

A Estrada Ilegal “Nueva Italia – Puerto Breu”

UMA GRANDE AMEAÇA PARA OS POVOS INDÍGENAS DO YURUA, ALTO TAMAYA E 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 AIDSESEP-Ucayali (ORAU)

Organização dos Povos Indígenas do Rio Juruá – OPIRJ

Upper Amazon Conservancy (UAC)

A LUTA DOS POVOS INDÍGENAS DO YURUA, ALTO TAMAYA E ALTO JURUÁ CONTRA A ESTRADA ILEGAL “NUEVA ITALIA – PUERTO BREU” (UC 105)

INTRODUÇÃO

Este Dossiê apresenta informações relacionadas à abertura ilegal do trecho da estrada UC 105 que vai de Nueva Italia a Puerto Breu, no Peru, por empresas madeireiras e outros grupos interessados que agem de forma ilícita. O dossiê também expõe uma série de documentos oficiais, mapas e falas das lideranças, que mostram o risco que este empreendimento representa para os povos indígenas e comunidades tradicionais desta região.

No começo de agosto de 2021, o Comitê de Vigilância da Comunidade de Sawawo (Hito 40) confirmou à Associação Ashaninka do Rio Amônia – Apiwtxa que a frente de abertura da estrada UC-105 (Nueva Italia-Puerto Breu) já se encontra a aproximadamente 11,3 km da fronteira com o Brasil, às cabeceiras do Rio Amônia, ameaçando inclusive a soberania nacional brasileira. No início de agosto de 2021, o Comitê de Sawawo realizou uma expedição no rio Amônia para verificar as ações ilegais das madeireiras na região e identificar o tamanho do impacto, quantidade de máquinas, qual empresa é responsável e quantos trabalhadores há no local.

O comitê de vigilância de Sawawo reportou que próximo às coordenadas geográficas “Latitude -9.514506, Longitude -72.975859” já se encontram dois tratores de duas madeireiras. Estas já estão abrindo o percurso ilegal da estrada Nueva Italia – Puerto Breu (Vide Anexo, p. 25). A organização *Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de Yurúa yono sharakoiai – ACONADIYSH* (2021), publicou no dia 10 de agosto de 2021 em sua página do Facebook uma carta aberta apontando o problema que a comunidade de Sawawo está passando com a invasão de uma empresa madeireira em seu território (vide p. 18).

Devido a estes fatos, existe a urgência de ação contra a abertura desta estrada que ameaça mais de 30 comunidades indígenas do Brasil e Peru, nas regiões do Ucayali, Alto Tamaya e Alto Juruá. Benki Piyãko, liderança do povo Ashaninka do rio Amônia, relata: “Aqui na nossa faixa de fronteira, aqui no rio Amônia, no Alto Juruá, nós indígenas estamos sendo ameaçados por uma estrada que está vindo do Peru até aqui a nossa fronteira no vale do Juruá. O projeto da estrada passa desde o Ucayali, atravessa o Rio Amônia até chegar ao Juruá. E essa estrada está sendo construída por madeireiros. Não se trata de um projeto de governo. São projetos de empresas e elas têm grande impacto nas decisões do estado e do governo. ... Tem comunidade que está sofrendo com os impactos que já ocorreram, pelas drogas que invadiram seus territórios, pela prostituição que viveram dentro do seu território, pelas quedas de lideranças que hoje deixaram os seus territórios, porque essas empresas os levaram ou até mesmo os mataram. Isso para a gente é difícil. Nós vamos lutar pelo direito desses povos porque sabemos que é o nosso direito, é o meu direito, é o seu direito, é um direito da nação, é o direito do mundo. Temos que olhar a grande riqueza que nós temos quando olhamos para a floresta, quando olhamos para o mundo, dizendo assim: esse verde defende o mundo, esse verde não defende só os povos indígenas. Então a responsabilidade está em mim e está em você que defende os direitos da natureza e dos povos indígenas. Nós somos responsáveis por aquilo que acreditamos. Vamos lutar juntos”.

Fotos do Comitê de Vigilância da Comunidade Nativa de Sawawo (Hito 40) tiradas no início de agosto de 2021.



Figura 1. Equipe do Comitê de Vigilância de Sawawo em expedição ao local onde o trator de uma madeireira já se encontra no rio Amônia, no Peru (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 2. Trator da madeireira às cabeceiras do rio Amônia abrindo o caminho para a estrada Nueva Italia – Puerto Breu, agosto de 2021 (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 3. Equipe de Sawawo à frente do trator de uma madeireira, agosto de 2021
(Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).

