



Las Organizaciones Indígenas del Yurúa se Fortalecen para Enfrentar una Carretera Ilegal

En una acción sin precedentes, demostrando gran madurez política y democrática, las tres organizaciones de base indígenas del distrito de Yurúa firman un convenio interinstitucional de cooperación para el desarrollo sostenible de la cuenca y sus comunidades. El objetivo principal del acuerdo es consolidar sus preocupaciones sobre una carretera ilegal que se está construyendo hacia la región y para consolidar sus demandas sobre la protección de sus territorios y su modo de vida.

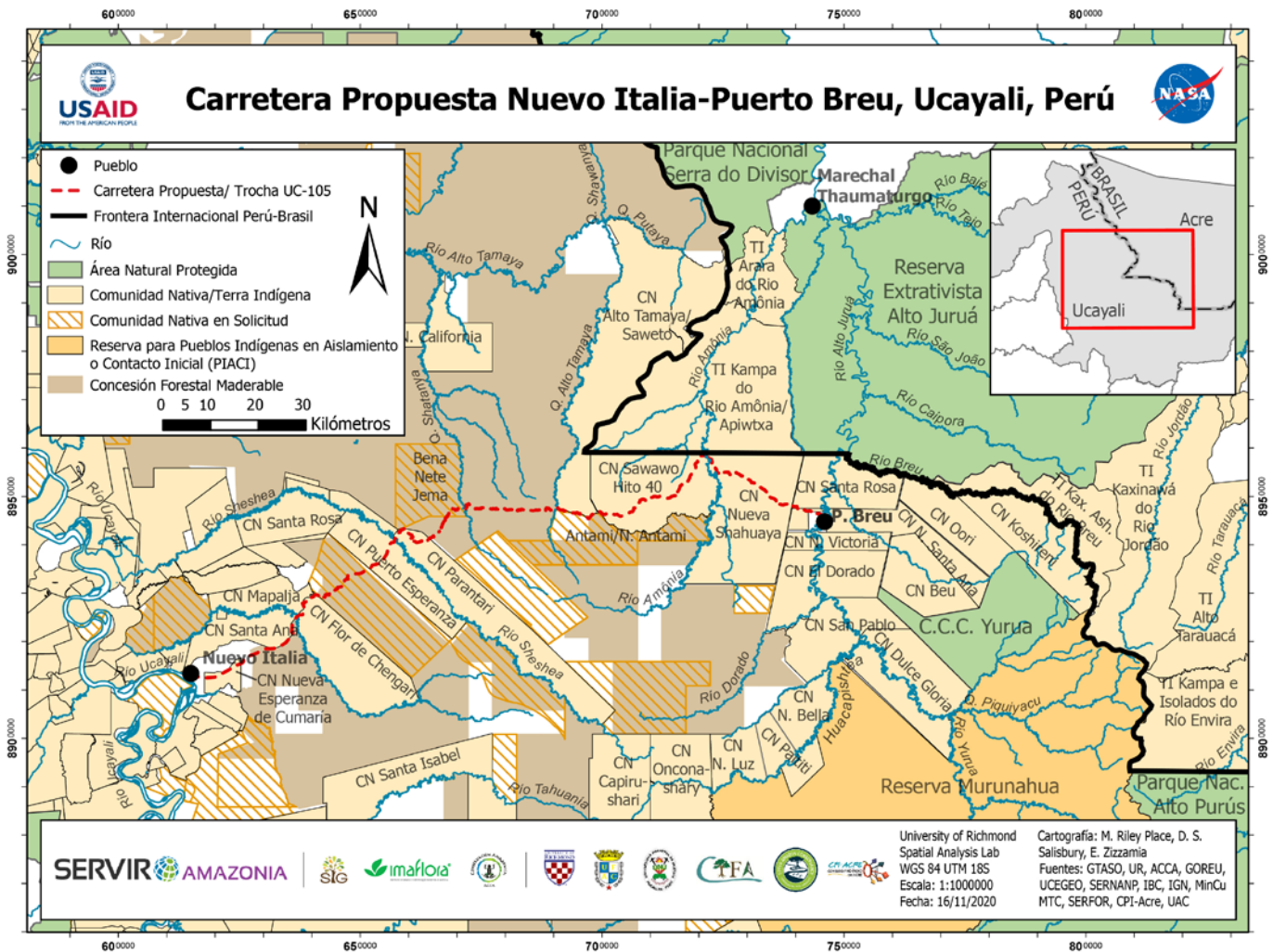
Se ha planteado la construcción de una carretera a través del mejoramiento de caminos abiertos por actividades madereras antiguas que llegue a la cuenca del río Yurúa desde la localidad Nueva Italia en el río Ucayali. Los entusiastas promotores de esta carretera se encuentran muy activos estimulando la idea



