La Carretera Ilegal “Nueva Italia – Puerto Breu”

UNA GRAN AMENAZA PARA LOS PUEBLOS INDÍGENAS DE YURUA, ALTO TAMAYA Y ALTO JURUÁ

Asociación Ambiental de la Comunidad Ashéninka Pocharipankoky Pikiyaco Yurúa (AACAPPY)
Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral del Yurúa Yono Sharakoiai (ACONADIYSH)
Asociación de Conservación Comunal Yurúa (ACC-Yurúa)
Associação Ashaninka do Rio Amônia – Apiwtxa
Comissão Pró-Índio do Acre – CPI-ACRE
Comunidad Nativa Sawawo (Hito 40)
Comunidad Nativa de Saweto
Organización Regional de AIDESEP-Ucayali (ORAU)
Organização dos Povos Indígenas do Rio Juruá – OPIRJ
Upper Amazon Conservancy (UAC)

LA LUCHA DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS DE YURÚA, ALTO TAMAYA Y ALTO JURUÁ CONTRA LA CARRETERA ILEGAL "NUEVA ITALIA – PUERTO BREU" (UC 105)

INTRODUCCIÓN

Este reporte presenta información relacionada con la apertura ilegal de la trocha de la carretera UC 105 que va de Nueva Italia a Puerto Breu, Perú, por parte de empresas madereras y otros grupos interesados que actúan de manera ilícita. El reporte también presenta una serie de documentos oficiales, mapas y discursos de los líderes, que muestran el riesgo que representa este emprendimiento para los pueblos indígenas y comunidades tradicionales de esta región.

A principios de agosto de 2021, el Comité de Vigilancia Comunitaria Sawawo (Hito 40) confirmó a organizaciones aliadas que el frente de apertura de la carretera UC-105 (Nueva Italia-Puerto Breu) ya estaba aproximadamente a 11,3 km de la frontera con Brasil, en la cabecera del río Amônia. Desde principios de agosto de 2021, el Comité Sawawo ha estado en una expedición por el río Amônia para verificar las acciones ilegales de los madereros en la región e identificar el tamaño del impacto, número de máquinas, qué empresa es responsable y cuántos trabajadores hay en el zona.

El comité de vigilancia de Sawawo informó que cerca de las coordenadas geográficas "Latitud -9.514506, Longitud -72.975859" ya hay dos tractores de dos empresas madereras. Estos ya están abriendo la ruta ilegal de la carretera Nueva Italia – Puerto Breu (Ver Anexo, p. 25). La organización Asociación de Comunidade Nativas para el Desarrollo Integral de Yurúa Yono Sharakoiai – ACONADIYSH (2021), publicó el 10 de agosto de 2021 en su página de Facebook una carta abierta señalando el problema que vive la comunidad Sawawo con la invasión de una empresa maderera en su territorio (ver p. 18).

Por estos hechos, es urgente actuar contra la apertura de esta vía, que amenaza a más de 30 comunidades indígenas de Brasil y Perú, en las regiones de Ucayali, Alto Tamaya y Alto Juruá. Benki Piyãko, líder del pueblo Ashaninka del río Amônia en Brasil, informa: "Aquí en nuestra franja fronteriza, aquí en el río Amônia, en el Alto Juruá, los indígenas estamos siendo amenazados por una carretera que viene de Perú a nuestra frontera en el valle del Jurua. El proyecto vial va desde Ucayali, cruza el río Amônia hasta llegar a Juruá. Y esta carretera está siendo construida por madereros. Este no es un proyecto del gobierno. Estos son proyectos de empresas y tienen un gran impacto en las decisiones estatales y gubernamentales. ... Hay comunidades que están sufriendo los impactos que ya han ocurrido, las drogas que invadieron sus territorios, la prostitución que vivía dentro de su territorio, la caída de líderes que hoy dejaron sus territorios, porque estas empresas se los llevaron o incluso mataron ellos. Esto es difícil para nosotros. Vamos a luchar por los derechos de nuestros pueblos porque sabemos que es nuestro derecho, es mi derecho, es su derecho, es el derecho de una nación, es el derecho del mundo. Tenemos que mirar la gran riqueza que tenemos cuando miramos el bosque, cuando miramos el mundo, diciendo: este verde defiende al mundo, este verde no solo defiende a los pueblos indígenas. Entonces la responsabilidad es mía y de ustedes, que defienden los derechos de la naturaleza y los pueblos indígenas. Somos responsables de lo que creemos. Luchemos juntos".

Fotos del Comité de Vigilancia de la Comunidad Nativa Sawawo (Hito 40) tomadas a principios de agosto de 2021.

Figura 1. Equipo del Comité de Vigilancia de Sawawo en expedición al lugar donde ya se encuentra ubicado un tractor maderero en el río Amônia en Perú (Foto: Comité de Vigilancia de la Comunidad de Sawawo).

Figura 2. Tractor de la empresa maderera en la cabecera del río Amônia abriendo paso a la carretera Nueva Italia – Puerto Breu, agosto de 2021 (Foto: Comité de Vigilancia Comunitaria de Sawawo).

Figura 3. El equipo de Sawawo frente a un tractor maderero, agosto de 2021
(Foto: Comité de Vigilancia Comunitaria de Sawawo).

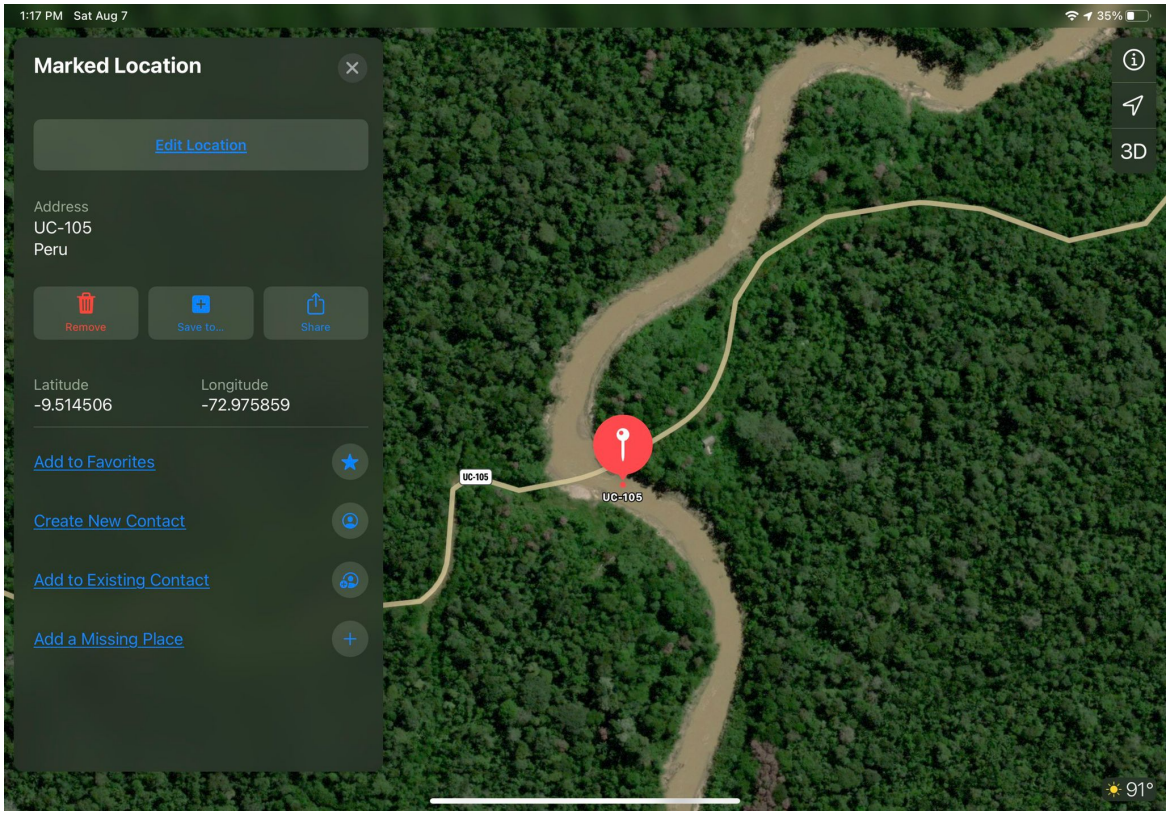

Figura 4. Posición aproximada de los tractores madereros en el río Amônia, Perú.

LA FALTA DE RESPETO A LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y SUS DERECHOS

A lo largo de la frontera Brasil-Perú, se continúa promoviendo la construcción de carreteras, sin respetar el derecho a la Consulta y Consentimiento Libre, Previo e Informado (CCLPI) establecido en instrumentos de derecho internacional aceptados por Brasil y Perú y ampliamente desarrollados por la jurisprudencia nacional e internacional sobre (RCA 2018: 1). Perú es signatario del "Convenio 169 de la OIT" (ver OIT 2014) y la "Declaración Internacional de los Pueblos Indígenas" (ver UNIC-Rio 2009), que exigen que se implemente el derecho a la consulta y el consentimiento libres, previos e informados.

La "*Red de Cooperación Amazónica*" (RCA) enfatiza que "es fundamental aclarar que cualquier proceso de consulta para medidas administrativas y legislativas que afecten los derechos de los pueblos indígenas y tradicionales, independientemente del concepto que se utilice para referirse a ellos, debe cumplir con estándares, contenido y alcance del instituto jurídico de la ley CCLPI establecido en instrumentos de derecho internacional aceptados por Brasil y ampliamente desarrollados por la jurisprudencia nacional e internacional al respecto "(RCA 2018: 1).

De acuerdo con las Directrices de la RCA para los Protocolos de Consentimiento y Consulta Autónoma (2019), se deben destacar los siguientes aspectos que explican el derecho CCLPI:

- **la consulta es una obligación del estado**
- **la consulta debe ser previa**
- **la consulta debe ser gratuita**
- **la consulta debe ser informada**
- **la consulta debe realizarse de buena fe**
- **la consulta debe tener un efecto, es decir, influir en la decisión del Estado**
- **la consulta no se trata solo de responder "sí" o "no"**
- **la consulta no es solo una reunión**
- **la consulta tiene como objetivo llegar a acuerdos u obtener el consentimiento de los pueblos. Todos los acuerdos deben ser cumplidos y respetados por las partes, es decir, los acuerdos son vinculantes. (RCA 2019, p. 67)**

LA CARRETERA "UC 105": UNA HISTORIA LLENA DE IMPACTOS

La carretera denominada "UC-105" comenzó como "OX1", una carretera de 108 km abierta en 1988 por la empresa "Occidental Petroleum" para unir su puerto de Nueva Italia con los pozos perforados en Platanal, en medio del río Tamaya. "Occidental Petroleum" abandonó la carretera entre 1990 y 1993 (Hazera & Salisbury 2008).

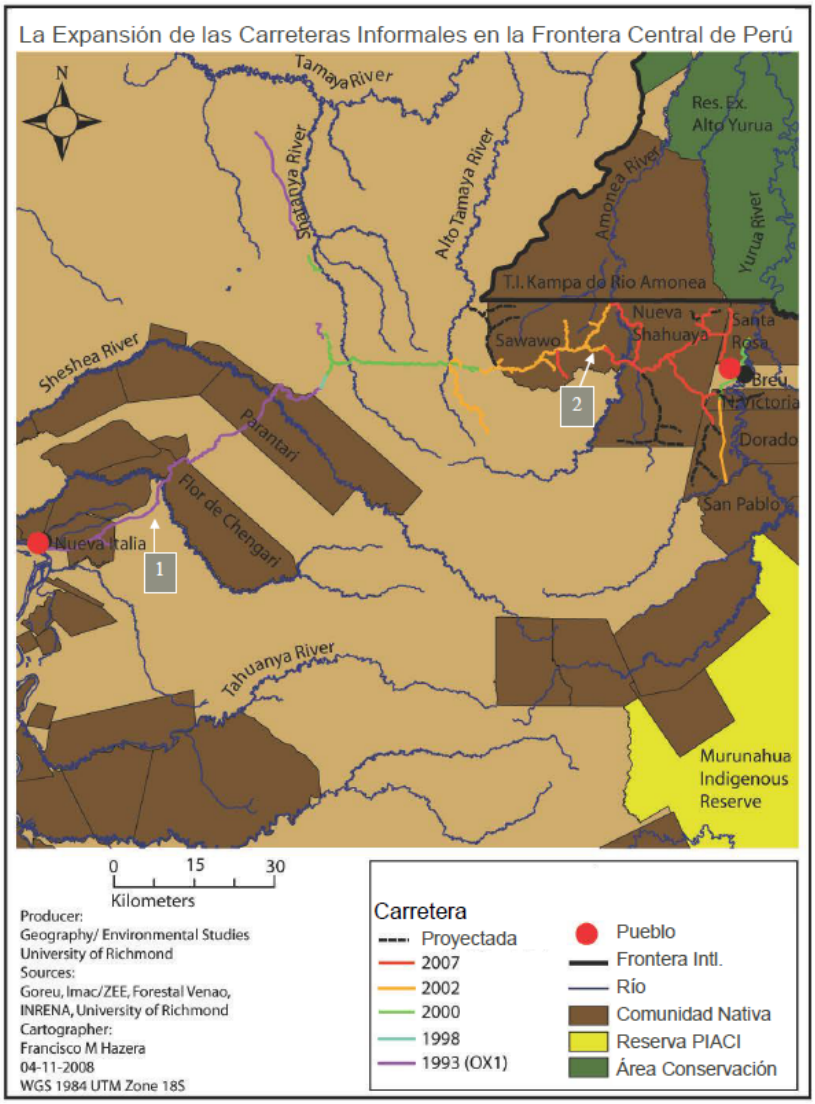

Figura 5. La expansión de una carretera de exploración petrolera y una red de caminos forestales amenazaron los bosques y los pueblos del Yurúa en Perú y Alto Juruá en Brasil. Fonte: Hazera & Salisbury (2008).