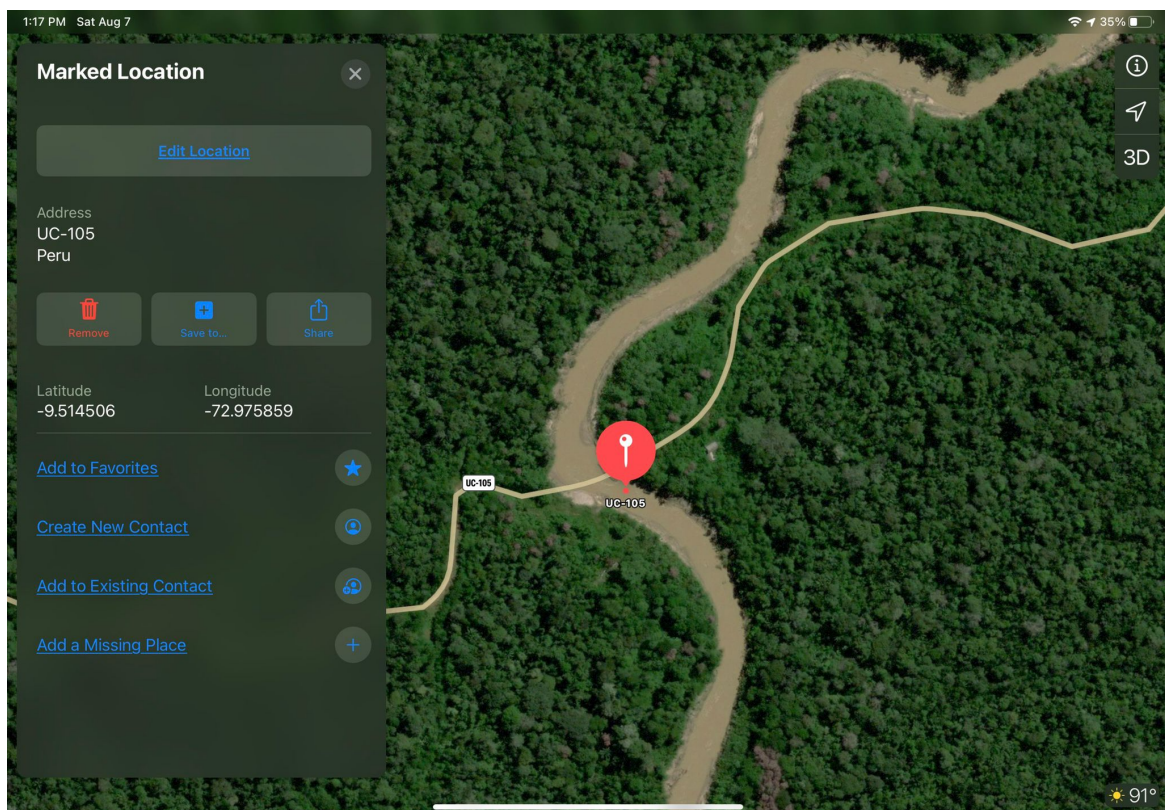


Figura 4. Posição aproximada dos tratores das madeireiras no rio Amônia, Peru.

O DESRESPEITO AOS POVOS INDÍGENAS E SEUS DIREITOS

Ao longo da fronteira Brasil-Peru, a construção de estradas continua sendo impulsionada, sem respeitar o direito de Consulta e Consentimento Livre Prévio e Informado (CCLPI) estabelecido em instrumentos de direito internacional acolhidos pelo Brasil e Peru e amplamente desenvolvido por jurisprudência nacional e internacional a respeito¹ (RCA 2018: 1). O Peru é signatário da “*Convenção 169 da OIT*” (vide OIT 2014) e da “*Declaração Internacional dos Povos Indígenas*” (vide UNIC-Rio 2009), os quais exigem que o direito à Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado seja implementado.

A Rede de Cooperação Amazônica (RCA) ressalta que “é fundamental esclarecer que qualquer processo de consulta de medidas administrativas e legislativas que afetem direitos dos povos indígenas e tradicionais, independentemente do conceito usado para referir-se a eles, deve atender aos padrões, conteúdo e alcance do instituto jurídico do direito de CCLPI estabelecido em instrumentos de direito internacional acolhidos pelo Brasil e amplamente desenvolvido por jurisprudência nacional e internacional a respeito” (RCA 2018: 1).

