió las denuncias contenidas en el presente informe a las principales personas y empresas implicadas, pero solo se recibió respuesta de Roque Benavides, Agro Industrial SAC y los congresistas Carmen Omonte, Carlos Tubino y Víctor Grández. Benavides, Agro Industrial SAC and members of congress Carmen Omonte, Carlos Tubino and Víctor Grandez.



La construcción de carreteras en la Amazonía tiene graves impactos a nivel social y ambiental. © Larepublica.pe

RECOMENDACIONES

AL CONGRESO Y AL EJECUTIVO, RESPECTO AL PROYECTO DE LEY N.º 1035/2011-CR:

- Suspender con carácter inmediato el Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR, dado que infringe las siguientes leyes: el Artículo 68.º de la Constitución¹², que obliga al Estado a conservar las áreas naturales protegidas; el Artículo 21.º de la Ley 26834¹³ de Áreas Naturales Protegidas, que estipula que no se permiten modificaciones del ambiente natural de las áreas protegidas de uso indirecto (como el Parque Nacional Alto Purús); el Artículo 5.º de la Ley 28736¹⁴ para la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial, sobre el “carácter intangible” de las reservas indígenas (como la Reserva Territorial Madre de Dios); la Ley 29785¹⁵ del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios; y el párrafo 18.2.2 del Tratado de Libre Comercio Perú-Estados Unidos¹⁶, que considera inapropiado cualquier debilitamiento de la legislación ambiental de las Partes.
- Establecer una comisión investigadora multisectorial del Congreso que estudie el avance del Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR, incluido el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, así como los posibles conflictos de intereses ante los que se encuentran los defensores del proyecto de ley.

AL CONGRESO Y AL EJECUTIVO, RESPECTO A LA LEGISLACIÓN NACIONAL:

- Promulgar medidas legislativas que establezcan unos parámetros vinculantes sobre lo que constituyen leyes y decretos supremos “de prioritario interés nacional”, incluyendo cuándo pueden aplicarse, qué disposiciones legales acarrear, y qué relación tienen con la Constitución del Perú y la legislación nacional, así como con la legislación y normativa internacional.
- Aclarar en el Reglamento de la Ley N.º 29785 del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios¹⁷ el procedimiento de consulta relacionado con los proyectos de ley parlamentarios que tienen como objetivo declarar “de prioritario interés nacional” proyectos de infraestructuras a gran escala como la carretera entre Puerto Esperanza e Iñapari.
- Al establecer las competencias y procedimientos del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para

las Inversiones Sostenibles (SENACE)¹⁸, el nuevo organismo encargado de mejorar el marco de los estudios de impacto ambiental del Perú, garantizar que tenga que aplicarse la legislación en materia de evaluaciones estratégicas de impacto a los proyectos de infraestructuras a gran escala.

A LA PROCURADURÍA PÚBLICA DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE Y LA FISCALÍA EN MATERIA AMBIENTAL:

- Investigar con carácter inmediato la queja interpuesta¹⁹ por el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) relativa a la deforestación ilegal para la construcción de la carretera, financiado por los defensores de la misma, dentro de la concesión para conservación a MABOSINFRON²⁰, así como sancionar a los responsables.

A LA FISCALÍA DE LA NACIÓN Y LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO:

Investigar con carácter inmediato las acusaciones de que:

- Un funcionario municipal de Purús ofreció un soborno de 30.000 soles, esto es, aproximadamente 10.000 dólares estadounidenses (US\$), a la Federación de Comunidades Nativas de la Provincia de Purús a cambio de que defendiera la construcción de la carretera.
- En 2012 la Municipalidad de Purús pagó 10.000 soles, esto es, casi 4.000 dólares estadounidenses (US\$), a un grupo que respaldaba la construcción de la carretera como pago por la deforestación ilegal.
- La Municipalidad de Purús afirmó falsamente que la firma de algunos miembros de las comunidades indígenas indicaban su respaldo a la construcción de la carretera.



Los grupos indígenas de Purús se oponen al proyecto de la carretera. © Global Witness

REGIÓN REMOTA: PROYECTO POLÉMICO

La provincia de Purús, que forma parte del departamento amazónico de Ucayali, es una de las zonas con menor población del Perú²¹. Comprende casi 1,8 millones de hectáreas de bosques²² y contiene el Parque Nacional Alto Purús, una de las zonas con mayor diversidad biológica del planeta²³. Este parque, que forma parte de un crucial corredor de conservación, contiene parte de los últimos rodales de caoba remanentes en América del Sur y alberga unos sistemas hídricos que son fundamentales para los habitantes de la región²⁴. Además, allí se encuentran los ríos Purús y Yurua, los últimos afluentes del Amazonas de la zona sur no afectados por presas hidroeléctricas²⁵.

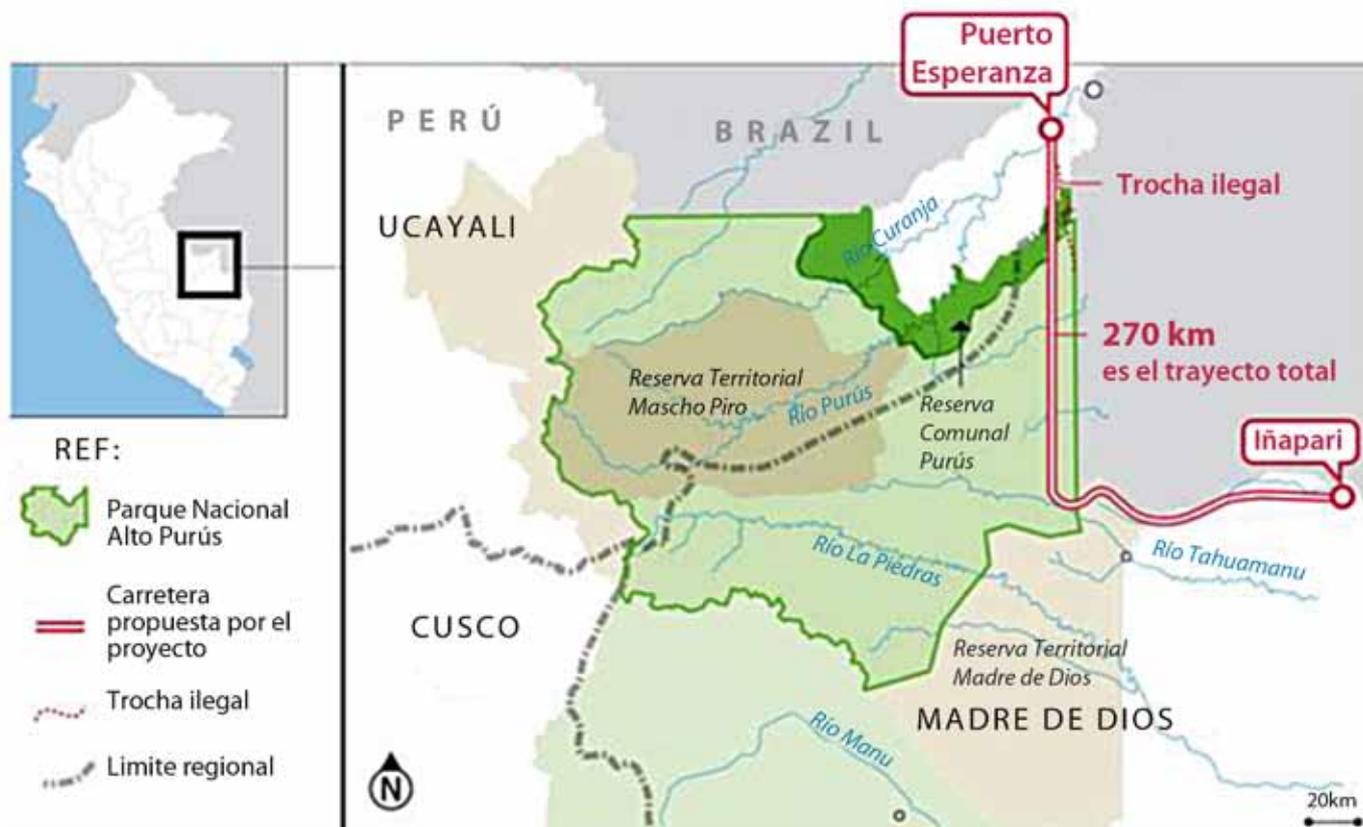
La conectividad de Purús con el resto del país consiste en vuelos cívicos que operan dos veces al mes y aerolíneas subsidiadas que ofrecen vuelos a Pucallpa, la capital del departamento, tres veces a la semana. Estos vuelos salen de Puerto Esperanza, la única población que hay en una provincia de 4.497 habitantes, donde solo viven 1.200 personas²⁶. Los colonos de Purús, pobladores originarios de otras partes del Perú, representan aproximadamente una quinta parte de los habitantes de la provincia²⁷. La mayoría de ellos viven en Puerto Esperanza y se dedican principalmente a actividades comerciales y administrativas de carácter oficial. Por otro lado, la mayor parte de la población (aproximadamente el 80%) son grupos indígenas asentados predominantemente en comunidades ribereñas, que dependen de los bosques para su sustento²⁸. Se calcula que hay entre 500 y 1.000 indígenas no contactados (o en aislamiento voluntario) que dependen de los bosques de la región y viven de forma nómada o seminómada²⁹.

PETICIÓN DE UNA CARRETERA

Es precisamente en este contexto en el que un grupo local de colonos, liderados por el párroco Miguel Piovesan, ha pedido que se construya una carretera entre Puerto Esperanza e Iñapari, una pequeña localidad a casi 300 km, que pertenece al departamento de Madre de Dios. Tras varios intentos fallidos en 2005 y 2006 por parte de congresistas que querían presentar proyectos de ley para la construcción de la carretera³⁰, en 2008 se estableció una Comisión Multisectorial para que pusiera en práctica el Plan de Acción para Purús, en el que, entre otros objetivos de desarrollo, se recomendaba mejorar la conexión aérea como solución a corto plazo para el aislamiento de Purús³¹.

Carlos Tubino, congresista de Ucayali, se ha convertido en uno de los más acérrimos defensores a nivel nacional de la carretera. El 19 de abril de 2012, Tubino, junto con 24 congresistas más, presentó ante el Congreso el Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR, “que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la conectividad terrestre” entre Puerto Esperanza e Iñapari³². El título del proyecto de ley indica que la “conectividad terrestre” podría ser por medio de una carretera o una línea férrea, pero el contenido del documento hace referencia, en su mayor parte, a una carretera, al igual que hacen los medios de comunicación y las declaraciones de los habitantes de Purús que defienden la “conectividad terrestre”³³. Por este motivo, en el presente informe se hace referencia al documento en cuestión como “el proyecto de ley de la carretera”.