En 1998, la empresa maderera Forestal Venao y algunos residentes de la recién nombrada Comunidad Nativa Sawawo-Hito 40 comenzaron a rehabilitar la carretera OX1 con el objetivo de expandirla hacia el oeste hasta el río Yurua.

Una vez en la cabecera del río Yurua, Forestal Venao ayudó a la Comunidad Nativa Nueva Shahuaya a obtener su título de propiedad para seguir cosechando madera dura en esta y otras comunidades indígenas.

Entre 1998 y 2007, la carretera OX1 de 108 km se expandió hacia el oeste como una red de 268 km de senderos y caminos forestales en su mayoría ilegales (Hazera & Salisbury 2008). Algunos senderos invadieron ilegalmente el territorio brasileño, es decir, el Territorio Indígena Kampa do Rio Amônia. Fue entonces cuando los Ashaninka de Amônia en Brasil lucharon intensamente contra las invasiones y lograron detener las actividades ilegales en su territorio. El Estado brasileño sólo actuó después de las denuncias e intervenciones de los Ashaninka del río Amônia, quienes se sentían muy amenazados por las invasiones de su territorio por madereros peruanos (Piyãko et al. 2007). Las actividades en suelo brasileño no solo amenazaron la vida del pueblo Asháninka, su cultura y su hábitat.

En ese momento, entre 2000 y 2006, las comunidades indígenas peruanas no tenían la misma fuerza movilizadora para intervenir con el Estado peruano (Salisbury, López & Alvarado 2011). Muchos de ellos incluso participaron en los planes de acción de las empresas madereras peruanas.

Prácticamente casi abandonada, la vía vial reapareció en los planes del Gobierno Regional de Ucayali en 2008 (DRSTCU 2008: 147) y del Ministerio de Relaciones Exteriores-Ministerio de Desarrollo Fronterizo en 2010 (Ampuero 2010) a pesar de representar una gran preocupación para la población indígena de Yurúa (ACONADIYSH 2004: 54).

En 2021, la vía fue nuevamente impulsada por el Congreso Nacional del Perú, el alcalde del Municipio de Satipo y alcaldes de ciudades de Ucayali, a pesar de no seguir un proceso formal de creación, no respetar el derecho de las comunidades indígenas a la consulta y consentimiento previo, libre e informada y coincidir con varias pistas clandestinas creadas por el narcotráfico.

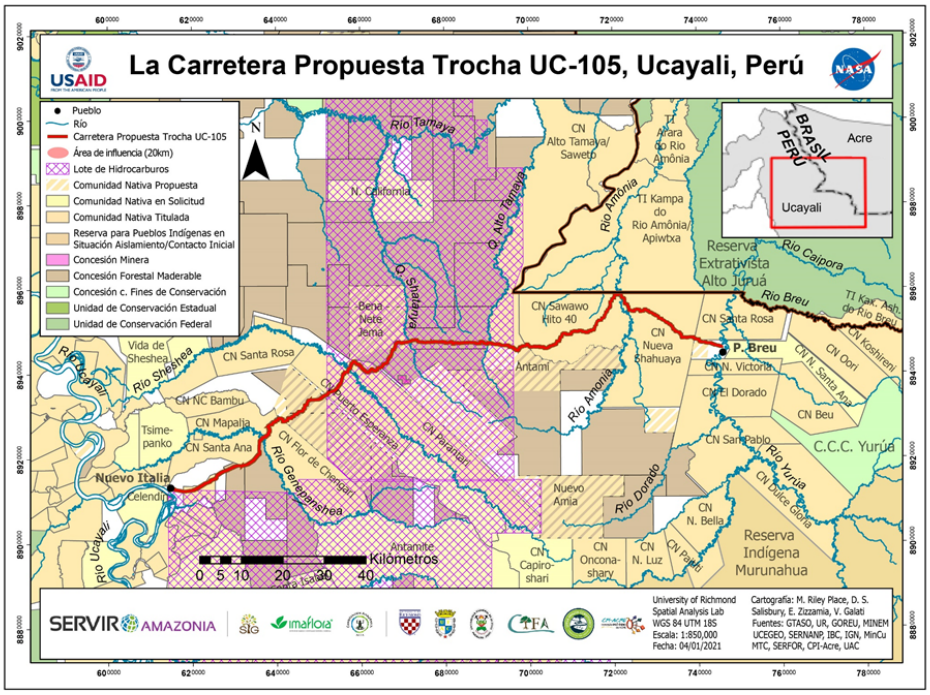

Figura 6. El recorrido de la carretera UC-105. La Carretera Propuesta Nueva Italia – Puerto Breu atravesaría una zona de alta diversidad biológica y cultural en las cabeceras de los cursos Sheshea, Shatanya, Alto Tamaya y Alto Juruá-Yurua. Fuente: Salisbury et al. (2021).

El 12 de julio de 2021, el Poder Ejecutivo peruano, a través del expresidente Francisco Rafael Sagasti, analizó el proyecto de ley No. 6916/2020-CR (Comisión de Transportes y Comunicaciones 2021), que declara la necesidad pública e interés nacional de la Carretera Interoceánica Vial Centro (Congreso de la República Perú 2021). Utilizando las vías nacionales y departamentales existentes, el proyecto de ley propone la pavimentación de 102 km de la carretera que va desde Bolognesi (capital del distrito de Tahuania) hasta Puerto Breu (capital del distrito de Yurúa), en la región de Ucayali, cerca de la frontera con Brasil, que actualmente se encuentra en condición de “tramo transitable” (DAR 2021).

Según la organización peruana Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), el mencionado Proyecto de Ley No. 6916/2020-CR plantea preocupaciones sobre los daños ambientales y sociales que puede causar el proyecto vial, como aumento de la deforestación, tráfico de drogas y otras economías ilícitas. Otros riesgos mencionados son la mayor

incidencia de enfermedades infecciosas, el impacto en la zona de amortiguamiento de la reserva comunal El Sira y en los derechos de los pueblos indígenas.

La decisión del Ejecutivo del Estado peruano sobre el proyecto de ley, emitida mediante Oficio No. 430-2021-PR de 12 de julio, enfatiza que “las declaraciones de interés nacional y necesidad pública en inversiones del Estado, aunque pueden ser meramente declarativas, no son consistentes con los procesos de evaluación de la viabilidad de proyectos establecidos en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones” (DAR 2021).

El Ejecutivo también indica que "la construcción de carreteras transfronterizas en territorio amazónico no constituye la mejor forma de incrementar el comercio bilateral y la integración con Brasil, sino que más bien podría acarrear consecuencias no deseadas como el aumento de la deforestación y de las actividades ilícitas en el área de influencia de las nuevas vías terrestres como ha sido el caso de la Carretera Interoceánica Sur Perú-Brasil”, como ya advirtieron la organización indígena Organización Regional de AIDESEP-Ucayali ORAU, DAR y otras instituciones (Infraestructura y Amazonía 2021).

IMPACTOS AMBIENTALES

Según el análisis de los impactos sociales y ambientales de la propuesta carretera UC-105 entre Nueva Italia y Puerto Breu, la selva amazónica alberga más del 25% de las especies terrestres, casi el 15% de agua dulce y el 50% de almacenamiento del carbono en los bosques tropicales del mundo (Salisbury et al.2021; Plotkin 2020). La Figura 7 (ver p. 8) muestra que la zona de influencia de una carretera amazónica es amplia, alcanzando 20 km a ambos lados de la carretera o más (Oliveira et al. 2007; Southworth 2011).

Lovejoy & Nobre (2019) y Walker (2020) enfatizan que si alcanzamos un 20-25% de deforestación, la selva amazónica puede convertirse en una sabana. Los impactos serán grandes e influirán, por ejemplo, en la cantidad y frecuencia de las lluvias, provocando períodos más prolongados de sequía y temperaturas más altas y variables. Además, la cantidad de agua dulce disminuirá y habrá cambios en la biodiversidad, en su fauna y flora.

El Ejecutivo del Estado peruano señaló que el proyecto “no considera las características de los ecosistemas presentes en la zona y de las comunidades indígenas que podrían verse afectadas” (Infraestructura y Amazonía 2021). El Ejecutivo también indica que “no se consideró que en el tramo vial Bolognesi – Breu, los ecosistemas poseen una muy baja intervención humana, y que ante una intervención (tal como la construcción de una vía) se generaría un avance significativo de pérdida de bosque, alteración de ecosistemas y balance ecológico” (Infraestructura y Amazonía 2021).

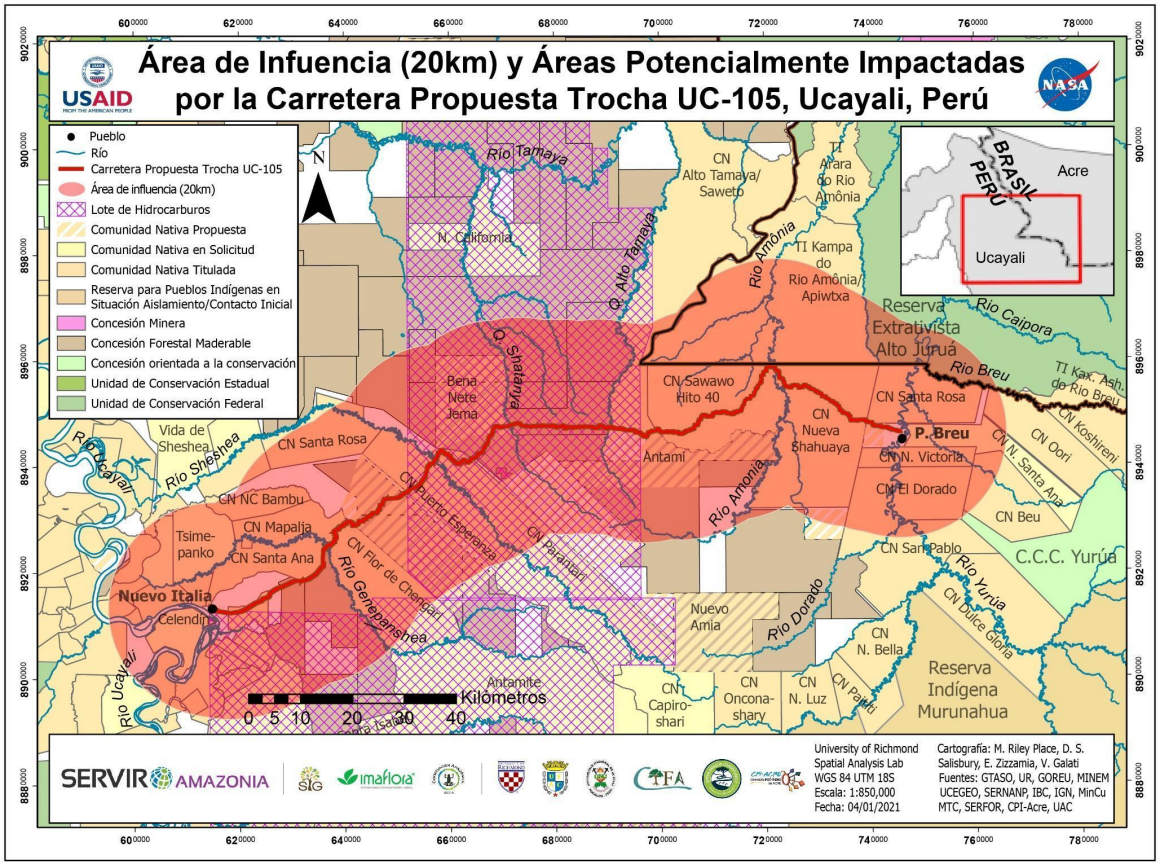

Figura 7. El área de influencia de la carretera UC-105. La Carretera Propuesta Nueva Italia – Puerto Breu impactaría un área con alta diversidad biológica y cultural en las cabeceras de los cursos Sheshea, Shatanya, Alto Tamaya y Alto Juruá-Yurua. Fuente:Salisbury et al. (2021).

Según estimaciones de DAR (2021), desde 2017 ya se ha producido deforestación en esta ruta. Se deforestaron 3.701,98 hectáreas de bosque en gran parte de la trocha Bolognesi – Breu, que se destinaría a actividades agrícolas.

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL REQUERIDA

En su oficio del 12 de julio de 2021, el Ejecutivo del Estado peruano advierte que "la ejecución de cualquier proyecto que involucre impactos de este tipo requiere contar con una evaluación de impacto ambiental, así como con procesos de participación y consulta previa a los pueblos indígenas del lugar, de corresponder, para determinar su viabilidad ambiental y social, en virtud a lo establecido en la normatividad vigente" (Infraestructura y Amazonía 2021; ver también Congreso de la República Perú 2021). La posición del Poder Ejecutivo del Estado peruano también está en línea con lo colocado por la organización ORAU (Infraestructura y Amazonía 2021).