Segundo o guia de orientações para protocolos autônomos de consulta e consentimento da RCA (2019) os seguintes aspectos que explicam o direito de CCLPI devem ser destacados:

- a consulta é uma obrigação do Estado
- a consulta deve ser prévia
- a consulta deve ser livre
- a consulta deve ser informada
- a consulta deve ser realizada de boa-fé
- a consulta deve gerar um efeito, ou seja, influenciar a decisão do Estado
- a consulta não é só responder “sim” ou “não”
- a consulta não é só uma reunião
- A consulta tem o objetivo de chegar a acordos ou obter o consentimento dos povos. Todos os acordos devem ser cumpridos e respeitados pelas partes, ou seja, os acordos são vinculantes. (RCA 2019, p. 67)

PROJETO DA ESTRADA NUEVA ITALIA – PUERTO BREU: UMA HISTÓRIA CHEIA DE IMPACTOS

A estrada intitulada “UC-105” começou como “OX1”, uma estrada de 108 km aberta em 1988 pela empresa “Occidental Petroleum” para ligar seu porto de Nova Itália com os poços perfurados em Platanal, no meio do rio Tamaya. A “Occidental Petroleum” abandonou a estrada entre 1990 e 1993 (Hazera & Salisbury 2008).

¹ RCA (2018: 1): “O direito dos povos indígenas de serem consultados pelo Estado, quando uma medida legislativa ou administrativa pode afetar seus direitos, modos de vida e territórios, está em vigor no Brasil desde que o país ratificou a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho. As organizações que integram a RCA lançaram a proposta de elaboração de Protocolos Próprios de Consulta e Consentimento, construídos pelos povos e comunidades indígenas de modo autônomo e independente, num processo de preparação para exercer o direito de serem adequadamente consultados pelo Estado brasileiro.”

