

Zevallos, Maga, "Carretera abre puertas a economías ilegales", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 24 de octubre de 2024.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/seccion-ambiente-actualidad-reportaje/23/10/2024/carretera-italia-puerto-breu-abre-las-puertas>

Fecha de consulta: 12/08/2025.

Carretera abre puertas a economías ilegales

Publicado: 24/10/2024



Foto: Upper Amazon Conservancy (UAC).

Servindi, 24 de octubre, 2024.- Una zona de tres millones de hectáreas de bosques amazónicos, donde habitan pueblos en situación de aislamiento voluntario y es el hogar de catorce etnias indígenas se encuentra en peligro.

La amenaza proviene de la carretera Italia-Puerto Breu, que pretende conectar de forma transfronteriza con el municipio de Cruzeiro do Sul, en el Estado de Acre en Brasil.

La vía ya ha deforestado más de 7 mil hectáreas de bosque y avanza a vista y paciencia de las autoridades peruanas a pesar de ser ilegal, inconsulta y carecer de impacto ambiental.

La Comisión Transfronteriza de Alto Yurúa, Juruá y Alto Tamaya, integrada por líderes indígenas de Perú y Brasil, han realizado encuentros binacionales y elevado sus denuncias a las autoridades regionales y nacionales sin obtener ninguna respuesta.

Muy distinta es la respuesta del lado brasileño que obtuvo un fallo judicial que ordenó en junio de 2023 anular la extensión de la vía BR-364 de Cruzeiro do Sul hacia la frontera peruana.

A continuación compartimos un informe elaborado por la periodista Maga Zevallos que describe los pormenores de la situación que debería llamar la atención de las autoridades y organismos internacionales que velan por la protección de la Amazonía.

Carretera Italia–Puerto Breu abre las puertas a economías ilegales

Por Maga Zevallos*

24 de octubre, 2024.- La frontera de Perú (ríos Yurúa y Alto Tamaya en Ucayali) y Brasil (Alto Juruá en el estado de Acre) es un territorio altamente atractivo a intereses económicos, que ha ido creciendo de manera descontrolada la última década, provocando una deforestación sin límites, contaminación de los ríos y fuentes de agua, afectación a la salud y al medioambiente, entre otros impactos sociales y culturales.

Esta situación ha motivado que en 2021 se forme una red de colaboración entre organizaciones indígenas y no indígenas de ambos países, para preservar de manera integral sus territorios:

“Somos una comunidad transfronteriza que busca tener voz, porque no nos están escuchando; queremos articular ante ambos gobiernos una agenda transfronteriza, porque todo lo que protegemos está corriendo el riesgo de desaparecer. Estamos llegando a un punto de no retorno, estamos al borde de un colapso” se lamenta Francisco Silva Piyāko, líder asháninka, presidente de Organizaçāo dos Povos Indígenas do Río Juruá (Opirj).

Para la antropóloga brasileña Carolina Schneider, esta es una situación muy crítica, pues en los últimos 10 años se ha incrementado velozmente la construcción de carreteras ilegales, trochas clandestinas y pistas de aterrizaje.

“Hay poquísimas fiscalizaciones en esta región transfronteriza, tanto de las autoridades competentes de Brasil como de Perú. Los indígenas están alertas por la defensa de los territorios, pero al mismo tiempo están en situación de mayor riesgo, por el avance del narcotráfico y el crimen organizado. Hay líderes amenazados que no tienen visibilidad, por eso la Comisión transfronteriza es un camino de diálogo con las autoridades”, dice Schneider.

El último encuentro promovido por la comisión congregó a líderes y lideresas de los pueblos indígenas: Asháninka, Ashéninka, Amahuaca, Nomatsigenga, Nukini, Shipibo, Yaminahua, Yanesha, Kakataibo –representados por sus organizaciones como Aidesep, Orau, Aconadiysh, Aacappy (Perú), Opirj y Apiwtxa (Brasil).

El evento concluyó con una declaración que fue entregada públicamente al gobernador regional de Ucayali, Manuel Gambini, en la Reunión Anual del Grupo de Gobernadores por el Clima y los Bosques- GCF Task Force 2024, que se llevó a cabo en la ciudad de Pucallpa la segunda semana de octubre.