Líderes Ashéninka, Yaminahua, y Amahuaca reunidos para conversar sobre las amenazas a sus territorios en la región Yurúa.

sobre los grandes beneficios del comercio con Brasil. Son mayormente gente de la selva central que a través de autoridades locales están presionando para abrir y ampliar la red de trochas dejadas por actividades madereras.

Hasta la fecha, aproximadamente 60 kilómetros de la ruta de 184 kilómetros en total ya han sido abiertos con tractores por el lado de Nueva Italia. Este camino de penetración está facilitando la invasión de agricultores y colonos principalmente provenientes de la selva central. Las plantaciones de coca cada vez más abundantes y la presencia de varias nuevas pistas de aterrizaje clandestinas indican la presencia activa del narcotráfico en la región.



La carretera conectaría la localidad de Nueva Italia, un centro de actividades forestales, con las 16 comunidades indígenas del río Yurúa. (Mapa es producto del Departamento de Geografía y el Medio Ambiente de la University of Richmond, y el consorcio SERVIR-Amazonia NASA/USAID.)

EL CONVENIO

El 26 de febrero se reunieron en la capital distrital Puerto Breu La Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral del Yurúa Yono Sharakoiai (ACONADIYSH), La Asociación de Conservación Comunal Yurúa (ACC-Yurúa), y La Asociación Ambiental de la Comunidad Ashéninka Pocharipankoky Pikiyaco Yurúa (AACAPPY) de la comunidad Dulce Gloria, para establecer el marco de colaboración para trabajar juntas en la protección de la biodiversidad y el desarrollo sostenible de sus pueblos y para consolidar su posición frente a la carretera.



(De izquierda a derecha): Reunión de presentación y concientización sobre los impactos de la carretera propuesta; Líder Arlindo Ruíz explicando sobre el mapa el trazo y los impactos de la carretera; La carretera y tala de bosque para actividades agrícolas; Dinámica participativa con material educativo.

El convenio tiene los siguientes objetivos:

1. Fortalecer las organizaciones dirigenciales y las capacidades técnicas de los miembros de las organizaciones indígenas locales en temas de protección de la biodiversidad y servicios ecosistémicos.
2. Implementar y documentar actividades de vigilancia y control de los recursos naturales comunales y de áreas protegidas adyacentes.
3. Promover actividades productivas con enfoque de desarrollo sostenible, manejo y cuidado de los servicios ecosistémicos del bosque.
4. Sensibilizar, enseñar y fortalecer las capacidades de los líderes, lideresas indígenas y poblaciones locales en temas de impactos sociales, culturales y ambientales de los proyectos de infraestructura, particularmente la carretera propuesta a Yurúa.
5. Revaloración cultural de los Pueblos Indígenas.