El 1 de junio de 2012, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de la cual Tubino era Secretario



Mapa del trayecto de la carretera. © Rocío Medina, La República

por aquel entonces, aprobó por unanimidad que el proyecto de ley se debatiera en el Pleno del Congreso³⁴. En noviembre de 2012 se remitió el proyecto de ley a la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente³⁵ para un segundo dictamen. En el momento en el que se publicaba el presente informe, la Comisión aún no se había pronunciado al respecto. Como el dictamen positivo de la Comisión de Transportes y Comunicaciones sigue siendo aplicable, se espera que el Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR de Tubino se debata en el Congreso durante la legislatura del 1 de marzo al 15 de junio de 2013.

¿LA VÍA DE LA PROSPERIDAD?

El principal argumento que esgrimen los defensores de la carretera es que fomentará el desarrollo de una región abandonada³⁶, y no cabe duda de que Purús es una provincia necesitada de desarrollo. El 73% de las viviendas de Purús carece de electricidad³⁷ y, las que sí cuentan con ella solo tienen acceso cinco horas al día³⁸. Una quinta parte de la población es analfabeta, lo que supone uno de los índices más elevados de todo el país³⁹. En toda la provincia solo hay siete postas de asistencia médica y diez camas de hospital⁴⁰. Los indicadores de esperanza de vida y desarrollo humano se encuentran en el 20% inferior de todos los distritos

del Perú, mientras que la renta per cápita es de tan solo 85 dólares estadounidenses (US\$) al mes⁴¹.

El alto precio que se paga por los bienes y servicios agrava aún más la pobreza de Purús. Los especuladores tienen el monopolio de importación a la provincia de artículos básicos como combustible y cemento, lo cual origina una inflación artificial de los precios⁴². Global Witness también ha recibido información sobre la corrupción que rodea a los vuelos cívicos operados por el gobierno municipal de Purús, que conectan la provincia con el exterior. Estos vuelos tienen un bajo coste que ya está establecido y tienen como objetivo ayudar a los más necesitados, como los enfermos y las personas con pocos ingresos. Según dos organizaciones internacionales que tienen su sede en Purús, en estos vuelos se da prioridad de transporte, tanto de productos como de pasajeros, a aquellas personas que pagan las cantidades más altas, desatendiéndose así las necesidades de los supuestos beneficiarios⁴³.

A pesar de que las necesidades de desarrollo de los habitantes de Purús son realmente apremiantes, es discutible que la carretera vaya a convertirse en la panacea que anuncian sus defensores. No existe la certeza de que el proyecto de Puerto Esperanza-Iñapari vaya a impulsar un mayor comercio de productos básicos para el hogar y servicios, ni de que vaya a traer



En la iglesia de Miguel Piovesan hay un cartel sobre la figura de Cristo que dice: "Apíadate de este pueblo y danos una carretera".
© Global Witness

consigo un mayor desarrollo, si se tienen en cuenta las distancias que existen para llegar a las poblaciones más importantes. Tras recorrer 270 km, la carretera terminaría en Iñapari, la localidad más cercana, que es tan pequeña y subdesarrollada como el punto de partida, Puerto Esperanza⁴⁴. Iñapari se encuentra a otros 229 km de Puerto Maldonado, una localidad mayor, en la que se dispone de una mejor oferta de servicios públicos. Además, las urgencias médicas y procedimientos oficiales podrían solucionarse con

mayor eficacia en la capital del departamento, Pucallpa (que se encuentra a tan solo una hora y media de vuelo de Puerto Esperanza), que teniendo que hacer un largo viaje por carretera hasta Puerto Maldonado. El acceso al comercio y la atención médica adecuada podría conseguirse de forma más eficiente mediante una mayor frecuencia de vuelos que mediante la carretera propuesta.



Puerto Esperanza, la única población de la provincia de Purús, carece de los servicios más básicos.
© Global Witness

OTRAS ALTERNATIVAS

En el caso de Purús se han recomendado otras vías de desarrollo. Marc Dourojeanni, quien fuera Director del Sector de Medio Ambiente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), opina que sería mejor establecer un servicio aéreo más frecuente y económico con destino a Pucallpa e invertir más fondos en infraestructuras turísticas⁴⁵. Según declara, si se aumentara la capacidad del Parque Nacional Alto Purús de recibir visitantes, el coste de los vuelos de los habitantes locales podría subsidiarse con estos ingresos económicos. El coste de los desplazamientos podría reducirse aún más si los concesionarios de las rutas aéreas se eligieran mediante un proceso de licitación pública, mientras que la reglamentación adecuada potenciaría unas tarifas de transporte más bajas.

FECONAPU, la organización de indígenas de Purús, ha propuesto otra alternativa: mayores vínculos comerciales y acuerdos bilaterales de comercio con Brasil⁴⁶. En su opinión, una mejor conectividad con Santa Rosa do Purús, que se encuentra a tan solo 40 km de Puerto Esperanza por río, estimularía la economía local. El Plan de Acción multilateral para Purús, en

el cual participan FECONAPU y algunos organismos gubernamentales, podría ofrecer una plataforma para el desarrollo sostenible si recibe los recursos necesarios y se lleva a la práctica debidamente.

Teniendo en cuenta los 300 millones de dólares estadounidenses (US\$) que se calcula que costará la construcción de la carretera⁴⁷ (sin contar el mantenimiento ni la mitigación o control del impacto), este proyecto supone una inversión de ingentes sumas de dinero que tiene unas consecuencias de desarrollo, cuando menos, inciertas. Sería más beneficioso destinar este capital a la inversión directa en servicios estatales como educación, sanidad, agua potable y suministro de electricidad.

FECONAPU, que representa a los grupos indígenas de Purús, despliega un cartel de protesta: “No a la carretera de la muerte”. © SERNAMP





Algunos defensores de la carretera han comenzado un desbosque ilegal para poder construir la carretera. © Chris Fagan, Upper Amazon Conservancy

DESTRUCCIÓN DE BOSQUES EN CONTRAVENCIÓN DE LA LEY

La carretera entre Puerto Esperanza e Iñapari infringiría la legislación nacional del Perú en materia de áreas protegidas al atravesar el Parque Nacional Alto Purús, la Reserva Comunal Purús y la Reserva Territorial Madre de Dios⁴⁸. También infringiría las obligaciones ambientales establecidas en el Tratado de Libre Comercio Perú-Estados Unidos⁴⁹. Es más, incluso infringiría los derechos a la propiedad privada de la concesión para conservación de MABOSINFRON a las afueras de Puerto Esperanza, la Comunidad Nativa de Bélgica en Madre de Dios y otras concesiones madereras cerca de Iñapari⁵⁰.

Hay un amplio corpus de investigación que demuestra con claridad los vínculos existentes entre la construcción de carreteras y la deforestación⁵¹. Por ejemplo, el 75% de la deforestación de la Amazonía brasileña tiene lugar a menos de 100 km de las carreteras⁵². De hecho, en un estudio de gran relevancia de Marc Dourojeanni y varios respetados académicos peruanos se indica que la construcción de carreteras es la fuente principal de riesgo socioambiental en la cuenca del Amazonas⁵³. Según los autores, no hay ningún ejemplo de carretera amazónica en que se haya puesto en práctica, ni siquiera en grado mínimo, la legislación ambiental.

A pesar de no existir fundamento jurídico para la carretera de Purús, ya se ha abierto una trocha de 15-20 km que parte de Puerto Esperanza y sigue el trazado propuesto, para lo cual se han aserrado y quemado

árboles⁵⁴. El líder pro-carretera Miguel Piovesan, que vive y trabaja en Puerto Esperanza, comentó a Global Witness que el proyecto de ley de Tubino les había dado a él y a sus seguidores el espacio político que necesitaban para aumentar sus esfuerzos para que se construya la carretera⁵⁵.

COMPARACIÓN CON LA CARRETERA INTEROCEÁNICA SUR

Otras carreteras que se construyeron en el pasado en zonas cercanas han tenido consecuencias catastróficas para el medio ambiente. La Carretera Interoceánica Sur, la primera ruta transamazónica desde Brasil hasta la costa peruana, ha desencadenado una fiebre del oro sin precedentes en los bosques de las afueras de Puerto Maldonado, Madre de Dios. La Defensoría del Pueblo de Perú declaró hace poco que “en Madre de Dios se han perdido, para siempre, vidas humanas, bosques, tierras y ríos” debido a este súbito aumento de la extracción ilegal de oro⁵⁶.

Desde que se asfaltara la Carretera Interoceánica Sur, entre diciembre de 2006 y agosto de 2011, la proporción del territorio dedicado a la minería se ha duplicado con creces⁵⁷, lo que ha provocado la deforestación de 32.000 hectáreas y la degradación forestal de otras 150.000⁵⁸. Según la ONG ambiental peruana SPDA, cada año se vierten en los ríos de Madre de Dios 67.000 kilos de mercurio utilizado en el proceso de extracción de oro⁵⁹. La carretera de Purús que se ha proyectado llegaría con el tiempo a unirse con la Carretera Interoceánica



Al igual que la Carretera Interoceánica Sur, la carretera de Purús podría fomentar la extracción ilegal de oro, lo cual tendría graves consecuencias para el medio ambiente. © Global Witness

Sur en Iñapari. Por lo tanto, en Purús podrían darse unos patrones similares de migración de mineros de oro, lo cual acarrearía graves consecuencias tanto para el medio ambiente como para los pueblos indígenas locales.