Además, el Ejecutivo enfatiza que "la evaluación del trazo del proyecto evidencia su superposición con la zona de amortiguamiento de la reserva comunal El Sira, por lo que el Dictamen debe contar con la opinión técnica de compatibilidad del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP)" (Infraestructura y Amazonía 2021).

Figuras 8, 9 e 10. Aumento de la deforestación a lo largo del antiguo camino forestal que podría conectar Nueva Italia con Puerto Breu, Yurua, de junio de 2016 a septiembre de 2020. Las imágenes muestran un aumento dramático en la deforestación desde 2019. Fuente: 2020, Planet Labs Inc. gracias a Norwegian International Climate y Forest Initiative, compilado por David Weiss, CEES, WFU). Información adicional en UAC (2021):

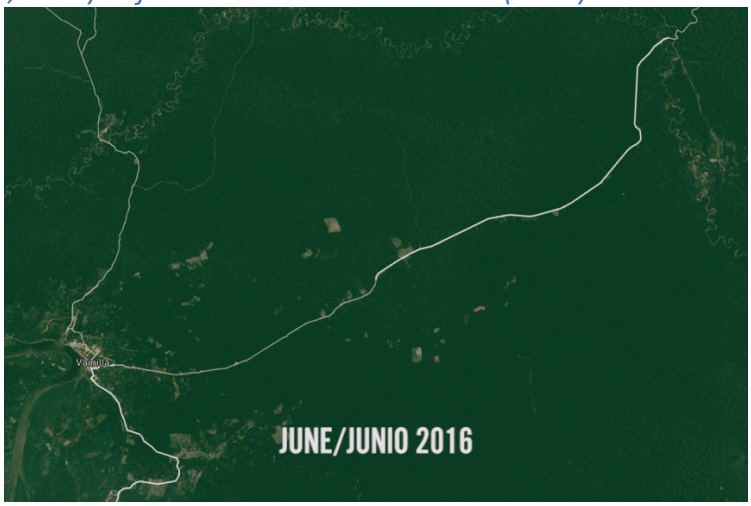

Figura 8. Deforestación junio de 2016.

Figura 9. Deforestación diciembre 2018.

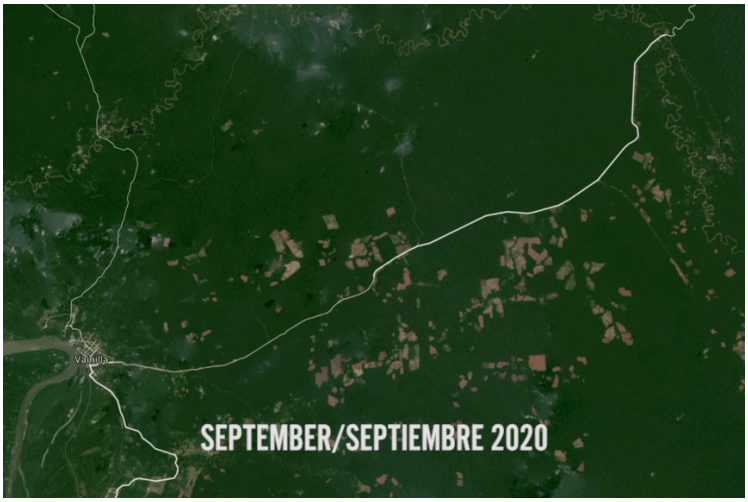

Figura 10. Deforestación septiembre de 2020.

EL IMPACTO DE LA CARRETERA ACERCA EN LOS RÍOS Y CUENCAS

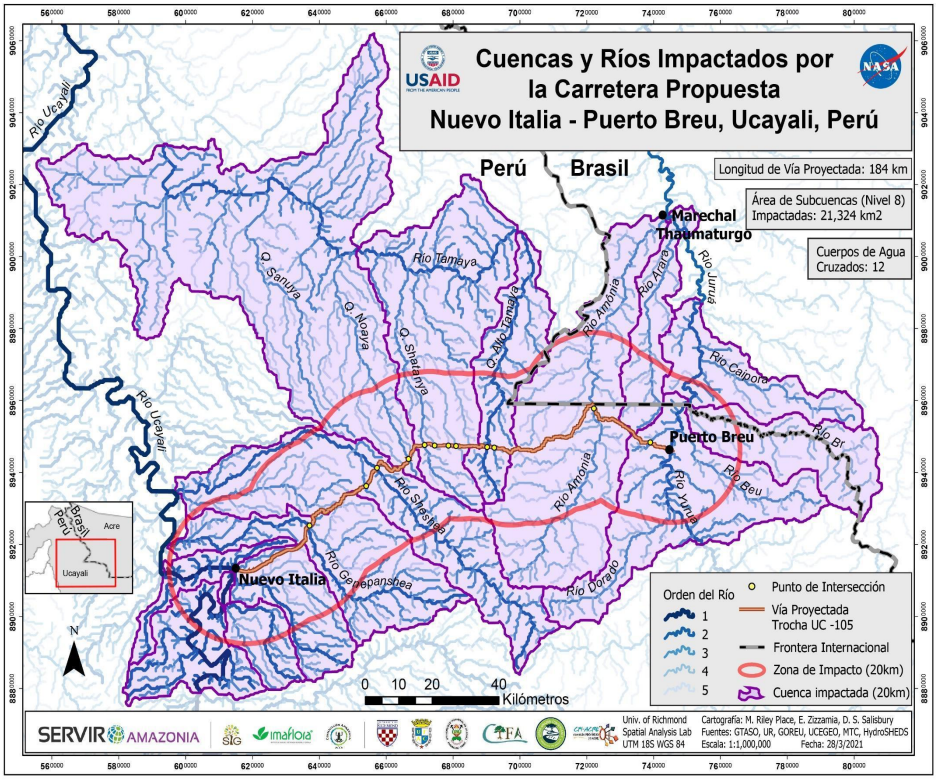

Figura 11. La zona de influencia de la carretera UC-105 o trocha Nueva Italia – Puerto Breu impactaría cuencas hidrográficas brasileñas, peruanas y transfronterizas. Fuente: Salisbury et al. (2021).

Según el mapa elaborado por Salisbury et al. (2021), considerando una zona de impacto de 20 km, la construcción de la carretera Nueva Italia – Puerto Breu afectará por lo menos 21.324 km^2 de las cuencas hidrográficas de la región.

Ríos y quebradas que serán impactados por la carretera Nueva Italia – Puerto Breu
Río Ucayali, Río Genepanshea, Río Sheshea, Quebrada Shanuya, Quebrada Noaya, Quebrada Shatanya, Quebrada Alto Tamaya, Río Amônia, Río Dorado, Rio Yurua, Río Arara, Río Breu, Río Huacapishtea.

Las cabeceras de los ríos e quebradas de las regiones Yurúa y Alto Juruá son de gran importancia para la protección de la fauna y flora existente en la región fronteriza entre Brasil y Perú, abarcando varias áreas con amplia biodiversidad.

Áreas de extensa biodiversidad en suelo peruano:	Áreas de extensa biodiversidad en suelo brasileño:
• Parque Nacional Alto Purus • Comunidades nativas do Ucayali • Concesión de Conservasión Yurúa	• Parque Nacional da Serra do Divisor • Tierras Indígenas do Rio Amônia e Rio Breu • Reserva Extractivista do Alto Juruá

IMPACTOS SOCIALES Y AMBIENTALES

La organización peruana DAR (2021) envió una comunicación formal a la Presidencia del Consejo de Ministros (así como a MINCU; MINAM; Comisión de Pueblos, y de Transportes y Comunicaciones del Congreso; y Defensoría del Pueblo), solicitando la observación del PL 6916/2020-CR debido a la falta de apoyo económico y comercial y la falta de evaluación de los graves riesgos para los pueblos indígenas y el medio ambiente, que podrían promover la intensificación de las economías ilícitas en la región.

Salisbury y col. (2021) advierte que la carretera Nueva Italia – Puerto Breu, que originalmente comenzó con la construcción de caminos informales para la tala y que se extendía desde una carretera de exploración petrolera, puede provocar cambios significativos en las comunidades indígenas, abriendo espacio para la ganadería, la tala ilegal y la agricultura ilícita, amenazando áreas de biodiversidad y conservación, así como culturas y pueblos indígenas en peligro de extinción. Estos impactos son similares a los expuestos en el artículo "Narcotráfico y un parque amazónico partido en dos: La carretera de Bolsonaro para conectar Perú y Brasil" (El Universal 2021), que analiza la apertura de la carretera Cruzeiro do Sul – Pucallpa.

El análisis de las imágenes satelitales de Planet Data del 2 de mayo y el 21 de julio de 2021 (Figura 12, ver p. 12) revela dos pistas de aterrizaje adyacentes al tramo UC-105 de la carretera propuesta Nueva Italia – Puerto Breu. Estas dos vías se establecieron en 2018 y 2020.

Durante el período de 81 días entre la obtención de las dos imágenes satelitales, se deforestaron 22 nuevas áreas de bosque de 5km utilizando dos pistas de aterrizaje, con un total de 30,4 hectáreas de área deforestada y un promedio de 1,38 hectáreas cada una.

Los resultados indican una posible relación geográfica entre la carretera propuesta, las pistas de aterrizaje y la deforestación durante la primera parte de la temporada de bajas lluvias. Salisbury (2021a) enfatiza que es necesario estar atento en los próximos meses del período de sequía para saber si esta deforestación relacionada con la carretera UC-105 está aumentando.

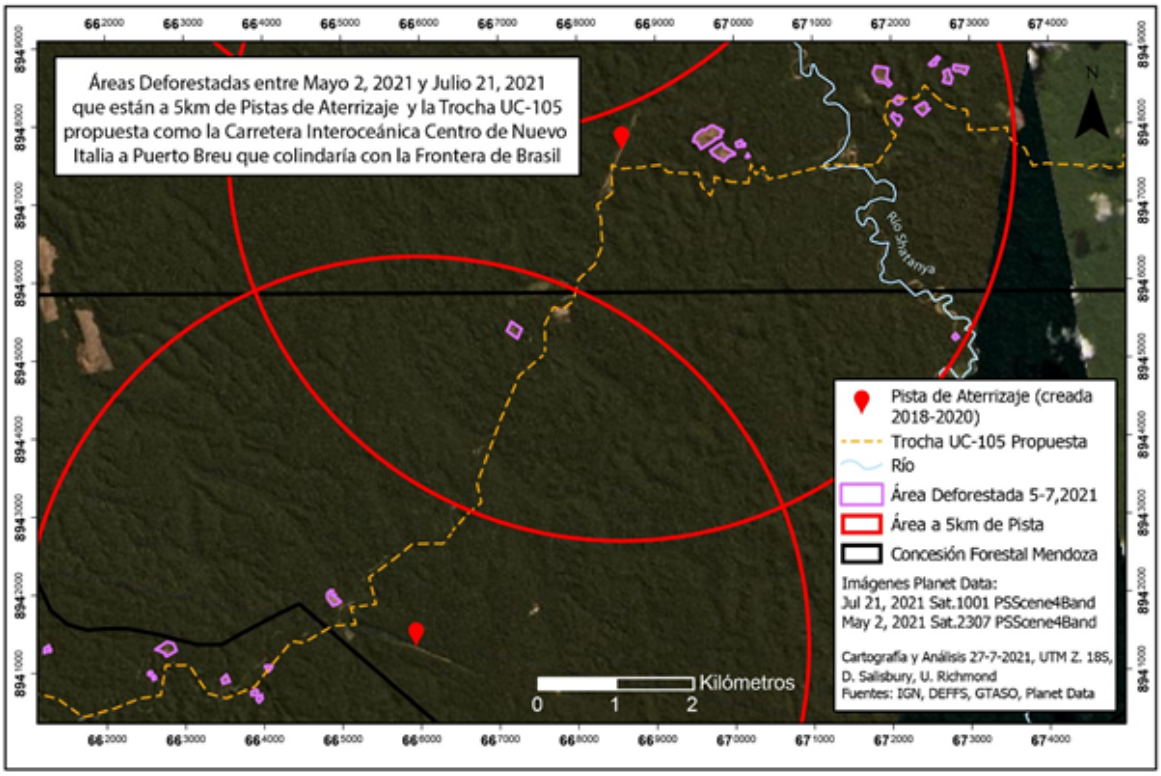

Figura 12. La trocha que anticipa la Carretera Propuesta Interoceánica Centro de Nueva Italia a Puerto Breu está relacionada con pistas de aterrizaje y áreas deforestadas entre mayo y julio, 2021. Fuente: Salisbury 2021 a; IGN, DEFFS, GTASO, Planet Data.

Según informes de prensa de la región de Ucayali, se han identificado al menos 12 ha de cultivo de coca en los alrededores de Nueva Itália, ubicada al norte de Bolognesi, que se encuentra en la ruta del tramo a Puerto Breu. Por ello, la organización DAR destaca la necesidad de evaluar el "riesgo de que esta infraestructura pueda ser utilizada por las cadenas logísticas de estas actividades ilícitas" (Infraestructura y Amazonía 2021).

Además de los argumentos presentados por el Ejecutivo del Estado peruano el 12 de julio de 2021, existen otros identificados por la organización DAR (2021), como que la PL 6916/2020-CR no es considerada de "importancia estratégica" ni de "mediana importancia" en el Plan Departamental Vial Participativo de la Región Ucayali 2017-2026 (Infraestructura y Amazonía 2021).