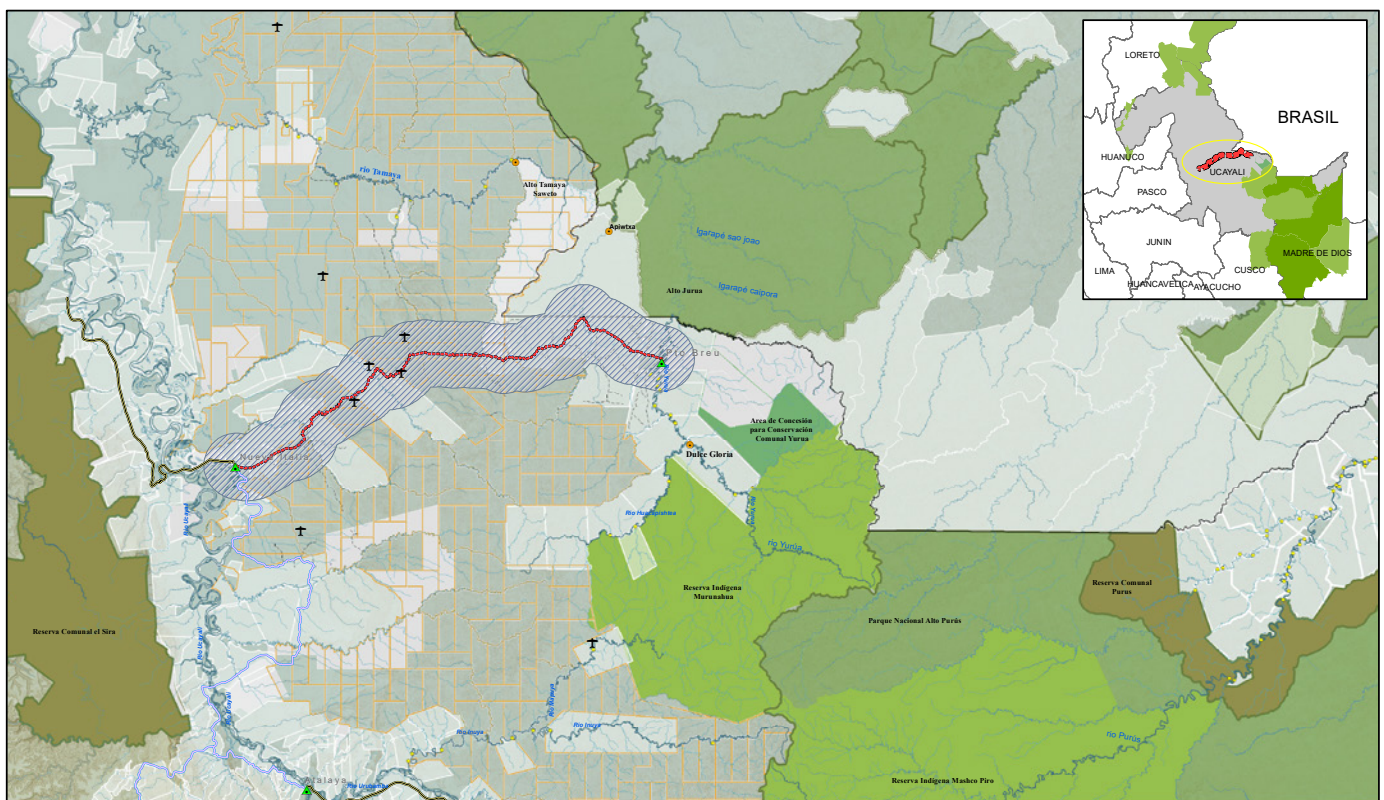
VISITAS A SUS COMUNIDADES BASE

La primera actividad de la nueva alianza fue realizar un viaje para visitar a todas sus comunidades asociadas. Los dirigentes de las tres organizaciones, con el apoyo técnico y logístico de Conservación Alto Amazonas, acaban de realizar un viaje de campo de más de dos semanas a las 16 comunidades del río Yurúa y sus

afluentes. Los objetivos de la expedición fueron hablar directamente con la gente base en su comunidad con sus comunidades representadas e informar sobre la construcción ilegal de la carretera, la firma del presente convenio y programar un congreso con todas las comunidades de la región.

Durante el viaje, se visitó también la comunidad nativa de Apiwtxa en el río Amonia en Brasil, cerca de la comunidad nativa de Sawawo Hito 40 en la frontera con Perú. La comunidad de Apiwtxa desde hace años implementa programas de desarrollo sostenible y se encuentra fortalecida organizativamente y con una ética de conservación de sus recursos. Existe interés mutuo entre las organizaciones peruanas y brasileñas para trabajar conjuntamente en el desarrollo armónico de los pueblos de la frontera y para fortalecer su preocupación al avance ilegal de la carretera cuya propuesta es llegar hasta la frontera con Brasil justo hasta el río Amonia.

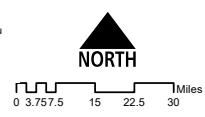
Existen dudas, molestias y hasta resentimientos por parte de las poblaciones indígenas sobre este proyecto, porque en ningún momento han sido consultadas, no se ha realizado consulta previa alguna, que según la ley es requerida ante cualquier proyecto que afecte zonas indígenas. Antes de estas visitas, la única información que recibieron los comuneros fue del alcalde de Satipo, una ciudad en la selva central, que llegó a Puerto Breu en marzo de 2020 de frente a promover la carretera y filmar un video de propaganda pro-carretera.