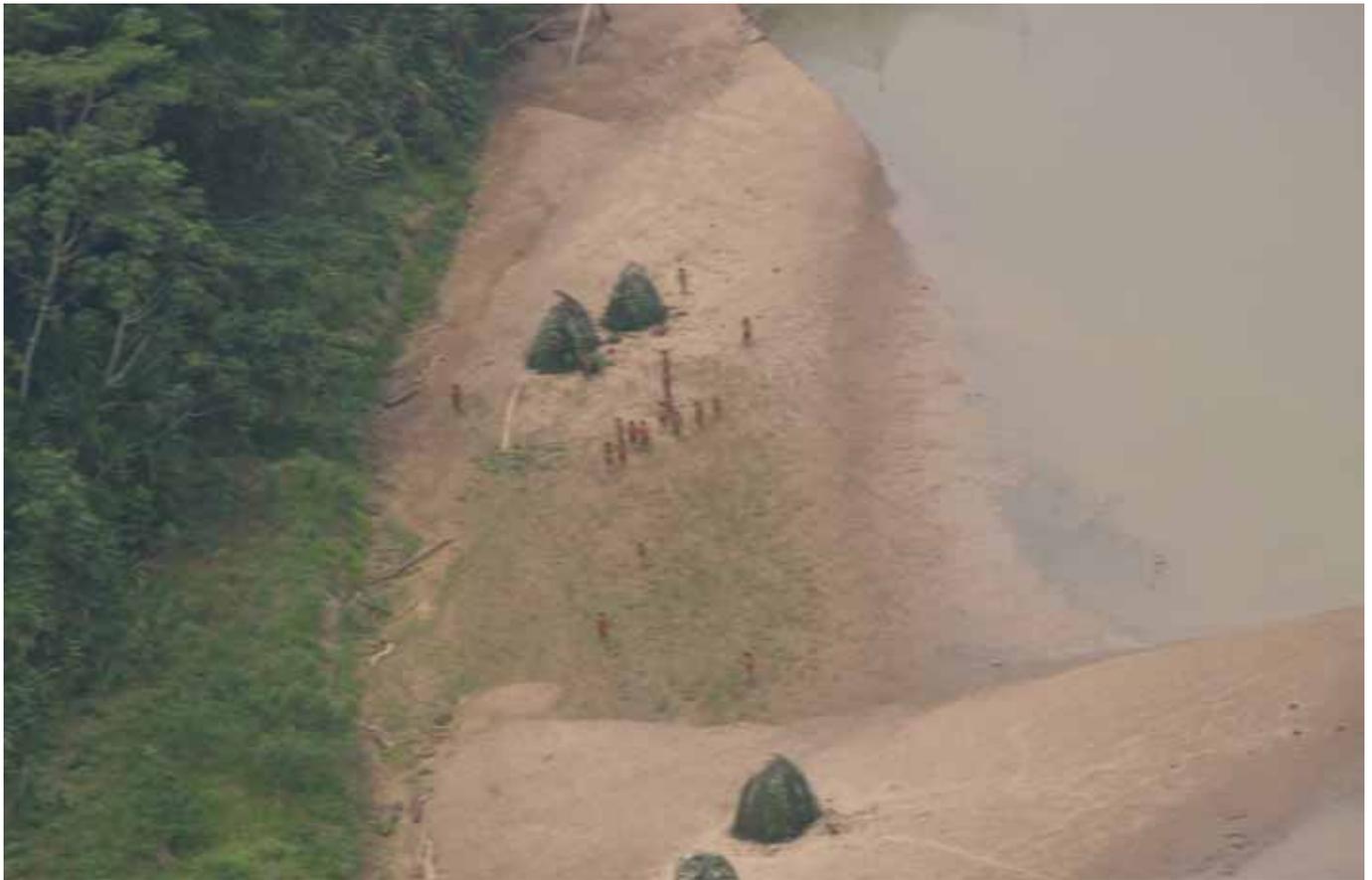
RIESGO DE TRÁFICO DE DROGAS

La construcción de carreteras en la Amazonía facilita el tráfico de coca (el producto básico para la producción de cocaína), además de facilitar el acceso a tierras para su cultivo⁶⁰. Científicos investigadores de la Universidad de Richmond opinan que la carretera de Purús que se ha proyectado aumentaría el comercio de drogas en la región⁶¹. La carretera bordearía la frontera con Brasil, destino de gran parte de la coca que se produce en Perú. Según informes internos del SERNANP a los que ha tenido acceso Global Witness⁶², algunos funcionarios han expresado su preocupación por el evidente aumento del tráfico de drogas por las áreas protegidas de Purús: el Parque Nacional Alto Purús y la Reserva Comunal Purús. Un estudio de 2011 parece indicar que los madereros están utilizando campamentos remotos para el cultivo y la transformación de pasta de coca, mientras que la “mafia de la caoba” de Puerto Esperanza se encarga de coordinar su transporte a Brasil⁶³.

REPERCUSIONES PARA LOS GRUPOS INDÍGENAS

Las principales organizaciones indígenas del Perú a nivel nacional y regional se han pronunciado firmemente en contra de la carretera. Entre ellas se encuentra FECONAPU, que representa a las comunidades indígenas de Purús, las cuales representan aproximadamente el 80% de la población de la provincia⁶⁴. Nunca se ha llevado a cabo ningún proceso oficial de consulta a las comunidades indígenas que podrían verse afectadas por el proyecto de ley de la carretera, y FECONAPU considera que esto infringe la nueva legislación del Perú en materia de consulta⁶⁵.

En sus declaraciones en contra de la carretera, las organizaciones indígenas también mencionan el incumplimiento de las leyes peruanas que protegen a los pueblos indígenas en aislamiento voluntario⁶⁶. La carretera que se ha proyectado atravesaría el Parque Nacional Alto Purús y la Reserva Territorial Madre de Dios, donde habitan estos grupos indígenas no contactados. Es más, estas áreas bordean las Reservas Territoriales Mascho Piro y Murunahua, que conforman la mayor concentración de grupos no contactados del Perú y quizás del mundo entero⁶⁷. Las consecuencias de dar acceso a esta región forestal podrían ser mortales para algunos miembros de estas comunidades, que son altamente vulnerables a enfermedades “externas”,



La carretera facilitaría el acceso a zonas restringidas para grupos indígenas no contactados, lo cual es probable que trajera consigo enfermedades e incluso acarrearía la muerte de miembros de estas comunidades. © SERNAMP

debido a la incapacidad de su sistema inmunológico de protegerlos frente a ellas. Según Survival International, aproximadamente el 50% del grupo en aislamiento murunahua murió por esta causa a mediados de la década de 1990, tras haber tenido contacto con madereros ilegales de caoba⁶⁸.

Upper Amazon Conservancy ha documentado la tala ilegal que se lleva a cabo en la zona y su efecto sobre los grupos no contactados, y ha descubierto que, cada vez con más frecuencia, estos grupos se ven expulsados de sus tierras por los madereros y obligados a mantener una proximidad inmediata con otras comunidades indígenas contactadas, lo cual provoca conflictos. Por ejemplo, tras las incursiones de madereros en sus tierras ancestrales en 2005, 11 miembros de un grupo no contactado y una mujer asheninka fueron asesinados en el río Yurúa como resultado de un violento enfrentamiento por el territorio con una comunidad indígena local⁶⁹.

Algunos importantes defensores de la carretera han negado la existencia de grupos no contactados en las áreas que se verían afectadas por el proyecto. En una entrevista con Global Witness, Víctor Grández, Presidente de la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente, declaró que en la provincia de Purús “no

existen comunidades no contactadas”⁷⁰. En una carta de aclaración que envió a Global Witness, Grández dijo que “no existen comunidades no contactadas porque todas están identificadas”⁷¹. Miguel Piovesan también dijo a Global Witness: “los pueblos indígenas en aislamiento voluntario no están aquí [en Purús]”⁷². Informes internos del SERNANP (servicio de áreas protegidas) a los que ha tenido acceso Global Witness mencionan 12 incidentes diferentes solo en la provincia de Purús que demuestran que existen grupos no contactados desde 2010⁷³. En julio de 2012 se encontraron pruebas de su presencia en el trazado propuesto para la carretera, en el departamento de Madre de Dios, a tan solo 6 km de un campamento maderero⁷⁴.

Los indígenas que se han opuesto al proyecto de construcción de la carretera han sufrido una visible discriminación. La revista de la parroquia de Miguel Piovesan, *Palabra Viva*, calificó a los pueblos indígenas locales de “indocumentados” y “transeúntes”⁷⁵. Además, en la publicación se ridiculizaba a la líder indígena Flora Rodríguez declarando que “Flora Rodríguez demuestra que no conoce más que el río y los caminos que hacen algunos animales para poder transitar con mayor facilidad”⁷⁶. En el programa de radio del párroco Piovesan, “Radio Esperanza”, también se ha llegado a decir que los pueblos indígenas se venden al mejor

postor⁷⁷. Además, hay funcionarios municipales, entre ellos personal sanitario y aéreo, que han denegado servicios básicos a las comunidades indígenas por oponerse a la carretera⁷⁸.

Piovesan ha interpuesto demandas penales contra líderes indígenas porque habían pedido su destitución como líder de la iglesia católica de Purús en marzo de 2012⁷⁹. Los líderes indígenas pidieron la destitución de Piovesan por sus opiniones a favor de la carretera y por lo que, en su opinión, era una postura antiindígena⁸⁰. Piovesan ha interpuesto demandas penales por “tergiversación” contra cuatro indígenas, uno de los cuales ha huido a Brasil por motivos de seguridad, según afirma el Presidente de Ecopurús⁸¹.

El hecho de que Piovesan recurra a medidas polémicas para poner de relieve la situación de Purús queda también ejemplificado por un oficio reservado de la oficina de inteligencia de la policía al que ha tenido acceso Global Witness. En el informe se describe una reunión entre Piovesan y las autoridades locales, celebrada el 26 de julio de 2003, en la que el párroco recomendó diferentes alternativas de protesta ante el supuesto “olvido” de la provincia, entre ellas el secuestro de la Gobernadora, el secuestro de un avión y la petición al gobierno regional de Madre de Dios de anexionar la provincia de Purús⁸².

RESERVADO

OFICINA NACIONAL DEL PERÚ
INTERPOL
UCAVALI

"Acto de los Derechos de la Persona con Discapacidad y del Comercio del Patrimonio de Jorge Basadre Garmend"

Fuente: OB GOBIERNO REGIONAL DE UCAVALI PRESIDENCIA

Oficio Nº 062-2002-VI-DIREPOL-UISIC

Señor: Eder VÁSQUEZ LÓPEZ
PRESIDENTE DE LA REGIÓN UCAVALI
UCAVALI

Asunto: Sobre actividades realizadas por el Párroco de Puerto Esperanza en la Prol. de Purús, Miguel Ángel PIOVESAN, incitando a la población para protestar por el olvido de las autoridades parvatas con dicha provincia.