En el manifiesto destacan la inacción de ambos Estados ante las amenazas que sufren por proteger sus territorios y denuncian que las autoridades peruanas no tienen un posicionamiento contundente frente a la construcción ilegal de la Carretera Nueva Italia – Puerto Breu (UC-105), la misma que no cuenta con estudios técnicos ni con el proceso de consulta previa.

Al respecto, Fernanda Venzon, abogada y directora del Environmental Defender Law Center (EDLC), organización que trabaja en la defensa de los derechos humanos y el medio ambiente, sostiene que en cualquier país del mundo se exige un estudio de impacto ambiental: “se están violando los derechos de las comunidades indígenas de la región y por ello se presentó una demanda constitucional de amparo en la ciudad de Pucallpa”.

“Además, se está cometiendo un delito ambiental y creemos que las autoridades peruanas deberían investigar al alcalde de Atalaya por estar abiertamente promoviendo una carretera ilegal. Buscamos proteger a las comunidades indígenas porque sus derechos han sido violados” agregó Venzon.



Foto: Upper Amazon Conservancy (UAC).

Carretera ilegal

Venzon recuerda que en junio de 2021, el entonces presidente de Perú, Francisco Sagasti observó el proyecto de ley que pretendía impulsar la carretera Pucallpa – Cruzeiro Do Sul, porque los informes técnicos señalaban impactos negativos al Parque Nacional Sierra del Divisor, a la propuesta de ACR Alto Tamaya – Abuja y a la Reserva Indígena Isconahua para los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial (PIACI); además no se había realizado la consulta previa a las comunidades nativas de la zona.

Por el lado de Brasil, los miembros del Comité Transfronterizo presentaron una demanda judicial exitosa que ordenó en junio de 2023 la anulación de la licitación para la extensión de

la BR-364 de Cruzeiro do Sul hacia la frontera, así el tribunal prohibió al Estado brasileño tomar “cualquier decisión administrativa o política relacionada con la ejecución de la vía mientras no haya consulta previa, libre e informada a los pueblos indígenas y comunidades tradicionales directa o indirectamente afectados por el proyecto”.

“Esa carretera solo tiene como fin fortalecer las ilegalidades en la región, como el narcotráfico y la tala ilegal, está siendo promovida por empresas madereras peruanas, Mientras que por el lado brasileño está prohibido por ser un área de conservación protegida, es un derecho que está siendo respetado porque nosotros estamos organizados como movimiento indígena para hacer cumplir la ley”, dice Silva Piyāko.

Añade que esa carretera no va a conectar con las comunidades de Perú y Brasil, porque no existe un proyecto binacional para esto, “no hay ninguna posibilidad de unir ambas carreteras porque no está en los planes del gobierno brasileño y en Perú no hay un estudio de viabilidad para esa conexión”.

William Villacorta, director del programa Upper Amazon Conservancy señala que no existe una red de carreteras que conecte ambos países y afirma que en el distrito de Yurúa, en la provincia de Atalaya en Ucayali, hay 15 comunidades indígenas tituladas, ocho forman parte del programa de conservación de bosques y por el lado de Brasil son reservas y territorios indígenas, por lo que no hay viabilidad social ni ambiental.

Según el Ministerio del Ambiente ya se han deforestado 7,160 hectáreas de bosque

Sin embargo, la apertura de la carretera está bastante avanzada. Según el Ministerio del Ambiente ya se han deforestado 7,160 hectáreas de bosque. En el año 2021 la comunidad nativa Sawawo confirmó que la carretera se encontraba a sólo 11,3 Km de la frontera con Brasil. Ese año los madereros ingresaron con cuatro tractores a territorio asháninka en Perú, pero hubo resistencia por parte de los comuneros de Sawawo, quienes confiscaron las llaves de los tractores madereros.

Villacorta señala que ahora la ruta está siendo desviada por la comunidad Nueva Shawaya, quienes han firmado un contrato con una empresa forestal y ahora se encuentran presionados para sacar madera.