**MAPA DE CARRETERA PROPUESTA
NUEVA ITALIA - PUERTO BREU**

- Leyenda**
- Area Protegida de Conservación Privada
 - Reservas Indígenas para Pueblos en Aislamiento
 - SINANPE Peru
 - Comunidades Nativas
 - Unidades de Manejo Forestal
 - Límite Internacional
 - Ríos
 - - - Propuesta Carretera Nueva Italia - Puerto Breu
 - Trocha Carrozable
 - Red Vial departamental Proyectoado
 - Zona de Impacto Carretera Nueva Italia - Puerto Breu
 - T Pistas Nuevas Identificadas

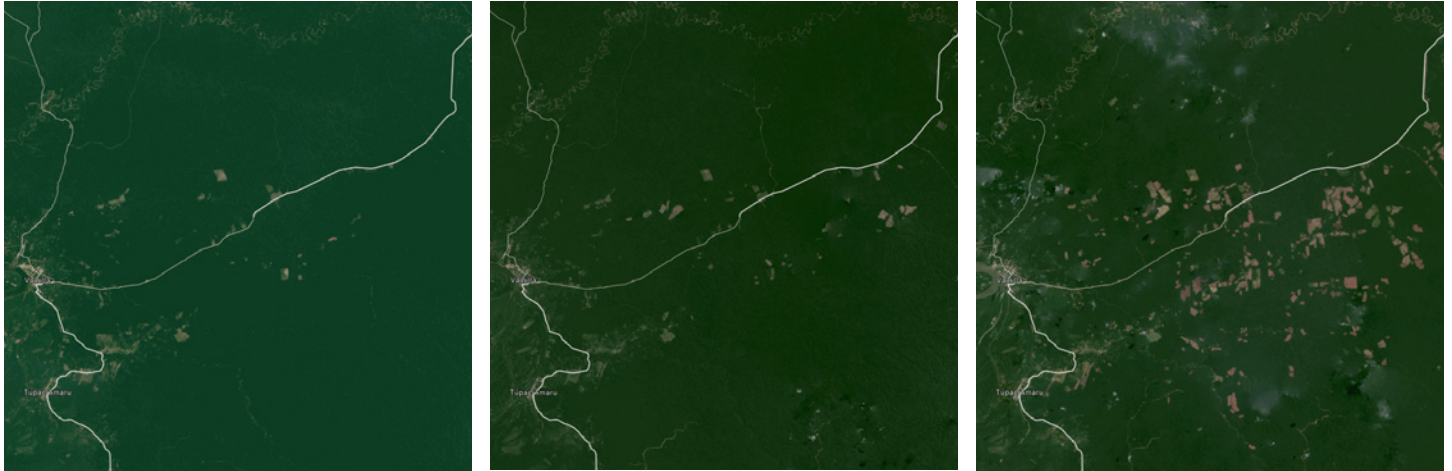
Fuentes de datos: UAC, ESRI, DRS/AUDISAFILPA, MINAM
Sistema de Coordenadas UTM, Datum WGS, Zona 18s
Mapa Actualizado en Agosto de 2020
Elaborado por William Villecorta Portocarrero



Hasta agosto del 2020 había por lo menos seis pistas de aterrizaje clandestinas a lo largo de un antiguo camino forestal que está siendo acondicionado como una carretera entre Nueva Italia y Puerto Breu, Yurúa. Reportes del 2021 indican que ahora hay por lo menos diez pistas, prueba de que el narcotráfico está usando la carretera como una ruta de transporte entre Perú y Brasil.

ESTADO DE LA CARRETERA

En la actualidad la carretera sigue avanzando, está siendo construida ilegalmente con el apoyo de madereros y, supuestamente, narcotraficantes. Inicialmente, hace más de 20 años este camino fue abierto ilegalmente, por la compañía Forestal Venao durante la época de extracción de la Caoba para llevar los troncos de las comunidades del Yurúa al río Ucayali y después a la ciudad de Pucallpa. Ya tiene un avance aproximado de 60 kilómetros, a lo largo de los cuales ya se han asentado personas con el resultado de una intensa deforestación. La migración de agricultores andinos se ha intensificado y con ello el tráfico de terrenos y las invasiones. Supuestas asociaciones de agricultores, generalmente formadas por gente reclutada en otras regiones bajo la promesa de la prosperidad en la selva, toman terrenos y se asientan en lugares no aptos para ello.