Se dirige a Ud., haciéndole conocer que por intermedio de la Oficina de Inteligencia de esta Dirección Territorial y por información del Cct.PNF. Edgar SILVA PELAEZ, Comandante de Pta. Esperanza -PURUS, se ha obtenido la siguiente información:

01. El Párroco de Purús Miguel Ángel PIOVESAN, de nacionalidad argentina y nacionalizado peruano, desempeña los cargos, como son Coordinador de la Mesa de Concertación para la Lucha Contra la Pobreza de la provincia de Purús, Director de Dirección de Trabajo Agropecuario Puro de Puerto Esperanza y jefe de la Unidad de Gestión Educativa de Purús, habiendo realizado diversas reuniones con Autoridades y Pobladores del lugar, en los temas:

- El 21ABR2003 invitó a las autoridades y población local, para iniciar el tema "QUE ACCION A TOMAR PARA CAMBIAR ESTA REGION EN UNA POSIBLE PROVINCIA REGIONAL, BRABLERIA O INDEPENDIENTE, O LO QUE SEA, PERO CON UN POCO DE DIGNIDAD"
- El 26JUL2003, en reunión en la Misión Santa Rosa, propuso ejecutar medidas de impacto entre ellas:
 - Carta a Brasil con copia al Congreso
 - Embalsamamiento con símbolos brasileños
 - Secuestro de la Gobernadora
 - Secuestro de Avión
 - Oficio a Madre de Dios y al Congreso para anexarla a como Coto
- La zona del Aeropuerto de Puerto Esperanza, se ha fruido para el 23SET03 denominando "Día de la provincia Purúsna", abogando esta acción como una decisión de la Mesa de Concertación para la Lucha Contra la Pobreza de la provincia de Purús, hecho que fue rechazado por las autoridades de la provincia, entre ellas la Sra Prefecta, María VELA HUANUAY.

02. Asimismo, para ejecutar las acciones mencionadas, el Párroco cuenta con el respaldo de pobladores en su mayoría docentes del Colegio Agrícola de Puerto Esperanza. Estando entre los principales: Cherán PADILLA GONZALES, Domingo ROS LUCIANO, Juan José VILLANUEVA SAAYEDRA, Daniel SIACHUCA, Pedro BANCANUAYCA, Luis ANTHONY DE CERRA (Español), Juan Manuel OVIEDO (Español), además de los

RESERVADO

Oficio reservado de la oficina de inteligencia de la Policía, donde especifican las alternativas de protesta de Miguel Piovesan, que incluyen el secuestro de la Gobernadora, el secuestro de un avión y la petición al Gobierno regional de Madre de Dios de anexionar la provincia de Purús.

CUESTIONES RELATIVAS AL PROCESO PARLAMENTARIO, SOBORNOS Y CONFLICTOS DE INTERESES

APROBACIÓN DEL PROYECTO DE LEY EN EL CONGRESO

El 1 de junio de 2012 la principal comisión parlamentaria, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, aprobó por unanimidad que el proyecto de ley se debatiera en el Pleno del Congreso⁸³, pero aún queda pendiente un segundo dictamen de otra comisión, la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente. Se espera que el proyecto de ley se debata en el Congreso durante la legislatura del 1 de marzo al 15 de junio de 2013.

Las investigaciones de Global Witness parecen indicar que la Comisión de Transportes y Comunicaciones no incluyó en su dictamen sobre el proyecto de ley de la carretera un análisis adecuado de las cuestiones ambientales, legales y sociales. La sección de “Opiniones recibidas” del dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones detalla tres recomendaciones que rechazan el proyecto de ley: se trata de las de la Organización Regional AIDSESP Ucayali (ORAU), la Municipalidad Provincial de Tahuamanu, donde se encuentra Iñapari, y la Comisión Ambiental Regional de Madre de Dios⁸⁴. La sección de “Análisis del proyecto de ley” aparentemente representa los razonamientos que subyacen a la decisión de aprobar que el proyecto de ley se debatiera en el Congreso⁸⁵. No obstante, esta sección parece haberse copiado casi literalmente del texto del propio proyecto de ley. No hay información que ayude a comprender cómo transcurrió el proceso de aprobación, ni si se han tenido en cuenta las recomendaciones externas. En el video del debate de la Comisión de Transportes y Comunicaciones sobre el proyecto de ley que dio lugar al dictamen se puede observar que no se debatieron ninguna de las objeciones que se presentaron al proyecto⁸⁶.

El 1 de junio de 2012, el mismo día en que se aprobó el dictamen, el Ministerio del Ambiente recomendó no aprobar el proyecto de ley, mencionando que infringía la legislación en materia de áreas protegidas⁸⁷. A esta recomendación le siguieron otras similares del Ministerio de Cultura (encargado de los asuntos indígenas) y el Ministerio de Transportes, que expresaban igualmente su rechazo al proyecto de ley de la carretera⁸⁸.

El 5 de noviembre de 2012 se autorizó a la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente que añadiera su propio dictamen al proyecto de ley, pero en el momento en el que se publicaba el presente informe, esta comisión aún no había debatido el proyecto de la carretera⁸⁹. Esta demora en emitir su dictamen resulta sorprendente, teniendo en cuenta las infracciones de las leyes peruanas ambientales y sociales que supone el proyecto de ley, y teniendo en cuenta la visión declarada por la Comisión de trabajar en pro de “la defensa del ambiente, la promoción del desarrollo sostenible y la eficaz gestión ambiental”⁹⁰.

En opinión de Global Witness, el actual Presidente de la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente, Víctor Grández, podría estar paralizando el dictamen. En calidad de Presidente de la Comisión, él es quien decide el orden del día de las sesiones de trabajo, pero hasta la fecha, entre las tareas que ha realizado no se encuentra la toma de una decisión sobre el proyecto de ley de la carretera. En una entrevista con Global Witness Víctor Grández expresó su apoyo a la carretera de Purús⁹¹. Actualmente a Víctor Grández se le acusa de malversación porque supuestamente ha robado ingresos públicos provenientes del petróleo⁹². Hace poco la Comisión de Ética Parlamentaria comenzó a investigar su supuesta posesión de un hotel en la región amazónica de Loreto, que está vinculado con la facilitación de la trata de menores con fines sexuales⁹³.

En respuesta a una carta de Global Witness, Víctor Grández negó estar paralizando el dictamen sobre el proyecto de ley de la carretera⁹⁴ y mencionó que este proyecto de ley se encontraba en la agenda para debate de la sesión del 16 de abril de 2013 de la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente. El proyecto de ley de la carretera no se debatió por falta de tiempo y posteriormente el debate se incorporó a la agenda de la sesión programada para el 30 de abril de 2013. Una vez más, en esta sesión no se pronunció el dictamen correspondiente.

ACUSACIONES DE SOBORNO Y FALSIFICACIÓN

En 2010, Celso Aguirre, asesor del Alcalde de Purús y destacado defensor de la carretera⁹⁵, ofreció un



La Fiscalía en Materia Ambiental calcula que el 80-90% de la tala de Ucayali es ilegal.
© Rory Sheldon

soborno de 30.000 soles, esto es, aproximadamente 10.000 dólares estadounidenses (US\$), a un miembro de FECONAPU para que consiguiera anular la objeción del grupo a la construcción de la carretera⁹⁶. FECONAPU, la organización que representa a los grupos indígenas de Purús, es una pieza clave en el proceso de aprobación del proyecto de la carretera ya que, por ley, tiene que dar su consentimiento a los planes. En el momento en el que se publicaba el presente informe, Celso Aguirre no había respondido a la solicitud de comentarios de Global Witness.

Por otro lado, el gobierno municipal de Purús se ha visto implicado en una supuesta malversación de fondos públicos en relación con su apoyo al proyecto de la carretera. Dos ex-funcionarios del gobierno local informaron a Global Witness de que en 2012 la Municipalidad de Purús entregó 10.000 soles, esto es, casi 4.000 dólares estadounidenses (US\$), a un grupo liderado por Miguel Piovesan que respaldaba

la construcción de la carretera, como pago por la deforestación ilegal de la zona correspondiente al trazado propuesto para la carretera⁹⁷. Esta deforestación no cuenta con la autorización necesaria porque el proyecto de ley aún no se ha aprobado.

El Presidente de Ecopurús, una organización indígena local, informó a Global Witness de que el gobierno municipal de Purús había hecho un uso fraudulento de la firma de algunos miembros de comunidades indígenas con el objetivo de declarar falsamente que estaban a favor de la carretera⁹⁸. En marzo de 2012, los asistentes a una reunión celebrada en Cantagallos para tratar actividades del gobierno municipal en las comunidades indígenas firmaron las actas de la sesión. Estas firmas se incluyeron posteriormente, sin que los indígenas tuvieran conocimiento de ello, en un documento diferente, que manifestaba su apoyo a la carretera. En septiembre de 2012 el gobierno municipal entregó este documento a Carlos Tubino, haciendo creer que los firmantes respaldaban el proyecto de la carretera.



La Comisión de Fiscalización de Ucayali ha acusado al Gobierno de Ucayali de estar involucrado en actividades de tala ilegal.
© Global Witness

SITUACIÓN DE LA TALA EN PURÚS

La provincia de Purús contiene la mayor densidad de caoba (una especie de extraordinario valor)⁹⁹ del Perú y quizás de toda América del Sur¹⁰⁰. La carretera de Purús proporcionaría un acceso directo a esta riqueza forestal y facilitaría el comercio de la madera, al conectar la provincia con los mercados del Perú y Brasil por la Carretera Interoceánica Sur. En opinión de Global Witness, el gobierno de Ucayali no cuenta con la preparación necesaria para enfrentarse al aumento del índice de tala ilegal que podría traer consigo una carretera. La industria maderera domina la economía

de Ucayali, departamento en el que se encuentra Purús, y la Fiscalía en Materia Ambiental calcula que entre el 80 y el 90% de la tala que se realiza allí es ilegal¹⁰¹. En 2000 el gobierno peruano prohibió la extracción de madera de caoba y cedro de cuatro núcleos de tala ilegal, incluido Purús¹⁰², pero durante muchos años esta veda se desobedeció flagrantemente¹⁰³. En las áreas protegidas de Purús se asistió a una desenfrenada tala ilegal¹⁰⁴. La madera se transportaba en aviones fletados por el Ejército, la Policía y la Marina de Perú, sospechosos de connivencia¹⁰⁵. En Purús continúan realizándose actividades de tala ilegal, como pone de manifiesto el reciente incumplimiento de 8 de los 11 permisos de tala que se han expedido en la provincia¹⁰⁶.

Además, se ha relacionado al gobierno de Ucayali con la participación activa en actividades de tala ilegal. Según Javier Bonilla, Presidente de la Comisión de Fiscalización de Ucayali, la Dirección Ejecutiva Forestal y de Fauna Silvestre de Ucayali (DEFFS-Ucayali), institución encargada de expedir los permisos de tala, facilitó la tala ilegal al falsificar las firmas de algunos permisos en el período entre 2008 y 2011¹⁰⁷.