Otro agravante es que el proyecto no cuenta con evaluaciones de riesgos para la salud pública y mucho menos medidas preventivas, que serían necesarias. Según Infraestructura y Amazonía (2021), estudios internacionales destacan el papel de las carreteras en la incidencia de enfermedades tropicales, como lo que ocurre en Via Iquitos – Nauta y la incidencia de malaria; o el Interoceánico Sur, con la incidencia de malaria y rabia, a su vez provocadas por procesos de deforestación y cambios en el uso del suelo inducidos por estas rutas.

En conclusión, la interconexión con Brasil, prometida a través del mencionado PL, "carece de sustento en vista del cambio en curso en la matriz de transportes brasileña, esto cuestiona el potencial comercial transfronterizo de la denominada Interoceánica Vial Centro, ya que ni la carretera Interoceánica Sur, cuya ubicación es más cercana a los centros de producción agroindustrial en Brasil, ha logrado este objetivo" (Infraestructura y Amazonía 2021).

En vista de todos los argumentos anteriores, el Congreso de la República peruano debe radicar el Proyecto de Ley No. 6.916 / 2020-CR, considerando las observaciones del Poder Ejecutivo peruano, las cuales coinciden y se suman a las observaciones de la ORAU y los análisis realizados por la Organización peruana DAR (2021).

UNIDADES ADMINISTRATIVAS CRUZADAS POR LA CARRETERA PROPUESTA

Con el objetivo de elaborar un gráfico con los resultados de las unidades administrativas atravesadas por la carretera y en su zona de influencia de 20 km, Place et al. (2021) utilizó análisis GIS. En este gráfico, la carretera propuesta cruzaría una ruta de 107,1 km de tierras indígenas peruanas tituladas. Sin embargo, si contamos con los 20 km de zona de influencia de la carretera, tendríamos un total de 3.091,1 km^2 de tierras indígenas tituladas en Perú y 641,6 km^2 de tierras indígenas tituladas en territorio brasileño. El tramo de carretera propuesto no solo atraviesa comunidades nativas con títulos de propiedad y comunidades nativas propuestas, sino también concesiones de tala y parcelas de hidrocarburos en suelo peruano. La zona de influencia de la carretera también interfiere con el territorio brasileño, impactando directamente la Tierra Indígena Kampa del Río Amônia, la Tierra Indígena Kaxinawá / Ashaninka del Río Breu y la primera reserva extractiva del mundo, la Reserva Extractivista Alto Juruá.

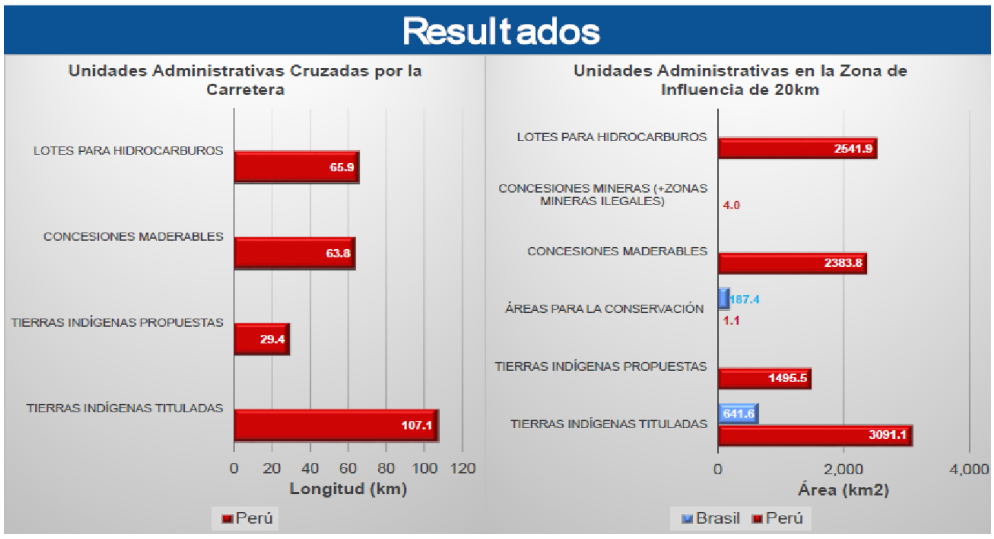

Figura 13. La carretera propuesta atraviesa una variedad de unidades administrativas. Fuente: Place et al. 2021, póster de Salisbury et al. (2021).

AMPLIA DIVERSIDAD CULTURAL

Además de la gran biodiversidad existente, la región de Ucayali en Perú y Alto Juruá en Brasil es rica en diversidad cultural. En ella viven los pueblos:

- Amahuaca
- Apolima-Arara
- Asháninka
- Ashéninka
- Chitonahua,
- Shipibo-Konibo
- Huni Kuī
- Kuntanawa
- Jaminawa/Arara
- Yaminahua
- Yanesha

Los pueblos indígenas y tradicionales de esta región obtienen gran parte de su subsistencia, su sustento, de los bosques, ríos, lagos y quebradas existentes en sus territorios y comunidades adyacentes. Mientras que los pueblos indígenas y ribereños toman más del 20% de los bosques y ríos para sobrevivir, los pueblos indígenas en aislamiento y contacto inicial dependen en un 100% de los servicios ecosistémicos de la selva tropical y sus ríos (Place et al. 2021).

El río Yurua/Juruá y sus afluentes son de gran importancia no solo para todas las comunidades indígenas y ribereñas, sino también para los pueblos indígenas recién contactados y aislados que viven en la Reserva Indígena Murunahua en Perú, directamente en la cabecera del río Yurua.

CARRETERA UC 105 – FALTA DE RESPETO AL DERECHO AL DERECHO AL CONSENTIMIENTO PREVIO, LIBRE E INFORMADO DE LAS COMUNIDADES NATIVAS DEL PERÚ Y BRASIL

Con respecto a la carretera Nueva Italia – Puerto Breu, el derecho a la consulta y consentimiento previo, libre e informado no está siendo respetado ni por instituciones con interés en la construcción de la vía ni por congresistas y alcaldes de las regiones de Junín y Ucayali. Empresas madereras se involucran e incluso promueven la construcción de la carretera de manera ilegal, sin obtener permiso del gobierno peruano y sin respetar el derecho a la consulta, establecido en los instrumentos de derecho internacional y ampliamente desarrollado por la jurisprudencia nacional e internacional.

Como se mencionó anteriormente, no se realizaron estudios técnicos sobre los impactos sociales y ambientales provocados por el proyecto en la región. Según Salisbury et al., las carreteras amazónicas, así como muchas pistas de aterrizaje ilegales, tienden a expandirse de manera informal, sin un proceso gubernamental legal y oficial, sin consulta y consentimiento libre, previo y informado a las poblaciones indígenas y informes de impacto socio ambiental. Según Salisbury et al. (2021) la expansión de las carreteras amazónicas a menudo sigue un ciclo progresivo, con carreteras nuevas y no planificadas. Generalmente se crean para la tala ilegal y la expansión agrícola ilícita, que a su vez se expande y conduce a la formalización de carreteras.

En este momento, se está llevando a cabo un sistema de carreteras en expansión entre el río Ucayali y las cabeceras remotas del río Yurua. En agosto de 2020, el tramo oficialmente denominado “UC-105” tenía un recorrido de aproximadamente 180 km de longitud. Sin embargo, existen mapas que mencionan el inicio de la carretera UC 105 en Bolognesi, cerca de Tahuania en el río Ucayali y la comunidad nativa de Santa Clara, pasando por Tupac Amaru, a Nueva Italia, luego al Helipuerto de Sheshea, en la comunidad nativa de Puerto Esperanza desde Sheshea, cruzando el río Sheshea y las cabeceras del río Amônia y siguiendo la ruta hacia el Pitch en el río Yurua, Perú (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú 2017).

La sección de la carretera UC 105 planificada es transitable desde Bolognesi hasta la comunidad nativa de Puerto Esperanza de Sheshea en el río Sheshea. La carretera está diseñada desde Nueva Italia sobre el río Ucayali hasta la ciudad de Puerto Breu sobre el río Yurua.

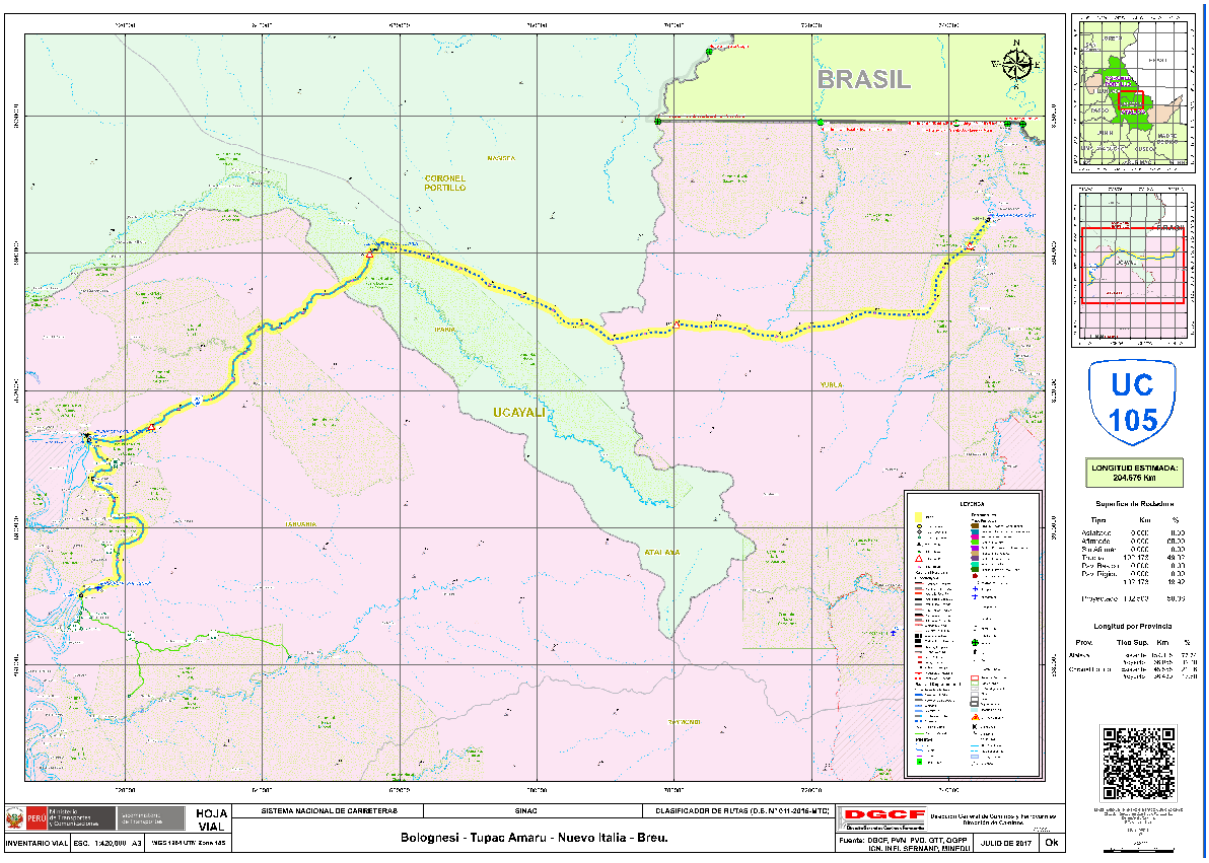

Figura 14. La ruta de la carretera propuesta ha cambiado mucho a lo largo de los años. Este mapa muestra una ruta más alejada de la frontera brasileña, pero que aún tiene un gran impacto en las cabeceras de los ríos Yurua y Amônia y las respectivas comunidades nativas que allí habitan. Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Peru (2017).

FINALIZACIÓN DEL ANÁLISIS GEOGRÁFICO

Según Place et al. (2021), la carretera propuesta “UC-105”, Trocha Nueva Italia – Puerto Breu, atravesará áreas de bosque, ríos y áreas sensibles de conservación de la biodiversidad y diversidad cultural. La zona de influencia de la carretera propuesta aumentará la deforestación en áreas indígenas y de conservación, amenazando subcuencas, ríos y afluentes, y comunidades indígenas y ribereñas tanto en Perú como en Brasil. Además, la presencia de la vía contribuirá de manera agravante al fortalecimiento del narcotráfico y la extracción ilegal de bosques, petróleo y minerales.

La expansión de carreteras y la deforestación en áreas forestales también contribuirán al aumento de la temperatura ambiental, el período de sequías y el número de inundaciones, amenazando la fauna, la flora y la vida de todas las personas que allí habitan.