“Esta carretera tiene una proyección de 184 Km entre Nueva Italia y Puerto Breu, ya existe una vía habilitada, es decir ya hay un impacto ambiental, porque cuando se abre una carretera existe un impacto de cinco kilómetros por cada margen (derecho e izquierdo). Esa carretera está sirviendo para sacar madera ilegal, es una depredación total, toda esa ruta es territorio indígena y bosques de producción permanente”, comenta Villacorta.

María Elena Paredes, jefa de la Comunidad Sawawo Hito 40 del distrito de Yurúa, manifiesta que la comunidad transfronteriza no está en contra del desarrollo, que más bien están pidiendo inversión para el aeródromo de Breu, para que tengan accesibilidad sostenible.

“Queremos desarrollo, pero bajo un plan sostenible, porque nuestro territorio es una herencia que nuestros ancestros no han dejado. Como mujer ahí criamos a nuestros hijos, ahí tenemos la disponibilidad de nuestros alimentos, de nuestra artesanía, nuestro mercado, nuestra medicina, tenemos todo en nuestro territorio. Las maquinarias de los madereros están destruyendo nuestros ríos, bosques y zonas sagradas”, manifiesta la líder indígena.

Desprotección territorial

En las últimas décadas, las políticas de desarrollo de los dos países para la Amazonía estuvieron guiadas por la promoción de grandes proyectos de infraestructura e integración como carreteras, y con una mirada depredadora de los recursos forestales. A su vez las poblaciones originarias de esta región han comenzado a organizarse para buscar el reconocimiento legal de sus territorios y defender sus derechos e intereses.

En septiembre de 2014, cuatro de sus líderes (Edwin Chota, Jorge Ríos, Leoncio Quintísima y Francisco Pinedo) fueron asesinados cuando se dirigían hacia el varadero de Apiwtxa, luego de una inspección a las concesiones forestales superpuestas con la comunidad de Saweto. Desde hace una década estos crímenes siguen impunes, el número de defensores

ambientales asesinados siguen en aumento y las amenazas a los líderes indígenas es una constante.

María Luisa P. Ochoa, asesora técnica del programa de políticas públicas y articulación regional de la Comisión Pro Indígenas de Acre (Brasil), manifiesta que estamos viviendo en un contexto político que está en contra la propia vida de los seres humanos, “estamos en una lucha constante, hay leyes que representan al agronegocio (...), están flexibilizando la fiscalización ambiental, hay leyes que pretenden cambiar de categoría de las áreas naturales protegidas. La tendencia es ampliar la política neoliberal neofascista y fundamentalista, que está en contra los bosques, del clima y de los pueblos indígenas”, sentencia.

“No estamos valorando el aporte de la región amazónica a la humanidad y su contribución a la conservación del planeta. No podemos permitir que las políticas públicas acaben con las riquezas que tienen los ocho países amazónicos. La degradación de la política ha llevado a que no haya una mirada para la población, sino para una minoría que es el empresariado”, finaliza.

Demandas



Foto: Upper Amazon Conservancy (UAC).

La Comisión Transfronteriza ha realizado siete encuentros binacionales, cuyo resultado es un compendio de preocupaciones, demandas y propuestas de acción, las mismas que han sido enviadas a los gobiernos de cada país, donde ponen en cuestión el accionar de ambos Estados en cuanto al cumplimiento de un marco legal de protección de los derechos de los pueblos indígenas.

Exigen que la problemática que viene generando la construcción de la carretera ilegal Nueva Italia–Puerto Breu, sea incluida para su discusión y atención del Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras e Integración Transfronteriza de Perú.

Solicitan también la protección de las zonas de cabeceras de ríos transfronterizos como el Amonia, actualmente amenazados por actividades ilegales y no sostenibles.

En el contexto brasileño, demandan que sean incluidos en los debates y tomas de decisión de la Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira

(CDIF), órgano de asesoramiento superior destinado a proponer medidas y coordinar acciones para la implementación de iniciativas necesarias para la actuación del Gobierno Federal en la faja de la frontera.

En estos tiempos de emergencia climática, de devastación de nuestros bosques amazónico se hace imprescindible escuchar las voces de los pueblos indígenas en la toma de decisiones políticas.

* Maga Zevallos es periodista y documentalista con 20 años de experiencia en temas socioambientales en el Perú. Docente y asesora de espacios de formación de cine en Panamá, Bolivia, Chile, Argentina y Cuba.