VÍNCULOS EXISTENTES ENTRE LOS DEFENSORES DE LA CARRETERA Y LA TALA

Global Witness ha obtenido pruebas de los esfuerzos realizados por una empresa maderera y defensores locales de la carretera para que se construyera esta vía, y cree que el apoyo a la carretera podría estar relacionado con intereses madereros. En junio de 2007 Agro Industrial SAC, una empresa maderera, y algunas autoridades de Purús y Madre de Dios, firmaron un contrato para la construcción de una carretera entre

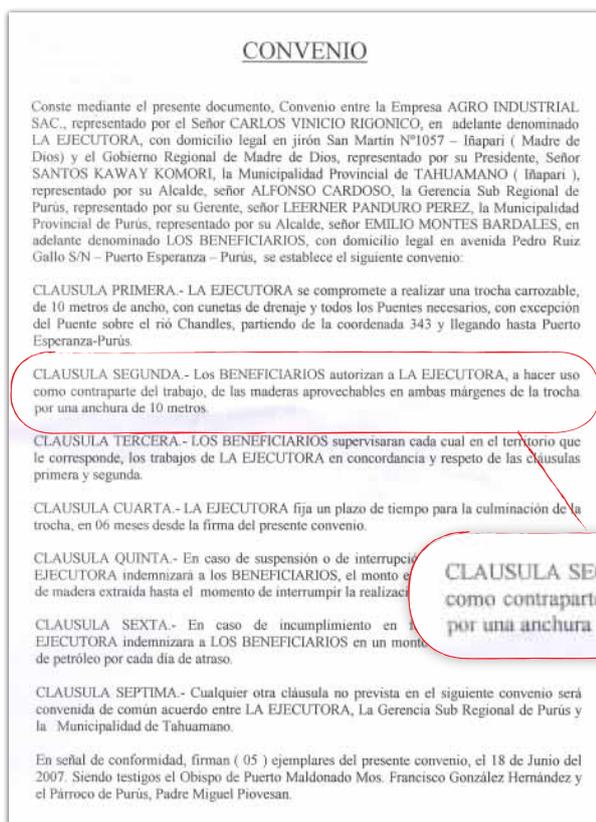
Iñapari y Puerto Esperanza¹⁰⁸. Agro Industrial SAC se encarga de operar una concesión de tala cerca de Iñapari, en la provincia de Tahuamanu, una zona a la que llegaría la carretera en cuestión¹⁰⁹. En dicho documento se estipula que la empresa completaría la construcción en un plazo de seis meses desde la firma del contrato, a cambio de obtener derechos sobre la madera que se encontrara situada a una distancia de diez metros a cada lado de la carretera. Por esas fechas, en la portada de la revista de la parroquia de Miguel Piovesan apareció una foto del propietario de Agro Industrial SAC, Carlos Vinicio Rigo Nico, promocionando el acuerdo¹¹⁰.

Los habitantes locales que defienden la carretera también intervinieron en el contrato. El nombre del párroco Miguel Piovesan aparece, sin su firma, en calidad de testigo. También se observa la firma de un testigo sobre el nombre del superior de Piovesan, Mons. Francisco González Hernández, Obispo de Madre de Dios. Del mismo modo, aparece una firma sobre el nombre de Leerner Panduro Pérez, actual Alcalde de Purús, que apoya abiertamente la construcción de la carretera. Parece ser que el contrato no llegó a firmarse en su totalidad. No obstante, las actividades que incluía habrían infringido la legislación peruana en materia de áreas protegidas. Además, queda patente que las partes nombradas en el documento carecían de la autoridad legal para realizar un acuerdo tal.

En respuesta a una carta de Global Witness, Carlos Vinicio Rigo Nico declaró, en nombre de Agro Industrial SAC, que no se firmó ningún contrato y solo hubo consultas, y que había sido Miguel Piovesan quien había iniciado las propuestas¹¹¹. Carlos Vinicio Rigo Nico afirmó, además, que el trabajo de la empresa



Carlos Tubino, principal promotor del proyecto de ley, era jefe político militar de Ucayali en 1996, periodo en que se acusó a los integrantes de las Fuerzas Armadas que operaban en la zona de transportar madera ilegal en aviones militares. © Global Witness



CLAUSULA SEGUNDA.- Los BENEFICIARIOS autorizan a LA EJECUTORA, a hacer uso como contraparte del trabajo, de las maderas aprovechables en ambas márgenes de la trocha por una anchura de 10 metros.

La empresa maderera Agro Industrial SAC, junto con varios funcionarios locales, redactó un contrato en 2007 para la construcción de la carretera a cambio de los derechos de tala.

es transparente y legal y que, en lo que se refiere al contrato, para que se llevaran a cabo los planes tendría que haber sido dentro del marco legal.

Existen otros vínculos aparentes entre la tala y los defensores de la carretera que justifican que se continúe con la investigación. Abel Chapay, íntimo aliado de Piovesan y Presidente del grupo pro-carretera más importante a nivel local¹¹², trabajó en la empresa maderera Forestal Venao¹¹³. A Chapay se le expulsó de la comunidad Miguel Grau de Purús por haber engañado a sus miembros, privándoles del dinero que se le debía en concepto de derechos de tala¹¹⁴. El respetado académico David Salisbury describió Forestal Venao de la siguiente manera: “Forestal Venao es tristemente célebre en Ucayali, Perú, por su indiferencia a las leyes, a las poblaciones indígenas y al medio ambiente del bosque tropical”¹¹⁵. En el momento en el que se publicaba el presente informe, Abel Chapay no había respondido a la solicitud de comentarios de Global Witness.

Carlos Tubino, el principal promotor del proyecto de ley, era jefe político militar de Ucayali en 1996, período en que se acusó a los integrantes de las Fuerzas Armadas que operaban en la zona de sacar provecho del comercio de la madera ilegal¹¹⁶. Una persona que trabajaba como contratista para la Marina peruana durante

el mandato de Tubino en Ucayali informó a Global Witness de que había sido testigo directo del transporte de madera ilegal en aviones militares¹¹⁷. Dichos vuelos transportaban abiertamente madera ilegal entre Purús y Pucallpa, la capital del departamento¹¹⁸. El papel de Tubino como principal promotor del proyecto de ley, así como su antiguo cargo en el Ejército, plantean un posible conflicto de intereses que debería investigarse. En respuesta a una carta de Global Witness, Carlos Tubino confirmó que en 1996 en Ucayali él estaba exclusivamente a cargo de las operaciones militares y negó haber estado involucrado en el comercio de madera ilegal o haber tenido responsabilidad alguna sobre el transporte ilegal de madera en aviones militares. Asimismo, declaró que cada una de las Instituciones Armadas era responsable de cualquier irregularidad que se presentara¹¹⁹.

EXTRACCIÓN DE ORO

Facilitar el acceso a los bosques de Purús mediante una carretera fomentaría la extracción ilegal de oro, una actividad que ya ha causado un grave impacto ambiental y social en otras partes de la Amazonía¹²⁰. Según el Ministerio del Ambiente, actualmente hay aproximadamente 30.000 mineros que se dedican extraoficialmente a la extracción de oro en Madre de

Dios, donde terminaría la carretera de Purús que se ha proyectado¹²¹. Esta afluencia de mineros ha sido posible gracias a la Carretera Interoceánica Sur, que da acceso a aquellas áreas forestales ricas en minas de oro que antes se consideraban remotas¹²². El economista Elmer Cuba, Director de la consultoría Macroconsult, calcula que un 22% del oro que exporta el Perú a los mercados oficiales proviene de la minería ilegal¹²³. En 2012 el oro se convirtió en el principal producto de exportación del Perú¹²⁴.

Varios medios de comunicación peruanos informan de la existencia de vínculos entre algunos congresistas que defendieron el proyecto de ley de Tubino e intereses en el sector de la extracción de oro. Luciana León, una de las primeras signatarias del proyecto de ley de la carretera entre Puerto Esperanza e Iñapari, se encontraba entre los 22 candidatos al Congreso peruano cuya campaña había recibido financiamiento de la ONG Reflexión Democrática¹²⁵. El Presidente de Reflexión Democrática es Roque Benavides, uno de los empresarios más poderosos del país, que preside la Compañía de Minas Buenaventura, propietaria de la mayor mina de oro de toda América Latina y copropietaria del polémico proyecto minero Conga¹²⁶. En 2012 cinco manifestantes murieron en enfrentamientos con la policía tras expresar su preocupación por el hecho de que la mina de Conga afectaría al abastecimiento local de agua¹²⁷. En

respuesta a una carta de Global Witness, Reflexión Democrática declaró que el papel de Presidente de Roque Benavides consiste en aprobar los planes y las estrategias de la organización¹²⁸. Además, negaban haber ejercido influencia alguna sobre las decisiones tomadas por Luciana León durante los debates parlamentarios.

Francisco Ccama, otro de los promotores del proyecto de ley, es propietario de Andes Doradas E. I. R. L., empresa minera dedicada a la extracción de oro¹²⁹. Ccama está siendo investigado actualmente por la Fiscalía Provincial en Materia Ambiental de Puno por contaminación ambiental y extracción ilegal¹³⁰. En el momento en el que se publicaba el presente informe, Francisco Ccama no había respondido a la solicitud de comentarios de Global Witness. Carmen Omonte, otra congresista pro-carretera, está casada con el conocido empresario Luis Dyer, propietario de una empresa de alquiler de maquinaria pesada de Ucayali¹³¹ cuya familia es propietaria de dos empresas mineras¹³². En respuesta a una carta de Global Witness, Carmen Omonte declaró que ni ella ni su cónyuge son propietarios de empresas mineras, ni de empresa alguna cuya actividad comercial “vigente” esté destinada al alquiler de maquinaria pesada¹³³. Carmen Omonte declaró, además, que su defensa de la carretera se fundamenta en los intereses de desarrollo de la región y no en un interés personal.



En Madre de Dios, donde acabaría la carretera, se calcula que cada año se vierten al río 67000 kilos de mercurio utilizado en el proceso de extracción de oro. © Global Witness

CONCLUSIÓN

Los conclusiones de Global Witness parecen indicar que hay motivos fundados para que el Congreso y el Ejecutivo peruanos suspendan el Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR. Cualquier propuesta de conectividad de Puerto Esperanza con Iñapari debe desarrollarse y considerarse conforme a la legislación peruana, teniendo en cuenta todas las obligaciones sociales y ambientales correspondientes. En su estado actual, la carretera de Purús infringiría las leyes peruanas en materia de áreas protegidas y violaría los derechos de los pueblos indígenas, además de incumplir las obligaciones ambientales internacionales.