PUEBLOS INDÍGENAS Y COMUNIDADES DE RÍO AFECTADAS POR LA CARRETERA NUEVA ITALIA – PUERTO BREU

PUEBLOS Y COMUNIDADES AFECTADOS POR LA CARRETERA NUEVA ITALIA – PUERTO BREU
PERÚ
Distrito de Tahuanía: Comunidad Nativa Santa Clara: Shipibo-Konibo Comunidad Nativa Tumbuya. Shipibo-Konibo Comunidad Nativa San Fernando de Vainilla: Asháninka Comunidad Nativa Betijay: Shipibo-Konibo Comunidad Nativa Nueva Roca Fuerte: Ashéninka Comunidad Nativa Tupac Amaru: Shipibo-Konibo Comunidad Nativa Nueva Esperanza de Cumaria: Asháninka Comunidad Nativa Santa Ana: Shipibo-Konibo Comunidad Nativa Flor de Chengari: Asháninka Comunidad Nativa Mapalja: Asháninka Comunidad Nativa Nueva Claridad de Bambu: Asháninka Comunidad Nativa Puerto Esperanza de Sheshea: Ashéninka *Distrito de Iparia:* Comunidad Nativa Nueva Unión Pierola: Ashéninka Comunidad Nativa Parantari: Ashéninka *Distrito de Masisea*: Comunidad Nativa Alto Tamaya/Saweto: Ashaninka *Distrito de Yurúa:* Comunidad Nativa Sawawo (Hito 40): Ashéninka Comunidad Nativa Nueva Shahuaya: Asháninka Comunidad Nativa Dorado: Yaminahua Comunidad Nativa Nueva Victoria: Asháninka Comunidad Nativa Santa Rosa: Amahuaca Comunidad Nativa San Pablo: Yaminahua Comunidad Nativa Dulce Gloria: Ashéninka (Fonte: UAC/Apiwtxa)
BRASIL
Alto Juruá, Acre Terra Indígena Kampa do Rio Amônia: Ashaninka Terra Indígena Apolima-Arara do Rio Amônia: Apolima-Arara Terra Indígena Jaminawa/Arara do rio Bagé: Jaminawa/Arara Terra Indígena Kaxinawá/Ashaninka do Rio Breu: Huni Kuī y Ashaninka Reserva Extrativista do Alto Juruá: Kuntanawa, extraticvistas y población ribereña de los ríos Breu, Tejo, Juruá y Arara (Fuente: UAC/Apiwtxa).

MOVILIZACIÓN DE COMUNIDADES INDÍGENAS CONTRA LA CARRETERA NUEVA ITALIA – PUERTO BREU

Desde octubre de 2020, las comunidades indígenas de Ucayali, Alto Tamaya y Yurúa en Perú y Alto Juruá en Brasil se han movilizado contra la construcción de la carretera ilegal Nueva Italia – Puerto Breu.

En Perú, por ejemplo, tres organizaciones indígenas de base del distrito Yurúa de Ucayali firmaron un convenio interinstitucional el 26 de febrero de 2021 para expresar sus preocupaciones y oponerse a la construcción ilegal de la carretera UC 105: Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de la Yurúa Yono Sharakoiai (ACONADIYSH), la Asociación de Conservación Comunal Yurúa (ACC-Yurúa) y la Asociación Ambiental de la Comunidad Ashéninka Pocharipankoky Pikiyaco Yurúa Gloria (AACAPPY) 2021).

Figura 15. Los líderes Ashéninka, Yaminahua y Amahuaca se reunieron en febrero de 2021 para discutir las amenazas a sus territorios en la región de Yurúa. Foto: Conservación Alto Amazonas (UAC).

El objetivo de este convenio es consolidar la posición de las organizaciones con respecto al proyecto vial que pretende llegar a la cuenca del río Yurúa. Las organizaciones indígenas del Yurúa se oponen a la carretera porque su construcción amenaza sus territorios y su forma de vida. Los representantes de las comunidades advierten que la apertura del camino con tractores para la construcción de la carretera ha facilitado la invasión de campesinos y colonos provenientes principalmente de la selva central (UAC 2021).

Las organizaciones de base Yurúa ya han realizado varias reuniones, como una asamblea en Dulce Gloria el 29 de abril de 2021, reuniendo a representantes indígenas de Yurúa y Tamaya. Los líderes de la comunidad Asháninka del río Amônia en Brasil también fueron invitados a participar en la asamblea en Dulce Gloria. Al llegar a Puerto Breu, los representantes de Apiwtxa fueron impedidos por la policía local, siguiendo órdenes del alcalde municipal, de continuar su viaje hacia Dulce Gloria. Los oficiales informaron que ellos mismos no tenían ningún problema con que los líderes de Apiwtxa continuaran su viaje para participar en la asamblea. Sin embargo, tuvieron que seguir las órdenes de arriba, después de recibir una llamada telefónica de su jefe ordenando no dejar pasar a los líderes de Apiwtxa. La Policía se disculpó por lo sucedido y explicó que, de acuerdo con órdenes superiores, los líderes de Apiwtxa no pudieron continuar su recorrido debido a la pandemia, a pesar de haber tomado todas las precauciones previamente informadas y tener el folleto de vacunación COVID-19 para poder participar. de la asamblea, siguiendo los protocolos peruanos de

vigilancia de la salud vigentes. Mientras tanto, el alcalde está claramente a favor de la vía Nueva Italia – Puerto Breu y no escatima esfuerzos para llevar adelante el proyecto.

Desde entonces, las comunidades indígenas de Yurúa ya han realizado varias reuniones, siguen organizándose y se preparan para realizar un congreso comunitario para frenar los avances ilegales en la carretera.

El 10 de agosto de 2021, ACONADIYSH (2021) publicó en su página de Facebook una carta abierta advirtiendo que la comunidad Sawawo está siendo amenazada por la empresa maderera "Industria Maderera Juan Simón y Negocios Forestales Ostua E.I.R.L.". La carta confirma además que Sawawo en ningún momento dio su consentimiento ni autorizó ningún tipo de actividad dentro de su territorio. A continuación, se muestra la carta publicada por ACONADIYSH:

AIDESEP

ACONADIYSH

Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de Yurúa - Shara koyai

PRONUNCIAMIENTO

La Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de Yurúa Yono Shara Koiai – ACONADIYSH, institución que representa y promueve el desarrollo económico, social, político y cultural de los pueblos indígenas de la cuenca de los ríos Breu, Yurúa, Amonia y Huacapishtea, en el distrito de Yurúa, provincia de Atalaya - región Ucayali, ante la amenaza a la vida y al territorio de la Comunidad Nativa Sawawo Hito 40, manifestamos lo siguiente:

La Comunidad Nativa Sawawo Hito 40 está siendo amenazada por la empresa maderera **"Industria Maderera Juan Simón y Negociaciones Forestales Ostua E.I.R.L"**, quienes con personal y maquinaria pesada vienen ocupando y abriéndose camino dentro del territorio comunal.

La comunidad en ningún momento ha consentido y/o autorizado algún tipo de actividad maderera dentro de su territorio, por ello manifestamos nuestra solidaridad con nuestros hermanos de Sawawo, nuestro rechazo contundente y alzamos nuestra voz de protesta ante estos actos que vulneran nuestros derechos fundamentales colectivos, amenazan nuestra vida, nuestros bosques y nuestras fuentes de alimentos.

Hacemos un llamado a las instituciones competentes para estos fines, Gerencia Regional Forestal y de Fauna Silvestre GERFFSU, a la Sede Operativa Forestal y de Fauna Silvestre de Atalaya – SOFFSA, a la Fiscalía Especializada en Medio Ambiente y OSINFOR a tomar las medidas prontas para sancionar categóricamente a quien corresponda por este atentando y evitar situaciones que en adelante podríamos lamentar.

Puerto Breu, 10 de agosto de 2021.

Atentamente.

Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de Yurúa Yono Shara Koiai - ACONADIYSH

Fuente: ACONADIYSH (10.08.2021), URL: https://www.facebook.com/aconadiyshyurua/

GRAN PREOCUPACIÓN: AVANCES EN LA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS ILEGALES

La organización Conservación Alto Amazonas (Upper Amazon Conservancy – UAC) informa que el camino propuesto sigue avanzando. Esta se está construyendo ilegalmente con el apoyo de madereros y supuestamente narcotraficantes en un antiguo sendero que fue despejado ilegalmente hace más de 20 años por la empresa maderera Forestal Venao. La empresa abrió la vía para el transporte de madera desde las comunidades Yurúa hasta el río Ucayali y posteriormente a la ciudad de Pucallpa (UAC 2021).

Según la UAC (2021) ya se han abierto aproximadamente 60 kilómetros del trazado total planificado de la vía, que es de 184 kilómetros, lo que ya ha provocado la deforestación de varias áreas forestales de la región.

Organizaciones indígenas de Yurúa temen que el avance de la vía siga atrayendo a más personas de Junín, Satipo y Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Según representantes de organizaciones indígenas, estas personas "están interesadas en ingresar a la cuenca del Yurua y otras áreas remotas que son territorios de comunidades nativas y áreas con presencia de indígenas en situación de aislamiento" (UAC 2021).

La UAC está apoyando a las comunidades indígenas del Yurúa para que se organicen, realizando visitas a las distintas comunidades, ofreciendo talleres y esclareciendo a la población sobre las amenazas y problemas que puede traer la carretera a través de material impreso y proyecciones audiovisuales con mapas y fotografías (UAC 2021).

Las visitas a las comunidades indígenas de Yurúa sirvieron para colectar opiniones de las comunidades sobre la carretera. A través de estos, las organizaciones observaron que "la mayoría de las comunidades no tenían información básica sobre la carretera" y menos aún sobre "la situación de las invasiones, la intensidad de la deforestación o el avance de la carretera que se acerca a la región".

El equipo de la UAC y representantes de las organizaciones ACONADIYSH, AACAPPY y ACC-Yurua también descubrieron durante las visitas que existe un consenso local en las comunidades indígenas de que la carretera no les conviene, ya que 161 de 186 personas (86%) están en contra la carretera. Por ello, organizaciones indígenas y socios se preparan para organizar un congreso de comunidades para consolidar su posición frente al avance ilegal de la carretera. El congreso también servirá para discutir alternativas a la carretera y, a través de sus propios proyectos, promover el desarrollo sostenible de la región y aumentar la calidad de vida (UAC 2021).

En el lado brasileño, los Ashaninka del río Amônia, así como los Huni Kuī, Apolima-Arara, Jaminawa-Arara, Ashaninka del río Breu, los Kuntanawa y habitantes ribereños de la Reserva Extractivista Alto Juruá también están amenazados por la construcción ilegal de la carretera. La Asociación Ashaninka del Río Amônia – Apiwtxa está apoyando el trabajo de organizaciones indígenas y socios de Ucayali para fortalecer la movilización indígena de base en Perú.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA REGIÓN DE UCAYALI: CÓMO ACTÚAN LAS EMPRESAS MADERERAS EN EL MOMENTO

A pesar de que el Poder Ejecutivo del Estado peruano ha analizado el proyecto de la carretera central UC 105 (que incluye la ruta Nueva Italia – Puerto Breu) y se ha manifestado en contra de su construcción, las empresas madereras y el narcotráfico continúan actuando de manera ilegal en la región Ucayali e ingresando tractores en la región del río Yurúa para la extracción de madera y la apertura de nuevas plantaciones de coca. Existen denuncias de que empresas madereras se han estado reuniendo con miembros de comunidades y asociaciones del distrito de Yurúa, buscando "comprarlas", como ha sucedido en el pasado en esta región. Algunas comunidades se debaten entre apoyar a las empresas madereras y oponerse a la construcción de carreteras. Hay informes de miembros de la comunidad que trabajan con madereros, ayudándolos a continuar con sus proyectos en la región. También hay comunidades que están en proceso de titulación de sus tierras. Las empresas madereras aprovechan esta situación y prometen la titulación de tierras indígenas a cambio de la tala ilegal, usurpando el rol del Estado peruano.

Durante reuniones con organizaciones indígenas de Ucayali, se conoció que una empresa maderera había ingresado a la región de la carretera propuesta, Forestal Mendoza. Mantiene negociaciones con las comunidades a lo largo de la carretera propuesta, ofreciéndoles y pagándoles en efectivo por adelantado por la extracción de madera. En julio de 2021 se llevaron a cabo reuniones en Pucallpa con representantes de comunidades indígenas. También se sabe que la empresa maderera ingresa con trator de oruga por la carretera UC 105, hacia Dorado y San Pablo por el río Yurua.

Mismo que el Poder Ejecutivo del Estado peruano ya se había manifestado en contra de la construcción de la vía en julio de 2021, las autoridades municipales de Ucayali continúan impulsando la construcción de la vía, actuando de manera ilegal. Mientras tanto, las comunidades indígenas de Ucayali en Perú están siendo engañadas e involucradas en malas negociaciones con las empresas madereras y las autoridades locales, que están tratando de debilitar a las organizaciones indígenas locales.

Estrategia utilizada por las empresas madereras
Se reúnen con representantes de comunidades indígenas y le ofrecen dinero a cambio de la tala ilegal en sus comunidades.

En este proceso, solo unos pocos representantes de la comunidad participan de las negociaciones ilegales y el resto de los miembros de la comunidad permanecen desinformados sobre los proyectos ilegales cerrados por sus miembros.

Acciones ilegales recientes
· **En julio y agosto de 2021 las empresas madereras ingresan a la trocha de la carretera con maquinaria pesada, abriéndola ilegalmente y extrayendo madera ilegalmente (ver Anexo, p. 25).** · **Pistas de aterrizaje y claros para plantaciones de coca están siendo abiertas en la región de Ucayali. Las imágenes de satélite muestran que en un radio de 5km desde los carriles del tramo UC-105, se abrieron 20 nuevas plantaciones en los últimos 80 días (entre mayo y julio de 2021).**

IMPACTOS DE LAS CARRETERAS		
MEDIO AMBIENTE	**SOCIALES**	**HIDROLÓGICOS**
→ Aumentan la deforestación → Aumentan la temperatura → Contribuir al secado de cuencas hidrográficas (ríos, lagos, quebradas) → Facilitar incendios forestales → Impiden el paso de animales salvajes → Provocan la muerte de animales por vehículos → Contaminan plantas, animales, ríos, lagos y quebradas	→ Causan pérdida de cultivos → Propagan enfermedades → Promueven el acceso a mercados ilícitos de servicios y recursos naturales. → Atraen madereros, contrabandistas y cazadores furtivos → Facilitan la entrada de agricultores de cultivos ilícitos e ilícitos → Facilitan el tráfico de drogas, armas, animales y otro contrabando. → Aumentan el negocio ilegal de tierras (apropiación de tierras)	→ Aumentan la erosión del suelo → Bajan la calidad del agua → Aumentan la temperatura de ríos, lagos y quebradas → Cambian la estructura y funciones de ríos, lagos y quebradas → Causan contaminación química → Causan la escorrentía de nutrientes Fuente: Place et al. 2021.