Aumento de áreas deforestadas a lo largo de la carretera; Las imágenes son de 2016, 2018 y 2020 respectivamente. (Fuente: 2020, Planet Labs Inc. gracias a la Iniciativa Internacional sobre el Clima y los Bosques de Noruega, compilado por David Weiss, CEES, WFU).

Gente de la sierra de Junín, de Satipo y del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) tiene interés de ingresar a la cuenca del Yurúa y otras zonas remotas que son territorios de comunidades nativas y áreas con presencia de indígenas en situación de aislamiento. Estudios con imágenes satelitales han encontrado asentamientos y chacras ilegales a lo largo del avance de la vía. Es el mismo tipo de invasión que ya está deforestando tierras indígenas y concesiones forestales en otras regiones en el departamento de Ucayali, como los afluentes del río Urubamba.



Imágenes áreas cerca de Nueva Italia en 2016 (izquierda) y 2020 (derecha). Durante los últimos 4 años el área ha cambiado de un centro de actividades forestales a un pueblo con nuevas casas e infraestructura.

PREOCUPACIONES DE LA GENTE

Durante la visita los líderes presentaron información sobre la carretera a través de charlas, audiovisuales y materiales impresos. También, se pudo coleccionar opiniones de los pobladores indígenas sobre la carretera, a través de una dinámica participativa con un boletín informativo repartido en todas las comunidades de la cuenca obteniendo respuesta a la pregunta: ¿Qué opinas de una carretera que llegue desde el río Ucayali hasta Yurúa y Breu? Este sondeo permite observar las tendencias de opinión respecto a la construcción de la carretera.

“Nosotros todavía somos inocentes que no conocemos esa realidad de una carretera. Tengamos mucho cuidado, van a venir mucha gente porque nos han visto unidos, van a querer separarnos. Tenemos mucha riqueza natural. Jóvenes hay que despertar hay que tener una esperanza mejor, en Yurúa la mayoría tenemos mucha necesidad, pero la carretera no es una cosa que nos va a solucionar ese problema. Ya tenemos una experiencia con forestal Venao, y hubo muchos impactos ambientales, nuestros animales estaban lejos; impactos sociales, cuántas comuneras se fueron con los camioneros de la empresa, y eso nos va afectar hermanos. Hay otras alternativas, trabajar nuestras culturas, nuestras plantas medicinales, las artesanías y otros; además, exigir el aeropuerto. Si el río que es fácil de controlar no lo hacen imagínense si podrán cuidar una carretera.”

—Juan Pérez Tello, Presidente de ACC-Yurúa y Jefe de Santa Rosa



La mayoría de las comunidades no tenía información básica sobre la carretera, incluyendo el estado de las invasiones, la intensidad de deforestación, ni sobre el avance sostenido del camino que se aproxima hacia la región. Mientras es claro que no existe un entendimiento suficiente, hay un consenso local en las comunidades indígenas de que la carretera no les conviene. 161 de 186 personas, o 86%, está en contra de una carretera.

Tabla: Resumen de opiniones

En contra de la carretera		A favor de la carretera	
Impactos negativos	18	Vender nuestros productos	9
Destrucción del bosque	14	Salir del abandono	2
Madereros	12	Cosas más baratas	1
Pérdida cultural	11	Trae desarrollo	1
Pérdida de Recursos Naturales	10	Otros (está de acuerdo, viajar...)	12
Delincuencia, secuestros, violencia	9		
Gente foránea / Colonos	7		
Narcotráfico	6		
Invasión de territorios	5		
Otros (opina que no, prefiere aeropuerto, trae problemas, no conocemos...)	69		
TOTAL	161	TOTAL	25

* Para aquellas respuestas múltiples se ha considerado la primera opción.

LAS PROXIMAS ETAPAS

Este esfuerzo de coordinación, la firma de convenio y primera visita de campo, se traduce en la próxima realización de un congreso de las comunidades para discutir su postura frente al avance ilegal de la carretera y hacer planteamientos sobre su posición. También, el congreso proveerá la oportunidad para conversar sobre alternativas a la carretera y para promover el desarrollo sostenible en la región y el aumento de la calidad de vida.



SOBRE CONSERVACIÓN ALTO AMAZONAS

Trabaja para la protección de los bosques y culturas de la selva peruana. Ayuda al fortalecimiento de capacidades locales y viene gestionando diversas actividades de educación ambiental, planificación comunitaria, proyectos de recursos naturales sostenibles y rentables, vigilancia comunitaria, entre otros.

www.altoamazonas.org