No hay pruebas suficientes que demuestren que la Comisión de Transportes y Comunicaciones haya llevado a cabo ningún análisis significativo de las ventajas del proyecto de ley de la carretera, ni que se hayan tenido en cuenta las objeciones al proyecto expresadas por los departamentos ministeriales pertinentes del Perú y las partes afectadas, como los pueblos indígenas de Purús. Las investigaciones de Global Witness han sacado a la luz posibles conflictos de intereses en la defensa de la carretera. Por lo tanto, debe convocarse con urgencia una comisión investigadora del Congreso que estudie estas afirmaciones.

Existen otras alternativas de desarrollo para Purús, una provincia en la que siempre han faltado inversiones en educación, sanidad y otros servicios estatales.

Podría darse prioridad al fomento de las conexiones comerciales con Brasil y la mejora de los servicios turísticos. Es más, las razones económicas que se esgrimen en defensa de la carretera Puerto Esperanza-Iñapari son discutibles. Podría decirse que sería mejor destinar los cientos de millones de dólares que se necesitarían para la construcción de la carretera a mejorar los servicios de los que goza la población de Purús y subsidiar medios de transporte alternativos. El presente informe se ha centrado en uno solo de los proyectos propuestos, la carretera de Purús, en el que parece faltar un proceso adecuado de toma de decisiones independiente. Esta carretera tendría unos impactos graves e irreversibles sobre el futuro de los bosques y pueblos de la Amazonía, y por este motivo requiere de la intervención urgente de legisladores y funcionarios de alto rango. No obstante, la carretera de Purús no es, ni mucho menos, un caso aislado. Al contrario, este debate es emblemático e ilustra elecciones y desafíos mucho mayores a los que se enfrentan los responsables políticos del Perú. Teniendo en cuenta que cada vez se planifican más proyectos de infraestructuras a gran escala en la región para contribuir a la extracción de recursos y estimular las economías emergentes, resulta crucial que se respeten plenamente los derechos de las comunidades forestales y el medio ambiente. No puede dejarse que los intereses políticos y económicos creados saboten el proceso.

REFERENCIAS

01. FAO, *Situación de los bosques de la cuenca del Amazonas, la cuenca del Congo y Asia sudoriental*, junio de 2011, p. 13
02. De los 62 países (todos con un mínimo de 10 millones de hectáreas forestales) evaluados con el método del paisaje forestal intacto desarrollado por Global Forest Watch solo en cinco de ellos quedaba un mínimo del 50% de bosque intacto, incluido el Perú. FAO, *Case Studies on Measuring and Assessing Forest Degradation*, diciembre de 2009, p. 6
03. FMI, *Perú: La estrella económica de América Latina*, 22 de febrero de 2013
04. Dourojeanni, A. et al., *Amazonía peruana en 2021*, 2010, pp. 55-60 y 66-72. Véanse también los perfiles de los proyectos de infraestructuras de la Carretera Interoceánica Sur y los proyectos hidroeléctricos Inambari y Pakitzapango elaborados por DAR: *El Acuerdo Energético*, julio de 2011; *Agenda Ambiental*, febrero de 2012; y *Propuestas para construir gobernanza en la Amazonía a través del transporte sostenible*, noviembre de 2010
05. Dourojeanni, A. et al., *Amazonía peruana en 2021*, 2010
06. En virtud de la legislación peruana, no pueden construirse caminos que atraviesen áreas protegidas. El Artículo 21.º a. de la Ley N.º 26834 establece: "En estas áreas no se permite la extracción de recursos naturales, así como modificaciones y transformaciones del ambiente natural". Disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/comisiones/1996/ambiente/lib05/LEY26834.HTM>
07. Dourojeanni, A. et al., *Amazonía peruana en 2021*, 2010, pp. 68, 78 y 87
08. SPDA et al., *Impacto de la vía terrestre de Inapari a Puerto Esperanza*, 2012, y Kometter et al., *Impacts of unsustainable mahogany logging in Bolivia and Peru* Ecology and Society 9(1): 12, 2004
09. Upper Amazon Conservancy, *Perú: La tala ilegal de caoba continúa en reserva para indígenas en aislamiento*, julio de 2010
10. Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR firmado por 25 congresistas y presentado ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso peruano el 19 de abril de 2012
11. La Federación de Comunidades Nativas de la Provincia de Purús (FECONAPU), la organización que representa a las comunidades indígenas de Purús, se opuso a los planes de construcción de la carretera en su declaración del 4 de mayo de 2012. Los ministerios se opusieron a la construcción en sus respuestas oficiales al proyecto de ley del Congreso: Ministerio del Ambiente, *Oficio N.º 1288-2013-SG/MINAM*, 1 de junio de 2012; Ministerio de Cultura, *Oficio N.º 093-2012-VMI-MC*, 7 de junio de 2012, y *Oficio N.º 095-2012-VMI-MC*, 11 de junio de 2012; y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, *Oficio N.º 091-2012-MTC/01*, 13 de junio de 2012
12. El Artículo 68.º de la Constitución del Perú estipula lo siguiente: "El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas". Disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/Constitu/Cons1993.pdf>
13. El Artículo 21.º a. de la Ley N.º 26834 estipula lo siguiente: "En estas áreas no se permite la extracción de recursos naturales, así como modificaciones y transformaciones del ambiente natural". Disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/comisiones/1996/ambiente/lib05/LEY26834.HTM>
14. El Artículo 5.º b. de la Ley N.º 28736 estipula que en las reservas indígenas "se prohíbe la realización de cualquier actividad distinta a la de los usos y costumbres ancestrales de los habitantes indígenas". Disponible en: [http://www.congreso.gob.pe/comisiones/2010/CEM_Problematica_indigena/_documentos/leyes%20de%20comunidades/\(6\)ley_protecciondepueblosindigenas28736.pdf](http://www.congreso.gob.pe/comisiones/2010/CEM_Problematica_indigena/_documentos/leyes%20de%20comunidades/(6)ley_protecciondepueblosindigenas28736.pdf)
15. Ley N.º 29875. Disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/imagenes/Leyes/29785.pdf>
16. Capítulo 18 sobre el Medio Ambiente del Tratado de Libre Comercio Perú-Estados Unidos. Disponible en: http://confiep.org.pe/facipub/upload/publicaciones/1/528/18medio_ambiente.pdf
17. Reglamento de la Ley del Derecho a la Consulta según el Decreto Supremo N.º 001-2012-MC. Disponible en: <http://sinia.minam.gob.pe/index.php?accion=verElemento&idElementoInformacion=1204>
18. El Proyecto de Ley N.º 1461/2012 PE para crear el SENACE fue aprobado por el Congreso el 22 de noviembre de 2012
19. El SERNANP interpuso una queja oficial el 4 de septiembre de 2012 ante la Fiscalía en Materia Ambiental de Ucayali después de que en una inspección se encontraran pruebas de deforestación ilegal y campamentos ilegales dentro de la concesión para conservación. Una segunda inspección llevada a cabo el 26 de septiembre de 2012 encontró más pruebas de que se estaba construyendo un camino dentro de la misma zona y junto a la Reserva Comunal Purús. En la queja se alegaba que el financiamiento del deforestación provenía de partidarios de la carretera
20. La Asociación de manejo de bosques de la Cuenca del río La Novia (MABOSINFRON) recibió el 24 de abril de 2012 una concesión para conservación que solo permite la reforestación y el aprovechamiento de productos forestales no madereros
21. Instituto Nacional de Estadística e Informática, *Ucayali: Compendio Estadístico Departamental*, 2010
22. Instituto Nacional de Estadística e Informática, *Ucayali: Compendio Estadístico Departamental*, 2010, p. 23
23. Apeco, *Actualización de Diagnóstico del Plan Maestro del Parque Nacional Alto Purús*, enero de 2011, p. 26
24. SPDA et al., *Puentes para la integración: Aportes desde la sociedad civil para la buena toma de decisiones sobre la conectividad de la provincia de Purús*, 2012, p. 16
25. SPDA et al., *Puentes para la integración: Aportes desde la sociedad civil para la buena toma de decisiones sobre la conectividad de la provincia de Purús*, 2012, p. 16
26. Apeco, *Actualización de Diagnóstico del Plan Maestro del Parque Nacional Alto Purús*, enero de 2011, p. 153
27. Apeco, *Actualización de Diagnóstico del Plan Maestro del Parque Nacional Alto Purús*, enero de 2011, p. 156
28. Apeco, *Actualización de Diagnóstico del Plan Maestro del Parque Nacional Alto Purús*, enero de 2011, p. 156
29. Correo electrónico del antropólogo Klaus Rummenhoeller a Global Witness. Estos pueblos indígenas viven en aislamiento voluntario y se cree que provienen de por lo menos cinco grupos indígenas diferentes: los murunahua, chitonahua, mastanahua, mascho-piro y culina. K. Rummenhoeller, *Plan antropológico del Parque Nacional Alto Purús y la Reserva Comunal Purús*, enero de 2010, p. 23
30. Proyecto de Ley N.º 14369/2005-CP y Proyecto de Ley N.º 01295/2006-CR
31. Plan de Acción para la Provincia de Purús establecido por el Decreto Supremo N.º 314-2008-RE; Comisión Multisectorial