LITERATURA

ACONADIYSH (2004). Plan de Vida de los Pueblos Indígenas de Yurua 2004-2009, Yurua, Ucayali, Perú, P. 54.

ACONADIYSH (2021), URL: https://www.facebook.com/aconadiyshyurua/photos/pcb.204289285000118/204283401667373/?type=3&theater

Ampuero, Luis B. (2010). Gestión de Desarrollo por el Lado Peruano de la Zona de Integración Fronteriza Perú-Brasil, charla para el Taller Binacional Hacia un Desarrollo Sostenible mediante la Integración Fronteriza Acre-Ucayali, 30 de Noviembre, 2010, Pucallpa, Ucayali, Perú.

Brehaut, I. 2020. Caminos peligrosos. Recuperado de https://ibrehaut.lamula.pe/2020/08/27/caminos-peligrosos/ibrehaut/

Comisión de Transportes y Comunicaciones (2021). Proyecto de Ley 6916/2020-CR. Ley que declara de Necesidad pública y preferente interés nacional la Carretera Interoceánica vial Centro, URL: https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictamenes/Proyectos_de_Ley/06916DC23MAY20210422.pdf

Congreso de la República Peru (2021). Ofício 420–2021 – PR (12.07.2021), URL: https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Observacion_a_la_Autografa/OBAU06916-20210712.pdf

CPI-ACRE (2021). CARTA ABERTA: A defesa dos direitos dos povos indígenas e das comunidades tradicionais e a conservação das florestas como perspectiva de desenvolvimento na Fronteira Acre – Ucayali (21.07.2021), URL: https://cpiacre.org.br/carta-aberta-a-defesa-dos-direitos-dos-povos-indigenas-e-das-comunidades-tradicionais-e-a-conservacao-das-florestas-como-perspectiva-de-desenvolvimento-na-fronteira-acre-ucayali/

DAR (2021). Presidente observa proyecto de ley que impulsa la carretera Interoceánica Centro (15.07.2021), URL: https://dar.org.pe/presidente-observa-proyecto-de-ley-que-impulsa-la-carretera-interoceanica-centro/

DRSTCU. (2008). Plan Vial Departamental Participativo de Ucayali 2009-2018, Pucallpa, Ucayali, Perú.

El Universal (2021). Narcotráfico y un parque amazónico partido en dos: La carretera de Bolsonaro para conectar Perú y Brasil, URL: https://www.eluniversal.com.mx/interactivos/2021/peru-brasil-la-carretera-de bolsonaro/index-prg.html

Hazera, F. M. & Salisbury, D. S. (2008). “A Qualitative Analysis of Illegal Logging Road Expansion in the Central Borderlands of Peru.” Poster presented at the Annual Meeting of the Association of American Geographers, 15-19 April, 2008. Boston, MA.

Infraestructura y Amazonía (2021). Presidente observa proyecto de ley que impulsa la carretera Interoceánica Centro (15.07.2021), URL: https://www.inframazonia.com/presidente-observa-proyecto-de-ley-que-impulsa-la-carretera-interoceanica-centro/

Lovejoy, T. E., & Nobre, C. (2019). Amazon Tipping point: Last chance for action, *Science Advances*, 5 (12).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Peru (2017). URL: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVD/Ucayali/UC-105.pdf

OIT (2014). Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales, URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_345065.pdf

Oliveira, P. J., Asner, G. P., Knapp, D. E., Almeyda, A., Galván-Gildemeister, R., Keene, S., ... & Smith, R. C. (2007). Land-use allocation protects the Peruvian Amazon. *Science*, *317*(5842), 1233-1236.

Piyãko, M.; Chota Valera E.; Coresepa, J.; Kaxinawá J. M.; Kaxinawá J. L.; Sales J. P., Kaxinawá F. E. F.; Kaxinawá J. D., Medeiros, F.; Katukina E. R. da S.; Kaxinawá, A. F.; Kaxinawá N. S.; Azanha, G.; de Paiva V. O. S. (2007). Graves enfrentamientos en la frontera Perú-Brasil: los pueblos indígenas se pronuncian (02.12.2007). Declaração, Rio Branco, URL: https://apiwtxa.org.br/graves-enfrentamientos-en-la-frontera-peru-brasil-los-pueblos-indigenas-se-pronuncian/

Place, M. R., Zizzamia, E., Salisbury, D. S., Galati, V., Spera, S. (2021). Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de la Carretera Propuesta Trocha UC-105 entre Nueva Italia y Puerto Breu, Ucayali, Perú. Adaptado de un Poster presentado en la Reunión Anual de la Asociación Americana de Geógrafos, Abril 7-11, 2021. Virtual, Seattle, WA, EEUU, URL: https://scholarship.richmond.edu/absat_posters/1/

Plotkin, M. J. (2020). The Amazon: What Everyone Needs to Know, Oxford University Press, USA.

ProPurús. 2020. Análisis De la Pérdida De Bosque Y Afectaciones Sobre Los Derechos Adquiridos En Una Vía Carrozable Entre Nueva Italia Y Puerto Breu, Empleando Sistemas De Información Geográfica Y Teledetección. Análisis de conflictos socio-ambientales, análisis de liberación de carbono, pérdida de bosques y prospección de vía y sus emisiones. Pucallpa, 38 páginas más mapas y anexos.

RCA (2018). Contribuições da RCA sobre o direito de Consulta e Consentimento Livre Prévio e Informado para estudo temático do Mecanismos de Expertos sobre Direitos dos Povos Indígenas da ONU, URL: https://www.ohchr.org/Documents/Issues/IPeoples/EMRIP/FPIC/AmazonCooperationNetwork_SP.pdf

RCA (2019): Protocolos autônomos de consulta e consentimento – Guia de Orientações, URL: https://rca.org.br/wp-content/uploads/2019/06/2019-Guia-de-Protocolos-RCA-versão-web.pdf

Salisbury, D. S., Borgo López, J., and J. W. Vela Alvarado (2011). Transboundary political ecology in Amazonia: history, culture, and conflicts of the borderland Asháninka. *Journal of Cultural Geography*. V. 28, no 1: 147-177.

Salisbury DS, Spera SA, Collard E, Frisbie A, Place MR, Reygadas Y, Zizzamia E, Amazon Borderlands Spatial Analysis Team (2021). Atlas de las Carreteras Propuestas en la Zona Transfronteriza Ucayali Perú-Acre, Brasil. Spatial Analysis Lab, University of Richmond: Richmond, VA, URL: https://scholarship.richmond.edu/absat_multimedia/4/

Salisbury D. S. (2021a). Cartografia y Analysis 27.07.2021, University Richmond.

Southworth, J., Marsik, M., Qiu, Y., Perz, S., Cumming, G., Stevens, F., ... & Barnes, G. (2011). Roads as drivers of change: trajectories across the tri-national frontier in MAP, the southwestern Amazon. *Remote Sensing*, *3*(5), 1047-1066.

UAC (2021). Illegal Road Threatens the Yurua Region, URL: https://www.upperamazon.org/yurua-road

UNIC-Rio (2009). Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas, URL: http://unicrio.org.br/docs/declaracao_direitos_povos_indigenas.pdf

Walker, R. T. (2020). Collision Course: Development pushes Amazonia toward its Tipping Point. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*, 63 (1), 15-25, URL: https://doi.org/10.1080/00139157.2021.1842711

ANEXO

OFICIO DE LA ASOCIACIÓN ASHANINKA DEL RÍO AMÓNIA – APIWTXA A LA ORGANIZACIÓN REGIONAL AIDESEP UCAYALI

APIWTXA
Associação Ashaninka do Rio Amônia

Oficio n◦ 006/2021

Marechal Thaumaturgo/AC, 09 de agosto de 2021

A Orau (Organização Regional AIDESEP Ucayali)

Assunto: Carretera Nueva Italia a Puerto Breu

A Associação Ashaninka do Rio Amônia - Apiwtxa informa que recebeu do Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo Hito-40 o relato que um grupo de invasores com maquinário pesado está invadindo seu território, e estão seguindo em direção a Puerto Breu, reabrindo a estrada UC-105.

O Comitê informou que as empresas Industria Maderera Juan Simon e Negociaciones Forestales Ostua E.I.R.L. aparecem como suspeitas de serem proprietárias dos equipamentos. E que essa invasão já causou uma grande destruição no território de Sawawo, com muita quantidade de lixo, animais mortos, derrubada de árvores e a passagem de motocicletas.

Sawawo informa também que já foi ameaçada diretamente por duas comunidades, Shawaya e Dorado, caso haja algum impedimento das máquinas passarem pelo território, gerando uma ameaça de conflito iminente, com risco de mortes. Os representantes de Shawaya e Dourado estavam presentes no local das máquinas, guiando o caminho e deixaram bem claro que Sawawo não interferisse.

Por fim, pedimos providências urgentes, para resguardar os direitos da comunidade de Sawawo e garantir a segurança e integridade física de seus moradores e suas lideranças. Solicitamos, também urgente, que a Orau informe os órgãos competentes sobre essa grave invasão e ameaça à comunidade de Sawawo e demais do entorno. Sugerimos que seja feita uma fiscalização no local para averiguar a situação e grau de ilegalidade da invasão.

Valdete da Silva Pinhanta

Valdete da Silva Pinhanta
Presidente

Associação Ashaninka do Rio Amônia – APIWTXA
Rua Cana Maris, 77 – Bairro da Baixa
69980-000 Cruzeiro do Sul/AC
ashaninkaapiwtxa@gmail.com

Figura 16. Empleados de madereros y representantes de comunidadS a favor de la carretera UC 105 (Foto: Comité de Vigilancia Comunitaria de Sawawo).

Figura 17. Motocicleta utilizada por empleados de empresas madereras para llegar al lugar donde se encuentran las máquinas pesadas (Foto: Comité de Vigilância Comunitaria de Sawawo).

Associação Ashaninka do Rio Amônia – APIWTXA
Rua Cana Maris, 77 – Bairro da Baixa
69980-000 Cruzeiro do Sul/AC
ashaninkaapiwtxa@gmail.com

Figura 18. Motocicleta utilizada por empleados de empresas madereras para llegar al lugar donde se encuentran las máquinas pesadas (Foto: Comité de Vigilancia Comunitaria de Sawawo).

Figura 19. Un rastro de la presencia de empleados de madereros en el río Amônia (Foto: Comité de Vigilancia de la Comunidad de Sawawo).

Associação Ashaninka do Rio Amônia – APIWTXA
Rua Cana Maris, 77 – Bairro da Baixa
69980-000 Cruzeiro do Sul/AC
ashaninkaapiwtxa@gmail.com

Figura 20. Apertura ilegal de la carretera UC 105 en marcha por madereros y simpatizantes ilícitos (Foto: Comité de Vigilancia Comunitaria de Sawawo).

Figura 21. Miembro del Comité de Vigilancia de la Comunidad Nativa Sawawo durante la expedición para verificar la presencia de máquinas madereras en el río Amônia (Foto: Comité de Vigilancia de la Comunidad Sawawo).

Figura 22. Miembros del Comité de Vigilancia de la Comunidad Nativa Sawawo frente a un tractor maderero, en la ruta ilegal de la carretera UC 105, aproximadamente a 11 km de la frontera con Brasil (Foto: Comité de Vigilancia de la Comunidad Sawawo).

CARTA ABIERTA DE ORGANIZACIONES INDÍGENAS Y PARCERAS CONTRA DOS PROYECTOS DE CARRETERA EN ACRE / UCAYALI

El 21 de julio de 2021, la organización "*Comissão Pro-Índio do Acre*" (CPI-ACRE) publicó en Internet una carta abierta de organizaciones y socios indígenas que se pronunciaron en contra de la construcción de las carreteras Cruzeiro do Sul – Pucallpa y Nueva Italia – Puerto Breu. La carta fue firmada por organizaciones indígenas de Brasil y Perú y organizaciones parceras de Brasil y Perú (CPI-ACRE 2021).

CARTA ABIERTA: Defensa de los derechos de los pueblos indígenas y comunidades tradicionales y la conservación de los bosques como perspectiva de desarrollo en la Frontera Acre – Ucayali

21 de julio de 2021

Durante más de una década, la sociedad civil de Brasil y Perú, a través de organizaciones indígenas, indígenas y ambientalistas que trabajan en el estado brasileño de Acre y en los departamentos peruanos de Madre de Dios y Ucayali, han estado discutiendo y difundiendo las dinámicas y temas de esta región fronteriza del Amazonas. Y también proponen y desarrollan, incluso con los gobiernos locales y nacionales, estrategias para proteger territorios, tanto los que preservan la forma de vida de los pueblos indígenas y comunidades tradicionales, como las áreas destinadas a la conservación de la biodiversidad.