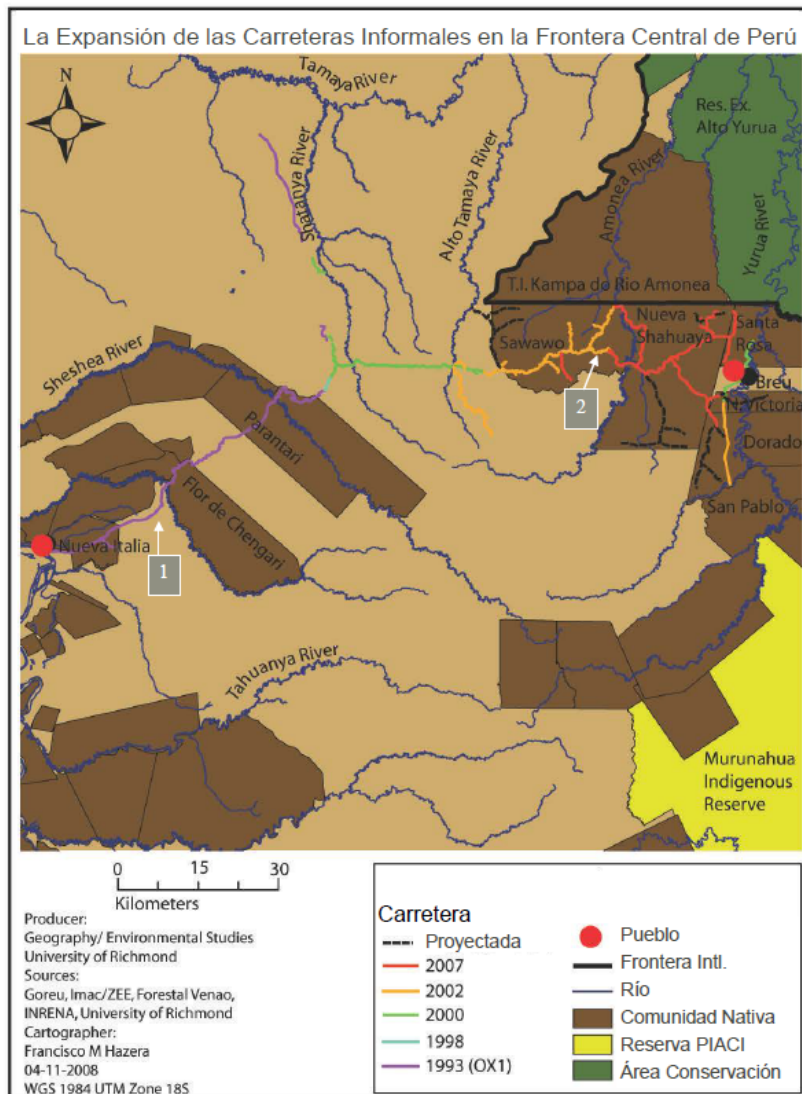


Figura 5. A expansão de uma estrada de exploração petrolífera e uma rede de estradas de exploração madeireira ameaçava as florestas e povos do Alto Juruá do Peru e Brasil. Fonte: Hazera & Salisbury (2008).

Em 1998, a empresa madeireira *Forestal Venao* e alguns moradores da recém-intitulada Comunidade *Nativa Sawawo-Hito 40* começaram a reabilitar a rodovia OX1 com o objetivo de expandi-la ao oeste até o rio Yurua.

Uma vez na cabeceira do rio Yurua, a *Forestal Venao* ajudou a Comunidade Nativa de *Nueva Shahuaya* a obter seu título de terra para continuar a retirar madeira de lei nesta e em outras comunidades indígenas.

Entre 1998 e 2007, a estrada OX1 de 108 km expandiu-se para o oeste como uma rede de 268 km de trilhas e estradas florestais, em sua maioria ilegais (Hazera & Salisbury 2008). Algumas trilhas invadiram ilegalmente o território brasileiro, isto é, o Território Indígena Kampa do Rio Amônia. Foi quando os Ashaninka do rio Amônia lutaram intensamente contra as invasões e conseguiram impedir as atividades ilegais em seu território. O Estado brasileiro somente entrou em ação após as denúncias e intervenções realizadas pelos Ashaninka do rio Amônia, que se sentiam altamente ameaçados pelas invasões em seu território pelos madeireiros peruanos (Piyãko et al. 2007). As atividades em solo brasileiro não somente ameaçavam a vida do povo Ashaninka, sua cultura e seu habitat, mas também a soberania brasileira.

Na época, entre 2000 e 2006, as comunidades indígenas peruanas não tinham a mesma força de mobilização para intervir junto ao Estado peruano (Salisbury, López & Alvarado 2011). Muitas delas estavam inclusive envolvidas nos planos de ação das madeireiras peruanas.

Praticamente semiabandonada, a rota da estrada voltou a aparecer nos planos do Governo Regional do Ucayali em 2008 (DRSTCU 2008: 147) e do Ministério das Relações Exteriores-Ministério do Desenvolvimento fronteiriço em 2010 (Ampuero 2010) apesar de representar uma grande preocupação para a população indígena do Yurua (ACONADIYSH 2004: 54).

Em 2021, a estrada voltou a ser promovida pelo Congresso Nacional do Peru, o Prefeito do Município de Satipo e prefeitos de cidades do Ucayali, apesar de não seguir um processo formal de criação, não respeitando o direito das comunidades indígenas de consulta e consentimento prévio, livre e informado e de coincidir com várias pistas clandestinas criadas pelo narcotráfico.