- establecida el 17 de diciembre de 2008. Recomendación de la conexión aérea de la Comisión Multisectorial, *Plan de Acción para la Provincia de Purús*, 2008, p. 16
32. Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR. Disponible en: <http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2011.nsf>
 33. En la página 5 del proyecto de ley se hace referencia a las carreteras del Parque Nacional de Yellowstone, en EE. UU., como ejemplo para Purús. Las páginas 6-8 contienen mapas con el posible trazado que seguiría la carretera y en las páginas 11-12 se indica que la carretera es viable desde el punto de vista ambiental. El párroco Miguel Piovesan constantemente hace referencia a una carretera: véanse su revista *Palabra Viva* y su programa de radio "Radio Esperanza". Los medios de comunicación también hacen referencia a una carretera: véanse, por ejemplo, La República, *El dilema de Purús: ¿carretera o conservación?*, del 30 de septiembre de 2012; El Comercio, *Purús: La historia de una carretera imposible en una selva única*, del 15 de enero de 2013; y The Guardian, *New Amazon highway 'would put Peru's last lost tribes at risk'*, del 1 de julio de 2012
 34. Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. Disponible en: <http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2011.nsf>
 35. El nombre completo de la Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente es Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, Afroperuanos, Ambiente y Ecología. Decisión de la Comisión Ejecutiva de remitir el proyecto de ley a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, Afroperuanos, Ambiente y Ecología, disponible en: <http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2011.nsf>
 36. Por ejemplo, en un encuentro de alto nivel sobre la situación de Purús celebrado el 17 de agosto de 2012 con un grupo de ONG y académicos, Carlos Tubino declaró que "obligar a la población a no tener nunca una conectividad terrestre supone condenarles a una pobreza permanente"; Miguel Piovesan, en la revista de su parroquia, *Palabra Viva*, y su estación de radio, "Radio Esperanza", menciona repetidamente la falta de desarrollo como argumento a favor de la construcción de la carretera
 37. Instituto Nacional de Estadística e Informática, *Ucayali: Compendio Estadístico Departamental*, 2010, p. 46
 38. Apeco, *Actualización de Diagnóstico del Plan Maestro del Parque Nacional Alto Purús*, enero de 2011, p. 170
 39. Instituto Nacional de Estadística e Informática, *Ucayali: Compendio Estadístico Departamental*, 2010, p. 68
 40. Instituto Nacional de Estadística e Informática, *Ucayali: Compendio Estadístico Departamental*, 2010, p. 77
 41. De los 1882 distritos del Perú el índice de desarrollo humano de Purús se encuentra en el n.º 1516 y la esperanza de vida en el n.º 1552. La renta per cápita es de 219 soles (US\$85). Capítulo de Desarrollo humano de Perú, *Aproximación al índice de desarrollo humano 2007*, p. 200. Disponible en: <http://hdr.undp.org/en/reports/nationalreports/latinamericathecaribbean/peru/idh2009-peru-vol2-anexos.pdf>
 42. Como se menciona en la página 9 del Proyecto de Ley N.º 1035/2011-CR; entrevista de Global Witness con WWF Perú, noviembre de 2012; y funcionarios entrevistados por el diario El Comercio en El Comercio, *Purús: la historia de una carretera imposible en una selva única*, 15 de enero de 2013
 43. Entrevistas de Global Witness a representantes de dos ONG internacionales, noviembre de 2012
 44. En 2007 Iñapari contaba con una población de 1288. Instituto Nacional de Estadística e Informática, *Compendio Estadístico del Departamento de Madre de Dios*, 2009, p. 36
 45. Marco Dourojeanni, *Perú: El caso de la carretera Iñapari-Puerto Esperanza*, 10 de junio de 2012
 46. FECONAPU, *Propuesta para el Desarrollo de la Provincia de Purús*, 5 de marzo de 2012
 47. Declaraciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el debate sobre Purús organizado por Verónica Mendoza en el Congreso el 14 de septiembre de 2012; y El Comercio, *Ambiente propone mejorar conexión aérea con Purús*, 15 de septiembre de 2012
 48. El Artículo 68 de la Constitución del Perú estipula lo siguiente: "El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas"; el Artículo 21.º a de la Ley N.º 26834 establece: "En estas áreas no se permite la extracción de recursos naturales, así como modificaciones y transformaciones del ambiente natural"
 49. El párrafo 18.2.2 del Tratado de Libre Comercio entre Perú y los Estados Unidos considera inapropiado cualquier debilitamiento de la legislación ambiental de las Partes
 50. SPDA et al., *Puentes para la integración: Aportes desde la sociedad civil para la buena toma de decisiones sobre la conectividad de la provincia de Purús*, 2012
 51. Véanse Laurance et al., *Impacts of Roads and Linear Clearings on Tropical Forests*, Trends in Ecology and Evolution 24 (12), 2009: pp. 659-669; Alves, D. S., *Space-time dynamics of deforestation in Brazilian Amazonia*. International Journal of Remote Sensing 23 (14), 2002: pp. 2903-2908; y Nepstad, D. et al., *Road paving, fire regime feedbacks, and the future of Amazon forests*, Forest Ecology and Management 154(3), 2001: pp. 395-407
 52. Instituto Socioambiental, *Almanaque Brasil Socioambiental*, 2008, p. 336. Disponible en: http://books.google.co.uk/books?id=ggD3In5t_FIC&lpg=PA1&dq=almanaque+brasil&pg=PA2&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
 53. Dourojeanni, A. et al., *Amazonía peruana en 2021*, 2010, p. 66
 54. Global Witness documentó la deforestación en noviembre de 2012
 55. Entrevistas de Global Witness al párroco Miguel Piovesan y al diácono José Manuel Ortiz, noviembre de 2012
 56. Comunicado de prensa de la Defensoría del Pueblo, *Defensoría del pueblo recomendó al poder ejecutivo intensificar lucha contra la minería ilegal*, 5 de febrero de 2013
 57. Según el Instituto Geológico Minero y Metalúrgico (INGEMMET) citado en SPDA, *La problemática minera y la experiencia del consultorio jurídico gratuito de la SPDA en Madre de Dios (2010-2011)*, enero de 2012, p. 19
 58. SPDA, *La problemática minera y la experiencia del consultorio jurídico gratuito de la SPDA en Madre de Dios (2010-2011)*, enero de 2012, p. 22
 59. SPDA, *Infografía: minería ilegal en Madre de Dios*, 10 de agosto de 2012
 60. Dourojeanni, A. et al., *Amazonía peruana en 2021*, 2010, p. 68; y Appling y Salisbury, *Análisis de los impactos socioambientales de las carreteras en la Amazonía: Carretera de Puerto Esperanza a Iñapari en Perú*, 2012
 61. Appling y Salisbury, *Análisis de los impactos socioambientales de las carreteras en la Amazonía: Carretera de Puerto Esperanza a Iñapari en Perú*, 2012
 62. SERNANP, *INFORME N.º 07-2012-SERNANP-PNAP-CSSP*, 2 de octubre de 2012; y SERNANP *INFORME N.º 014-2011-SERNANP-RCP/J*, 12 de octubre de 2011.
 63. Salisbury y Fagan, *Coca and conservation: cultivation, eradication, and trafficking in the Amazon borderlands*, 2011
 64. El 4 de mayo de 2012 AIDSESEP, la organización de indígenas más grande del Perú, junto con ORAU (la división regional de Ucayali de AIDSESEP), y FECONAPU, suscribieron la Declaración de Pucallpa oponiéndose firmemente al proyecto de la carretera.

- FENAMAD, la organización indígena que representa a las comunidades de Madre de Dios, también se pronunció en contra del proyecto el 8 de junio de 2012
65. Ley N.º 29875 del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios, disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/imagenes/Leyes/29785.pdf>
 66. El Artículo 5.º b de la Ley N.º 28736 estipula que en las reservas indígenas “se prohíbe la realización de cualquier actividad distinta a la de los usos y costumbres ancestrales de los habitantes indígenas”. Disponible en: [http://www.congreso.gob.pe/comisiones/2010/CEM_Problematika_indigena/_documentos/leyes%20de%20comunidades/\(6\)ley_protecciondepueblosindigenas28736.pdf](http://www.congreso.gob.pe/comisiones/2010/CEM_Problematika_indigena/_documentos/leyes%20de%20comunidades/(6)ley_protecciondepueblosindigenas28736.pdf)
 67. Upper Amazon Conservancy, *Perú: La tala ilegal de caoba continúa en reserva para indígenas en aislamiento*, julio de 2010, p. 2
 68. Véase Survival International, *Threats to uncontacted tribes: disease* en <http://www.survivalinternational.org/campaigns/threats>
 69. Upper Amazon Conservancy, *Perú: La tala ilegal de caoba continúa en reserva para indígenas en aislamiento*, julio de 2010, p. 3
 70. Entrevista de Global Witness a Víctor Grández Saldaña, noviembre de 2012
 71. Carta de Víctor Grández a Global Witness, 26 de abril de 2013
 72. Entrevista de Global Witness a Miguel Piovesan, noviembre de 2012
 73. SERNANP, *OFICIO N.º 023-2012-SERNANP-RCP-J*, 13 de marzo de 2012
 74. FENAMAD, *Presencia de indígenas aislados documentada en la línea del proyecto*, 30 de julio de 2012. Disponible en: http://fenamad.org.pe/detalle-noticias-fenamad.php?cod_noticia=81
 75. *Palabra Viva*, 7 de junio de 2012, p. 1981
 76. *Palabra Viva*, 12 de junio de 2012, p. 1820
 77. Global Witness tiene en su poder una copia del archivo de audio de la retransmisión del programa en Radio Esperanza, fecha desconocida
 78. Entrevistas de Global Witness con FECONAPU y Ecopurús, noviembre de 2012
 79. FECONAPU, *Declaramos persona no grata al párroco Miguel Piovesan representante de la iglesia Católica en la localidad de Puerto Esperanza de la Provincia de Purús*, 5 de marzo de 2012
 80. FECONAPU, *Declaramos persona no grata al párroco Miguel Piovesan representante de la iglesia Católica en la localidad de Puerto Esperanza de la Provincia de Purús*, 5 de marzo de 2012
 81. Entrevista de Global Witness con Ecopurús, noviembre de 2012
 82. Policía Nacional de Ucayali, *Oficio N.º 062-2003-VI-DIRTEPOL-U/SEC*, 2003
 83. Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones durante la quinta sesión extraordinaria el 1 de junio de 2012. Disponible en: <http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2011.nsf>
 84. Recomendaciones que aparecen en la sección IV del dictamen de la Organización Regional AIDSEP Ucayali (ORAU), la Municipalidad Provincial de Tahuamanu, donde se encuentra Iñapari, y la Comisión Ambiental Regional de Madre de Dios (un grupo multilateral); Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones durante la quinta sesión extraordinaria el 1 de junio de 2012. Disponible en: <http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2011.nsf>
 85. Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones durante la quinta sesión extraordinaria el 1 de junio de 2012. Disponible en: <http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2011.nsf>
 86. Video de la quinta sesión extraordinaria de la Comisión disponible en Youtube en: <http://www.youtube.com/watch?v=Ny0kiJ2anfE>
 87. Ministerio del Ambiente, *Oficio N.º 1288-2013-SG/MINAM*, 1 de junio de 2012
 88. Ministerio de Cultura, *Oficio N.º 093-2012-VMI-MC*, 7 de junio de 2012, y *Oficio N.º 095-2012-VMI-MC*, 11 de junio de 2012; y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, *Oficio N.º 091-2012-MTC/O1*, 13 de junio de 2012
 89. Consejo Directivo del Congreso, *Oficio N.º 173-2012-2013-DO-CD/CR*, 5 de noviembre de 2012
 90. Comisión de Pueblos Indígenas y Ambiente, *Plan de Trabajo para el periodo anual de sesiones 2011-2012*, p. 1
 91. Entrevista de Global Witness a Víctor Grández Saldaña, noviembre de 2012
 92. Víctor Grández está siendo investigado por la Fiscalía Provincial de Loreto por malversación de fondos. Véase la queja oficial N.º 181-2008-MP-FPM-MRC-CC que se menciona en la Comisión de Inmunidad Parlamentaria, *Oficio N.º 3 2012 CLIP/PJ*, 2012. Véase también La República, *Congresista Víctor Grández será juzgado sin levantarle inmunidad parlamentaria*, 13 de septiembre de 2012. Disponible en: <http://www.larepublica.pe/13-09-2012/congresista-victor-grandez-sera-juzgado-sin-levantarle-inmunidad-parlamentaria>
 93. El Comercio, *Comisión de Ética investigará a congresistas Acha, Bardález y Grández*, 25 de febrero de 2013; Andina, *Comisión de Ética analizará de oficio denuncia contra congresista Víctor Grández*, 2 de enero de 2013; y La República, *Comisión de Ética investigará a congresistas Bardález, Grández y Acha*, 25 de febrero de 2013. Disponible en: <http://www.larepublica.pe/25-02-2013/comision-de-etica-investigara-congresistas-bardalez-grandez-y-acha>
 94. Carta de Víctor Grández a Global Witness, 26 de abril de 2013
 95. Véanse, por ejemplo, las contribuciones de Aguirre a la revista *Palabra Viva*, disponibles en: <http://www.parroquiapurús.org/revista-palabra-viva/antiores/palabraviva34.pdf>. Según la revista *Palabra Viva*, el 15 de diciembre de 2011 Piovesan, Aguirre y otras personas asistieron a una reunión del Congreso para expresar su apoyo al proyecto de ley de Tubino
 96. Entrevista de Global Witness con ONG nacionales e internacionales, noviembre de 2012 y marzo de 2013
 97. Entrevista de Global Witness a dos exfuncionarios municipales, marzo de 2013
 98. Entrevista de Global Witness a Shagundo Suárez, Presidente de Ecopurús, noviembre de 2012
 99. Los precios de la caoba peruana para la exportación a EE. UU. oscilaron entre los 1655 y los 1702 dólares estadounidenses (\$US) por metro cúbico en 2011. OIMT, *Informe sobre el Mercado de Maderas Tropicales 16:23*, 1-15 de diciembre de 2011, p. 10
 100. SPDA *et al.*, *Impacto de la vía terrestre de Iñapari a Puerto Esperanza*, 2012, y Kometter *et al.*, *Impacts of unsustainable mahogany logging in Bolivia and Peru Ecology and Society* 9(1): 12, 2004
 101. Se calcula que el 95% de la economía depende directa o indirectamente de la tala, mientras que un 41% de la industria se dedica al procesamiento de la madera. Gobierno Regional de Ucayali, *Plan Estratégico Institucional 2007-2012*, 2007, p. 13 y p. 32. Estimación de la tala ilegal en Ucayali proveniente de la entrevista de Global Witness a Jorge Manuel Ticona, de la Fiscalía en Materia Ambiental de Ucayali, noviembre de 2012
 102. Séptima disposición complementaria de la Ley N.º 27308 Forestal y de Fauna Silvestre publicada el 16 de julio de 2000, disponible en: <http://dgffs.minag.gob.pe/pdf/ley27308.pdf>