Sin embargo, con el tiempo, los acuerdos bilaterales para la realización de proyectos entre los gobiernos de Brasil y Perú han sido discutidos y firmados sin la participación de los pueblos y comunidades afectados. Este es el caso de la propuesta de construcción de la carretera que conecta Pucallpa (Ucayali, Perú) con Cruzeiro do Sul (Acre, Brasil).

Ante esta iniciativa, las comunidades que viven en el bosque y las organizaciones indígenas, agroextractivistas, indígenas y socio ambientales, a través de esta carta, alertan a los gobiernos de ambos países sobre los impactos de estas políticas de integración regional, construidas sobre un modelo de desarrollo que no dialoga con la realidad local y que se opone a los principios de conservación y sostenibilidad socio ambiental.

Los grandes proyectos de infraestructura y explotación de recursos naturales, que se traslapan con áreas naturales protegidas y territorios indígenas y sus alrededores, no siguen los compromisos asumidos en los tratados internacionales sobre los derechos de los pueblos indígenas y comunidades tradicionales. No existe un proceso de consulta previa, libre e informada con las comunidades y sus organizaciones, como recomienda el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, incluidos Brasil y Perú son signatarios.

El proyecto en la región del Alto Juruá, en la frontera Acre-Ucayali, para la ampliación de la BR 364 con miras a la integración vial entre Brasil y Perú, afecta al Parque Nacional Serra do Divisor (PN) en Brasil, que además de albergando alta biodiversidad, tiene información sobre la presencia de grupos indígenas aislados. También pone en riesgo la seguridad hídrica de varios municipios.

El camino debe cruzar la Serra do Divisor PN, pasando cerca de las Tierras Indígenas de los pueblos Nawa, Nukini, Jaminawa y Poyanawa, y también la Reserva Extractiva Alto Juruá, generando impactos negativos. Del lado peruano afectará a la Comunidad Nativa San Mateo, la Reserva Territorial Isconahua, destinada a proteger a pueblos en aislamiento voluntario y contacto reciente, y el Parque Nacional Sierra del Divisor.

Es necesario garantizar los derechos de los pueblos indígenas y comunidades tradicionales y asegurar el respeto a la legislación ambiental. En Brasil, en la ley N ° 9.985 del 14 de julio de 2000, que instituye el Sistema Nacional de Unidades de Conservación (SNUC), protege los parques nacionales que son una categoría de Unidad de Conservación de protección total (UC) y, por lo tanto, no la construcción de carreteras en su interior está permitido y, estrictamente hablando, no existe una disposición legal para la implementación de una carretera en esta categoría. Por estos hechos, sumados a la ausencia de un estudio de factibilidad económica y socio ambiental que justifique la construcción de esta vía, expresamos nuestra preocupación y cuestionamos el entendimiento de que un proyecto de infraestructura como esta vía es una estrategia de desarrollo.

Además de la propuesta de construcción de la vía que integra Pucallpa y Cruzeiro do Sul, nos preocupa la proyección de otras dos vías en Ucayali, Perú, que afectarán también a la región fronteriza del Alto Juruá en Acre, Brasil. Uno de esos casos es el proyecto de la carretera conocida como Nueva Itália – Puerto Breu, que pretende llegar a Puerto Breu, en el distrito de Yuruá, cruzando la frontera con Brasil, exactamente en las comunidades de Sawawo Ito 40 y Nueva Shawaya, colindantes con la Tierra Indígena Kampa del Río Amônia en el lado brasileño, de interés solo para las empresas que operan en la concesión forestal peruana.

La región Breu / Yurua, en Perú, está habitada por pueblos Ashaninka, Amahuaca, Jaminawa y Chitonahua, distribuidos en 34 Comunidades Nativas. En Brasil, esta vía pasará cerca de las Tierras Indígenas Kaxinawa Ashaninka del Río Breu, Kampa del Río Amônia, Arara do Rio Amônia y la Reserva Extractiva Alto Juruá. La otra vía propuesta es desde Santa Rosa de Masisea, en Perú, hasta la frontera con Brasil, en la región del río Tamaya, donde se ubica la Comunidad Nativa Alto Tamaya Saweto. En Brasil, esta carretera llegará a la parte norte de la Tierra Indígena Kampa del Río Amônia y la parte sur del Parque Nacional Serra do Divisor.

Los diferentes proyectos de ley y reformas constitucionales que fueron presentados por congresistas, en ambos países, con el objetivo de flexibilizar y violar las leyes indígenas y ambientales, así como las normativas nacionales e internacionales que garantizan los derechos colectivos fundamentales de los pueblos indígenas, también en causa gran preocupación.

En cuanto a las áreas protegidas en Acre, se encuentra en análisis el proyecto de ley 6024/2019, de la diputada Mara Rocha, que permite extinguir el Parque Nacional Serra do Divisor y permitir el desarrollo de cualquier actividad económica, reduciendo sustancialmente la protección de la biodiversidad. El referido PL también propone la reducción de otra unidad de conservación en Acre, la Reserva Extractiva Chico Mendes.

También se cuestiona la falta de transparencia y participación de los pueblos indígenas, las comunidades tradicionales y la sociedad en general en las discusiones para definir la inversión y en los estudios de factibilidad de los proyectos.

Analizando los planes elaborados por los gobiernos locales, agencias estatales y organizaciones representativas de los sectores económicos, vemos una idea de un futuro con crecimiento económico, en el que ya no habrá pueblos indígenas, comunidades extractivas y bosques. Tenemos esta impresión al analizar el "Plan Departamental Participativo 2017-2026, Gobierno Regional de Ucayali – Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Ucayali – Dirección de Caminos"; el programa "Rutas de desarrollo", elaborado por el Foro de Desarrollo de Acre en 2020, del cual el Gobierno de Acre es parte; y el estudio sobre Micro-ejes de Transporte de los estados de Acre, Maranhão, Mato Grosso y Rondônia, elaborado por SUDAM en 2017. En ninguno de ellos participan representantes de pueblos indígenas y comunidades tradicionales, ni de la sociedad civil socio ambiental.

Ante perspectivas desfavorables para el desarrollo y consolidación de una economía forestal y agroextractivista, característica de los pueblos indígenas y comunidades agroextractivistas de las regiones de Juruá y Ucayali, las organizaciones firmantes de esta carta, les pedimos a los gobiernos de las naciones, a los gobernadores de estados y departamentos de Brasil y Perú, agencias bilaterales de desarrollo y agentes de grandes fondos de inversión, que no financian ni autorizan tales proyectos sin garantizar la participación social y el compromiso efectivo con la sostenibilidad y mantenimiento de los pueblos indígenas y la integridad de las áreas protegidas y de la biodiversidad de la región.

Firman:

- Articulação dos Povos Indígenas do Brasil – APIB
- Associação Ashaninka do Rio Amônia – Apiwtxa
- Asociación Ambiental de la Comunidad Asheninka- Pocharipankoky Pikiyaco Yurua -AACAPPY
- Associação Agro-Extrativista Poyanawa do Barão e Ipiranga – AAPBI
- Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de Yuruá Yono
- Sharakoiari – ACONADIYSH
- Associação Floresta Viva
- Associação Indigena Nukini – AIN
- Associação dos Kaxinawa do Rio Breu – AKARIB
- Associação do Movimento dos Agentes Agroflorestais Indígenas do Acre – AMAAIAC
- Associação Nacional dos Servidores Ambientais – Ascema Nacional

- Associação do Povo Indígena Jaminawa Arara
- Associação do Povo Arara do Rio Amônia
- Asociación Pró Purus
- Associação SOS Amazônia – SOS Amazônia
- Asibama/AC – Associação dos Servidores do Ibama e do ICMBio no Acre
- Centro de Trabalho Indigenista – CTI
- Comissão Pró Índio do Acre – CPI-ACREre
- Comitê Chico Mendes
- Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira – COIAB
- Derecho Ambiente y Recursos Naturales DAR
- Iepé – Instituto de Pesquisa e Formaçao Indígena
- Instituto Yorenka Tasorentsi
- Observatório dos Direitos Humanos dos Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato – OPI
- Organización Regional Aidesep Ucayali – ORAU
- Organização dos Povos Indígenas do Rio Envira – OPIRE
- Organização dos Povos Indígenas do Rio Juruá – OPIRJ
- Rede de Cooperaçao Amazonica – RCA
- Upper Amazon Conservancy/Conservación Alto Amazonas
- União das Mulheres Indigenas da Amazonia Brasileira – UMIAB
- WWF-Brasil

OPINIÓN DE LÍDERES INDÍGENAS SOBRE EL CAMINO ILEGAL NUEVA ITALIA – PUERTO BREU

Francisco Piyãko (Ashaninka del Río Amônia y Coordinador de la OPIRJ, Acre, Brasil):

"Después de la demarcación de nuestra Tierra y con nuestra historia de resistencia contra invasores, vivimos una nueva presión de las empresas madereras peruanas, por parte de nuestro vecino país Perú, que colinda con nuestra Tierra. Luego denunciamos un gran problema que se estaba dando en esta región, y eran las invasiones provocadas por la empresa maderera Forestal Venao en ese momento, desde la década del 2000 hasta el 2006. Fue una invasión muy fuerte. Con nuestra lucha, logramos prohibir un certificado FSC de la empresa Forestal Venao, que le es entregado por Órganos de control y reguladores de exportaciones. A pesar de contar con este certificado, Forestal Venao no cumplió con lo establecido y determinado en estos acuerdos. La comunidad con la que habían contratado era totalmente vulnerable y explotada. Las consecuencias fueron desastrosas para esta comunidad. Y hoy, la comunidad fronteriza, del lado peruano, también está siendo amenazada por este proyecto ilegal en la carretera Nueva Italia – Puerto Breu. En ese momento, discutimos que los impactos llegaron a nuestra comunidad. Hoy es aún más claro que este camino no sirve a los intereses de la comunidad local. Este camino sirve a los intereses de la madera, el narcotráfico y otros intereses económicos de la región. Ya están abriendo una carretera y haciendo asentamientos a lo largo de la carretera y esto tendrá repercusiones, impactará seriamente nuestra frontera. Hablamos aquí del nacimiento de nuestros ríos Amônia y Juruá, de una población que tiene una cultura totalmente diferente a la agroindustria, a la tala, en definitiva. Tenemos la obligación de luchar para que esto no pase, eso no pase. Entonces nuestra posición no es en este camino en este momento y queremos reafirmar aquí que este camino nos quita la tranquilidad que tenemos hoy, lo cual se logró con gran dificultad. Y puede quitarnos la tranquilidad que tenemos hoy aquí en esta región. No necesitamos este desarrollo salvaje y destructivo que están ofreciendo a esta región ".

Figura 23. Francisco Piyãko, Líder Ashaninka de Río Amônia y Coordinador de OPIRJ, Acre, Brasil. Foto: Eliane Fernandes, 2021.

“Como coordinador de OPIRJ, nos estamos dando cuenta de que esta región de Juruá, además de la carretera, representa un proceso de construcción sin tomar en cuenta el cuidado, sin consultar a las comunidades, sin estudio previo. Todo esto representa una amenaza para nuestra población. ¿Qué puede generar una empresa como esta? Es la apertura a muchas cosas malas para una región como esta. Estamos en una región donde necesitamos tener un debate coordinado, articulado con diversas intuiciones y comunidades locales para pensar qué desarrollo es necesario en esta región. Cuando se abre una carretera, lo sabemos, no beneficia a las comunidades locales. Esto está más que claro. Brinda una oportunidad para que los intereses externos accedan a la riqueza local. Transforma las comunidades locales en mano de obra. Destruirá la forma de vida de las comunidades. Tenemos experiencia aquí, como se atestigua aquí. Hasta la fecha, aún no hemos podido ver ningún proyecto de concesión maderera que beneficie, genere sustentabilidad y proteja a los pueblos indígenas. Ninguno. Esto lo vivimos cuando nuestro territorio fue invadido por grandes empresas madereras brasileñas de nuestra región, también fuimos testigos de Forestal Venao en nuestra región, que no trajo ningún beneficio a las comunidades indígenas. Y estamos asistiendo a otro momento, un ataque a nuestros bosques y pueblos, sin dialogar, sin saber si esto es una demanda de las comunidades. Entonces es una imposición de grupos externos. Si quisiéramos discutir el desarrollo de una región, sería un camino diferente y no este. Tenemos que empezar a recopilar toda la información de Brasil y Perú. Y hazlo público aquí. Se sabe muy poco sobre lo que está sucediendo aquí en esta región. Este es un movimiento correcto que estamos haciendo, porque de lo contrario el estado nos atropellará. Los intereses de los madereros y el narcotráfico acabarán con nuestras comunidades.

Estamos proponiendo aquí, por parte de Apiwtxa, OPIRJ, una continuidad en estos debates para que nuestros derechos, nuestros valores, sean preservados en cualquier emprendimiento en una región como esta. No tenemos ninguna garantía de que esta región estará segura y protegida si se abre una carretera aquí en esta región fronteriza. No hay protección, no hay rastro de quién mantendrá abierto este camino, cuáles son los protocolos de los países, cuál es la participación de la sociedad civil. Todo se está haciendo de todos modos. Necesitamos exigir que este camino no salga sin la aprobación de las comunidades locales. No podemos permitir esto. Y nuestra comunidad de Apiwtxa como comunidad local se está poniendo y lanzando este desafío de un enfrentamiento poniéndose aquí en esta carretera de Porto Itália a Nueva Itália a Porto Breu. esto aquí es una amenaza para nosotros directamente. estamos en contra. ya nos hemos posicionado. El camino no resuelve el problema de las comunidades. Esto no ayuda a las comunidades locales. Esta será una gran destrucción y una puerta de entrada para otros actos ilegales que puedan ocurrir aquí en esta región. Quizás en unos años más, cuando las comunidades estén más organizadas, podamos, por iniciativa propia, proponer la integración por un camino como este. Pero ahora mismo este es un camino que no nos pertenece”.