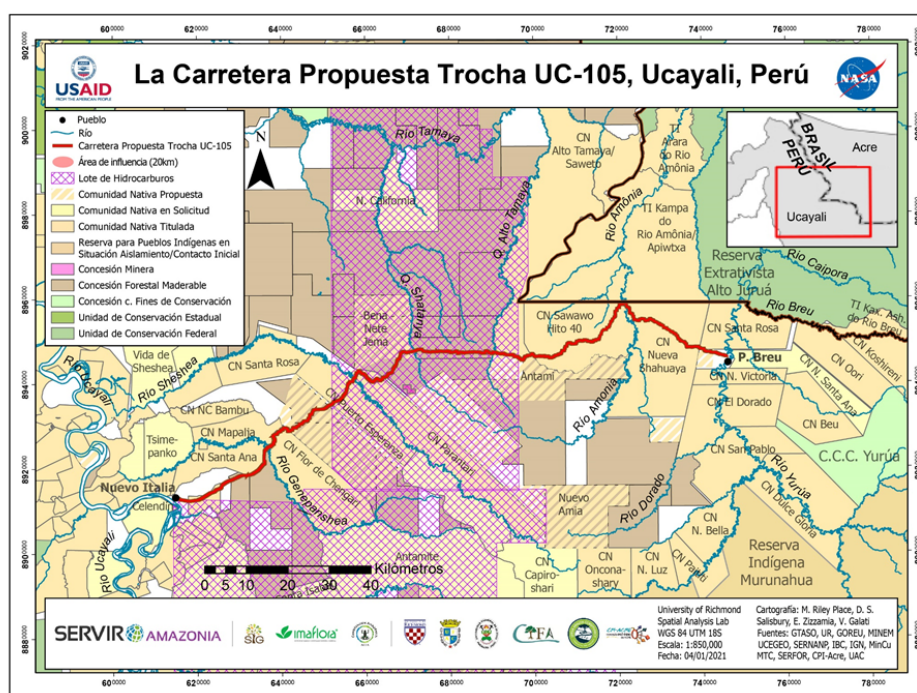


Figura 6. A rota do trecho UC-105. A Estrada Proposta Nueva Italia – Puerto Breu atravessaria uma zona com alta diversidade biológica e cultural nas cabeceiras dos cursos de Sheshea, Shatanya, Alto Tamaya, e Alto Juruá-Yurua. Fonte: Salisbury et al. (2021).

Dia 12 de julho de 2021, o Poder Executivo peruano, através do ex-presidente Francisco Rafael Sagasti, analisou o projeto de lei nº 6916/2020-CR (Comisión de Transportes y Comunicaciones 2021) que declara de necessidade pública e de interesse nacional a *Carretera Interoceánica Vial Centro* (Congreso de la República Perú 2021). A partir das estradas nacionais e departamentais existentes, o projeto de lei propõe a pavimentação de 102 km do trecho que vai de Bolognesi (capital do distrito de Tahuania) até Puerto Breu (capital do distrito de Yurúa), na região do Ucayali, perto da fronteira com o Brasil, que atualmente encontra-se em condição de “trecho percorrível” (DAR 2021).

Segundo a organização peruana *Derecho, Ambiente y Recursos Naturales* (DAR), o referido Projeto de Lei nº 6916/2020-CR levanta preocupações sobre os danos ambientais e sociais que o projeto da estrada pode causar, como o aumento do desmatamento, do tráfico de drogas e outras economias ilícitas. Outros riscos mencionados são o aumento da incidência

de doenças infecciosas, o impacto na zona de amortecimento da reserva comunal El Sira e sobre os direitos dos povos indígenas.

A decisão do Executivo do Estado peruano sobre o projeto de lei, dada pelo Ofício nº 430 -2021-PR de 12 de julho, afirma que “a declaração de necessidade pública e interesse nacional é considerada inconsistente com o Sistema Nacional de Programação Plurianual de Investimentos, no qual cada setor ou nível de governo, propõe e prioriza suas iniciativas de investimento público com base em critérios estabelecidos e no âmbito do planejamento estratégico nacional, regional e local” (DAR 2021).

O Executivo ainda indica que “a construção de rodovias transfronteiriças em território amazônico não é a melhor forma de aumentar o comércio bilateral e a integração com o Brasil, e que poderia ter consequências indesejadas, como o aumento do desmatamento e aumento das atividades ilegais na área de Influência das novas rotas terrestres, como é o caso da Rodovia Interoceânica Sul Peru-Brasil”, como já vêm alertado a organização indígena Organización Regional de AIDSESEP-Ucayali ORAU, a DAR (2021) e demais instituições.

IMPACTOS AMBIENTAIS

Segundo a análise dos impactos socioambientais da proposta da Estrada UC-105 entre Nueva Italia e Puerto Breu, a selva amazônica abriga mais de 25% das espécies terrestres, quase 15% da água doce e 50% da armazenagem do carbono das florestas tropicais do mundo (Salisbury et al. 2021; Plotkin 2020). A figura 7 (vide p. 8) mostra que a zona de influência de uma estrada amazônica é ampla, chegando a 20 km de ambos os lados da estrada ou mais (Oliveira et al. 2007; Southworth 2011).

Lovejoy & Nobre (2019) e Walker (2020) enfatizam que se chegarmos a 20-25% de desmatamento, a selva amazônica pode se transformar em uma savana. Os impactos serão grandes e influenciarão por exemplo a quantidade e frequência de chuva, causando períodos de secas mais longos, temperaturas mais altas e variáveis. Além disso, a quantidade de água doce diminuirá e haverá alterações na biodiversidade, em sua fauna e flora.