103. Véase Round River Conservation Studies, *The Race for Peru's Last Mahogany Trees: Illegal Logging and the Alto Purús National Park*, marzo de 2007; e INRENA, *Situación actual de la extracción ilegal de madera en el sector nororiental del Parque Nacional Alto Purús, Reserva Comunal Purús y su zona de amortiguamiento*, 2007
104. Véase Round River Conservation Studies, *The Race for Peru's Last Mahogany Trees: Illegal Logging and the Alto Purús National Park*, marzo de 2007; e INRENA, *Situación actual de la extracción ilegal de madera en el sector nororiental del Parque Nacional Alto Purús, Reserva Comunal Purús y su zona de amortiguamiento*, 2007
105. Entrevistas de Global Witness con SERNANP, Javier Bonilla, WWF Perú y Upper Amazon Conservancy. En 2009 se arrestó al conocido maderero Roland Patnógic Rengifo, alias "gin-gin", y a dos pilotos de la Policía por transportar caoba ilegal de Puerto Esperanza a Pucallpa en un vuelo policial. El Comercio, *Antonov de la Policía transportaba caoba ilegal de Purús a Pucallpa*, 2 de marzo de 2009
106. Hoja de cálculo del Organismo de Supervisión de los Recursos Forestales y de Fauna Silvestre (OSINFOR) con las supervisiones de Ucayali, entregada por la DEFFS a Global Witness en Pucallpa en noviembre de 2012
107. Las firmas de los permisos de aprovechamiento de la madera transportada por río supuestamente fueron falsificadas por funcionarios de la DEFFS de Ucayali. Javier Bonilla, *Solicitud investigación de actos de corrupción en la DEFFS Ucayali*, 23 de noviembre de 2011
108. Autoridades indicadas: Gobierno regional de Madre de Dios, Municipalidad de Tahuamanu, Gerencia subregional de Purús y Municipalidad de Purús. Contrato de Agro Industrial SAC, 18 de junio de 2007
109. Consolidado Catahua, *Resumen público de plan de manejo forestal*, fecha desconocida
110. Parroquia de Purús, *Palabra Viva N.º 25 julio-agosto de 2007*, 2007
111. Carta de Carlos Vinicio Rigo Nico a Global Witness, 25 de abril de 2013
112. Abel Chapay aparece como Presidente del "Frente social para el desarrollo integral de la provincia del Purús" en *Palabra Viva*, 12 de junio de 2012, p. 1815
113. Entrevistas de Global Witness con el SERNANP, FECONAPU y Ecopurús, noviembre de 2012
114. Entrevistas de Global Witness con FECONAPU y Ecopurús, noviembre de 2012
115. Correo electrónico de David Salisbury a Rainforest Alliance citado en Round River Conservation Studies, *The Race for Peru's Last Mahogany Trees: Illegal Logging and the Alto Purús National Park*, marzo de 2007, p. 43; y FSC-Watch, *Certification of Forestal Venao, Peru: another FSC credibility disaster*, courtesy of SmartWood and WWF, 20 de julio de 2007. El doctor David Salisbury de la Universidad de Richmond ha publicado numerosos estudios sobre asuntos de conservación en Ucayali
116. Carlos Tubino era Jefe político militar de Ucayali en 1996 según el sitio web de su partido. Disponible en: <http://bankada.pe/interview/carlos-mario-tubino-arias-schreiber/>
117. Entrevista de Global Witness a un excontratista de la Marina peruana, noviembre de 2012
118. Entrevista de Global Witness con SERNANP y WWF Perú, noviembre de 2012
119. Carta de Carlos Tubino a Global Witness, 19 de abril de 2013
120. Bastos et al., *Mercury in the environment and riverside population in the Madeira River Basin, Amazon, Brazil*, Science of the Total Environment, 368(1), p. 344–351, 2006; y comunicado de prensa de la Defensoría del Pueblo, *Defensoría del pueblo recomendó al poder ejecutivo intensificar lucha contra la minería ilegal*, 5 de febrero de 2013
121. Ministerio del Ambiente, *Minería aurífera en Madre de Dios y contaminación con mercurio*, 2011, p. 15
122. En 2008 se calcula que la producción de oro de Madre de Dios fue de 16725 kg o 469 millones de dólares estadounidenses (US\$). Ministerio de Energía y Minas, *Minería aurífera en el departamento de Madre de Dios*, 2009
123. Citado en La República, *Minería ilegal actúa aliada a otras actividades criminales*, 17 de enero de 2013
124. MercoPress, *Gold becomes Peru's main export item in the first quarter of 2012*, 9 de mayo de 2012
125. Roque Benavides es fundador y Presidente de Reflexión Democrática. Luciana León aparece como una de las beneficiarias del programa de Reflexión Democrática "Impulso para un mejor Congreso", que incluye financiamiento para campañas electorales de candidatos al Congreso. Disponible en: http://www.reflexiondemocratica.org.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=388&menid=104. Véase también: Diario La Primera, *Dueño de Yanacocha compra a 22 candidatos al Congreso*, 26 de febrero de 2011; y La Mula, *Los impulsos legislativos de Reflexión Democrática*, 13 de marzo de 2011
126. Véase el perfil de Forbes en <http://www.forbes.com/profile/roque-ganoza/>; y Mining.com, *Peru abandons Newmont's \$4.8 billion Conga*, 28 de agosto de 2012
127. BBC News, *Peru state of emergency over Conga mine to expire*, 2 de septiembre de 2012; The Guardian, *Peru's environment minister hails 'landmark' mining reforms*, 4 de septiembre de 2012; y La República, *Muertos en Cajamarca suben a 5 - mientras la región vive en un clima de tensión*, 6 de julio de 2012
128. Carta de Reflexión Democrática a Global Witness, 22 de abril de 2013
129. El Comercio, *Parlamentarios con intereses privados se ubican en estratégicas comisiones*, 25 de agosto de 2011; La Primera, *Fujimorista contamina el ambiente*, 10 de mayo de 2011; e Infos, *Qué hacemos con la Comisión de Energía y Minas*, 23 de febrero de 2012
130. La República, *Pulgar Vidal lamentó que contaminador de río Ramis sea un congresista*, 18 de septiembre de 2012; La Mula, *Enjuiciarían a congresista Ccama por contaminación de río Ramis*, 18 de septiembre de 2012; y Pachamama Radio, *Puno: Iniciarán juicios orales a congresista Ccama por contaminación dijo el ministro del Ambiente*, 18 de septiembre de 2012
131. Datos Perú, *Luis Dyer E.I.R.L.*
132. La familia Dyer es propietaria de las empresas mineras Ausinca Perú y Apurimac Ferrum. Datos Perú, *Ausinca Perú y Apurimac Ferrum*
133. Carta de Carmen Omonte a Global Witness, 24 de abril de 2013

Global Witness investiga los conflictos y la corrupción vinculados con los recursos naturales, así como los abusos medioambientales y de los derechos humanos relacionados con los mismos, y lucha por prevenirlos.

Cuando en este informe se menciona 'Global Witness', se hace referencia a Global Witness Limited, una sociedad limitada por garantía registrada en Inglaterra bajo el n.º 2871809.

Global Witness
6th Floor, Buchanan House
30 Holborn
London
EC1N 2HS
United Kingdom

Teléfono: +44 207 492 5820
Fax: +44 207 492 5821
mail@globalwitness.org
www.globalwitness.org

© Global Witness Limited, 2013

ISBN: 978-0-9573228-9-9