“Nosotros, Ashaninka de Amônia, estamos en riesgo en esta región. Si pudiéramos, toda esta naturaleza sería para la eternidad, esto aquí no tendría que terminar. Con las amenazas que tienen de los grandes proyectos viales y todo lo que viene en esa dirección, esto va a terminar aquí. Y lo vamos a enfrentar de todos modos. ¡Es una pelea, un desafío para nosotros!"

“Nosotros, aquí en Apiwtxa, queremos contribuir en este sentido ayudando a hacer el debate y hablar de nuestra experiencia y decir que el desarrollo no se puede pensar solo desde una carretera, hay otras formas de vivir bien y vivir aquí mismo en el bosque, este debate tiene que hacerse ".

"Estamos muy preocupados, porque está pasando el límite de nuestra casa, entrará a nuestra casa, tal vez si hubiera más kilómetros no estaríamos tan preocupados, pero este es el impacto para toda esta región fronteriza, así que necesitamos hablar mucho ".

“Necesitamos entender que ya no se trata de: 'Oh, pidamos al estado que nos respete y respete nuestros derechos'. Nuestro derecho está en la Constitución y no se respetará si no lo hacemos respetar, va a costar mucho, va a costar vidas, por eso hay que estar preparados. Ya lo hemos comentado aquí, nosotros en Apiwtxa preferiríamos morir en una guerra y afrontar los problemas que dejar pasar el tiempo y ellos se encargan de ello y luego nos morimos de hambre, viendo a nuestros hijos sin nada para comer.

Podríamos hacer un gran movimiento y una gran discusión. Si el Estado no lo resuelve, nosotros lo resolvemos, ¡tendremos que ir al bosque con nuestras flechas y nuestros arcos y enfrentarlo!”.

“Nuestro último recurso es dejar muy claro que, si no lo resuelve, lo haremos. No permitiremos que los enemigos se apoderen de nuestro hogar y tierra, tendremos que enfrentarlo”.

Benki Piyãko (Líder Ashaninka del Río Amônia y Fundador del Centro Yorenka Tasorentsi)

“Soy Benki Piyãko. Soy un líder Ashaninka que ha estado trabajando por los derechos de los pueblos indígenas aquí en Acre, Brasil y en todo el mundo. Hoy luchamos por los derechos de nuestros pueblos indígenas, quienes sufren los impactos provocados por las grandes multinacionales que ahora están invadiendo territorios indígenas en varios territorios tanto en Brasil como en Perú, así como en nuestras zonas fronterizas. Teniendo en cuenta todas las amenazas, en todos los sentidos, el tráfico no es solo para las drogas. Él está en todo lo que se toma de forma destructiva de la naturaleza. Aquí en nuestra franja fronteriza, aquí en el río Amônia, en el Alto Juruá, los indígenas estamos siendo amenazados por una carretera que viene de Perú a nuestra frontera en el valle de Juruá. El proyecto vial va desde Ucayali, cruza el río Amônia hasta llegar a Juruá. Y esta carretera está siendo construida por madereros. Este no es un proyecto del gobierno. Estos son proyectos de empresas y tienen un gran impacto en las decisiones estatales y gubernamentales. ... Hay comunidades que están sufriendo los impactos que ya han ocurrido, las drogas que invadieron sus territorios, la prostitución que vivía dentro de su territorio, la caída de líderes que hoy dejaron sus territorios, porque estas empresas se los llevaron o incluso mataron ellos. Esto es difícil para nosotros. Vamos a luchar por los derechos de estos pueblos porque sabemos que es nuestro derecho, es mi derecho, es su derecho, es el derecho de una nación, es el derecho del mundo. Tenemos que mirar la gran riqueza que tenemos cuando miramos el bosque, cuando miramos el mundo, diciendo: este verde defiende al mundo, este verde no solo defiende a los pueblos indígenas. Entonces la responsabilidad es mía y de ustedes, que defienden los derechos de la naturaleza y los pueblos indígenas. Somos responsables de lo que creemos. Luchemos juntos. Vamos a

defender el derecho de todos, de la humanidad, vamos a defender el derecho que necesitamos hoy para vivir. No es un derecho solo de los pueblos indígenas, no es un derecho solo de la nación brasileña, no es un derecho solo de la nación peruana. Es un derecho humanitario cuidar la naturaleza como parte de su propia vida. Les pido que contribuyan y compartan y sientan directamente que esta es su responsabilidad también, de gobierno a gobierno, de líderes a líderes. A través de las tecnologías, hoy podemos mostrarle al mundo que este problema es un problema que destruye nuestra Amazonía y que luego el mundo pagará por estos errores. Y eso ya lo estamos pagando cuando miramos esta pandemia que hoy llega aquí asustando a la humanidad, creando un gran impacto psicológico, dejando muchas veces a la gente sin saber a dónde ir, a dónde correr y te llamaremos para que estés con nosotros".

Figura 24. Benki Piyãko, líder Ashaninka del Río Amônia, Acre, Brasil (Foto: Eliane Fernandes, 2020)

"Nuestra responsabilidad está en nuestras manos como líderes. Nosotros Ashaninka aquí en el río Amônia, la organización Apiwtxa ha estado luchando por la protección del medio ambiente. Hoy tenemos a Sawawo, Saweto, Shawaya, Dulce Gloria, Victoria, todas estas comunidades indígenas en la zona fronteriza que están siendo impactadas por este proyecto vial Puerto Breu – Nueva Italia. Incluso los pueblos aislados que no han tenido contacto hoy también se ven afectados por estos proyectos. Ahora estamos muy preocupados porque no solo vemos el impacto que tiene la carretera en el bosque, que hoy se lleva animales, madera, todos sus recursos naturales. También nos preocupan los intereses de las grandes empresas aquí en nuestra franja fronteriza. Hemos luchado con esto en el pasado y seguiremos luchando. Porque sabemos que un río como el que tenemos hoy es un gran recurso natural y ha estado alimentando a miles de personas durante millones de años. Y con un proyecto como este pronto podríamos tener un río como este muerto en el futuro. Cuando aparece tal amenaza en la franja fronteriza que impacta directamente la vida de nuestros pueblos indígenas, me siento triste. Como liderazgo, continuaré luchando por los derechos de estos pueblos indígenas, como los Ashaninka. Vayamos juntos y te quiero de nuestro lado en esta pelea".

Arlindo Ruiz Santos (Presidente AACAPPY)

"Nosotros queremos tener una reunión con las comunidades para hablar sobre la carretera y decir que piensen si es bueno o si es malo, tampoco vamos a decir directamente no, solo decir las cosas claras, ¿estamos preparados para esto? ¿Vas a recibirlo bien? ¿Vivirás bien, así como ahora? Hacerlos sentir a todos. Entonces lo que quiero proponer es buscar una estrategia, si no se llevó acabo el evento de Apiwtxa es por algo, porque ahora nosotros queremos hacer reunión, porque la verdad en Dulce Gloria hasta ahora no ha llegado la consulta previa para el tema de la carretera, lo que están haciendo es que nos están pisoteando, yo también soy parte del Estado pero yo no estoy a favor de la carretera, sabemos cómo va a sufrir nuestra gente, no seremos nosotros pero sí serán nuestros hijos, entonces eso es número uno. Número dos, nosotros debemos empezar a realizar proyectos con enfoque sostenible, nosotros en Dulce Gloria estamos empezando ahora en nuestra comunidad. Yo hablo bastante con los comuneros que debemos trabajar, porque si queremos comer yuca primero debemos sembrar nuestra chacra para poder comer, es eso que les digo siempre a mis comuneros."

Figura 25. Presidente de AACAPPY, comentado acerca de la carretera a Yurúa.
Foto: UAC, 2021.

Juan Pérez Tello (ex – Presidente de ACCY)

"La carretera no es una alegría como pobres que somos, y no es una alegría porque nuestros hermanos que no llegan a entender ¿qué significa una carretera? ¿para qué sirve una carretera? A muchos nos han puesto en la cabeza una idea que la carretera trae beneficios, claro que sí trae, pero si no estamos preparados es lamentable triste tan solo imaginar, porque esas versiones ya nos hablaron en muchos congresos y muchas reuniones, ahí vimos personas que ya han pasado esas cosas y dijeron que en Yurúa cualquier momento iba a pasar esta situación, porque tenemos aquí en este rincón del país, lo digo rincón porque estamos en la frontera, muchos recursos. Ahora tan lindo como estamos, tan lindo que todavía cultivamos nuestras culturas, tenemos nuestras riquezas, pero si nos imaginamos que el día

que llegue la carretera va a ser triste para los pueblos porque vendrá arrasando sin respetar los impactos, impactos sociales, impactos culturales, impactos personales que va a causar. Yo creo que me uno a lo que dijo mi primo Arlindo, que ya es momento de unirnos, para poder pensar, para poder abrir los ojos por nuestros hermanos que esperan por nosotros, hacer un congreso, tal vez talleres en las comunidades para al menos explicar qué significa una carretera, no nos oponemos pero nos preocupamos porque todos no tenemos ese conocimiento lo que uno, dos, tres tienen, la mayoría están ciegos, emocionados porque escuchan que vienen la carretera, viene el trabajo, viene el dinero, vienen mucho movimiento, pero para nosotros que tenemos poco es lamentable y es triste porque algo serio puede pasar, si nosotros no prevenimos con tiempo todo un caos va a acontecer, ahora les digo pensando algo, no nos oponemos, tampoco estamos a favor, pensando neutralmente, este sistema de conexión no va a pasar primera vez, ya ha pasado en otras partes del Perú, sería beneficioso si estaríamos preparados, pero antes somos los responsables de explicar a nuestros hermanos, con ayuda de las instituciones públicas y privadas, ¿qué es la carretera? Y sus impactos, aquí no estamos preparados para recibir la carretera."

-

Figura 26. Presidente de ACCY, comentado acerca de la carretera a Yurúa.
Foto: UAC, 2021.

Fernando Aroni Lozano (Secretario ACONADIYSH)

"Yo sé que Dios está con nosotros y nos va a ayudar, porque nosotros nunca hemos destruido nuestra naturaleza, por nosotros todavía el mundo respira aire puro. Aquí debemos unirnos porque somos una sola familia, aquí no hay otra familia. Ya es momento de unirnos como líderes porque somos los únicos responsables si en el futuro pasa algo malo, yo sé que hoy en día hay un proyecto muy grande de la carretera y eso nos preocupa mucho como Yuruínos que hoy en día estamos viviendo una pandemia que está afectando a los países grandes, pero aquí los políticos se están aprovechando, porque detrás de nosotros están firmando convenios y aprobando expedientes, yo creo que nosotros como líderes es nuestra responsabilidad, es nuestro deber defender los derechos de nuestros pueblos indígenas, nuestros hermanos que viven alrededor están ilusionados pero no saben qué va a pasar

mañana más tarde, yo como ACONADIYSH pido a nuestros aliados de fortalecer a las comunidades nativas de llegar a casa y decir la verdad con cartillas en idioma, en su lengua, y decir qué es la carretera, para estar preparado, si no tengo pared en mi casa no te voy a invitar para que vengas (refiriéndose a la llegada de la carretera). Pedimos una reunión urgente sobre el tema de carretera en Yurúa, ¡urgente!, yo sé que la carretera sigue avanzando, todos debemos reunirnos para pedir al Estado una consulta previa, porque si esperamos mucho nos daremos cuenta que la carretera ha llegado a nuestra casa."

Figura 27. Secretario ACONADIYSH, comentado acerca de la carretera a Yurúa.
Foto: UAC, 2021.

"Mientras no tenemos carretera no estamos siendo impactados todavía, hay que pensar en eso. Primero debemos prepararnos, a nuestros jóvenes, nuestras mujeres, mejorar su conocimiento." – Sr. Alfonso Rengifo, presidente de ACONADIYSH.

"El Estado debe consultar a las comunidades sobre los proyectos."- Sr. Feliciano Mañaningo, líder de Dulce Gloria.

"Nosotros no queremos una carretera, quizá en el futuro, pero en este momento no estamos preparados". – Sra. Maria Elena Paredes, líder de Sawawo Hito 40.

"Cuando viene la carretera ellos van a trabajar de noche y no vamos a vigilar. Policía no va a cuidar, le va a pagar y va a hacer lo que le da la gana." – Sr. Iván Piñango Angulo de Sawawo Hito 40.

"Nosotros ya hemos decidido, nosotros no queremos carretera, queremos un aeropuerto que nuestras organizaciones emitan un documento en Lima. Nosotros no queremos carretera." – Sr. Alfredo Tello Canales subjefe de San Pablo.

"Las leyes nos amparan, por más que seamos pueblos indígenas debemos ser consultados, hay que sacar estudios, todos los proyectos tienen que tener su expediente." – Sr. Arlindo Ruiz Santos, presidente de AACAPPY."