O DAR (2021) relata que o Executivo do Estado peruano observou que o projeto “não considera as características dos ecossistemas presentes na área e das comunidades indígenas que podem ser afetadas”. O Executivo também indica que “não foi considerado que no trecho da estrada Bolognesi – Puerto Breu os ecossistemas apresentam baixíssima intervenção humana, e que uma intervenção (como a construção de uma estrada) geraria um avanço significativo na perda de áreas de floresta, alteração dos ecossistemas e equilíbrio ecológico”.

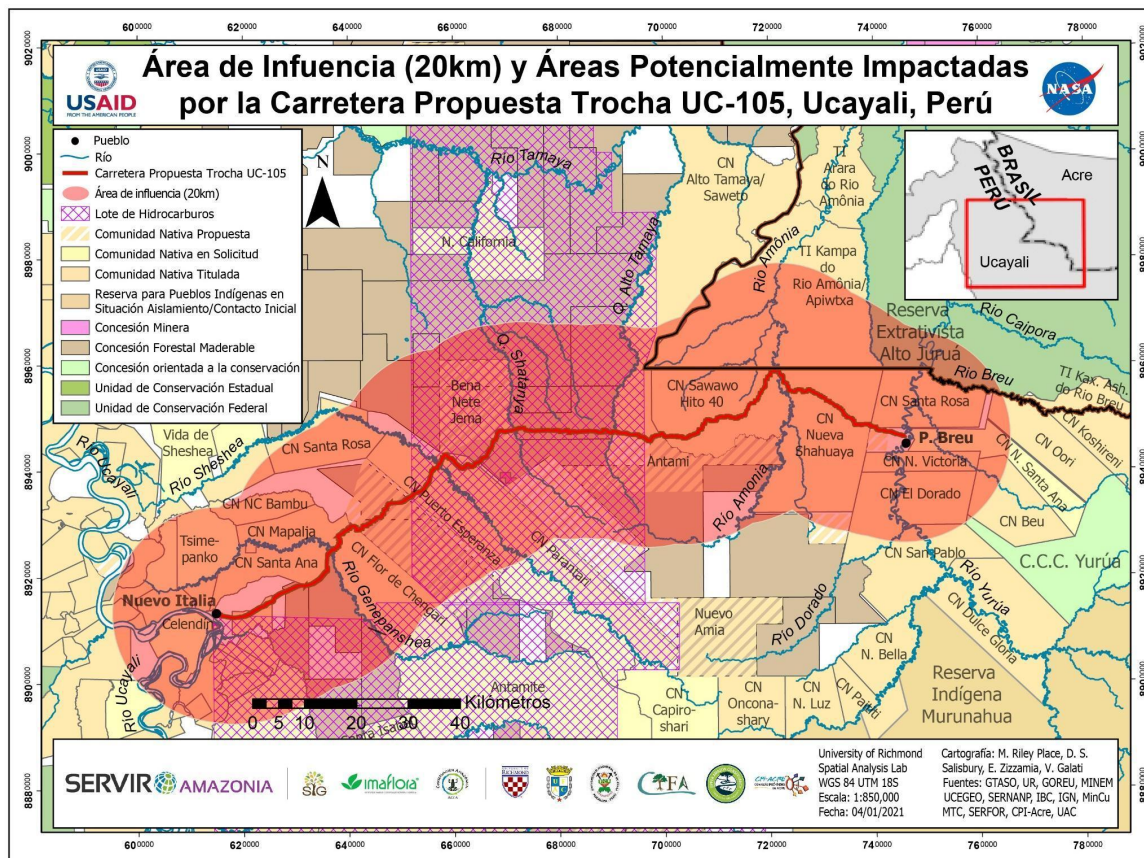


Figura 7. A zona de influência do Trecho UC-105. A Estrada Proposta Nueva Italia – Puerto Breu impactaria uma zona com alta diversidade biológica e cultural nas cabeceiras dos cursos de Sheshea, Shatanya, Alto Tamaya, e Alto Juruá-Yuruá. Fonte: Salisbury et al. (2021).

Segundo estimativas do DAR (2021), desde 2017 já ocorria o desmatamento neste percurso. 3.701,98 hectares de floresta foram desmatados em grande parte do trecho Bolognesi-Breu, que estariam sendo destinados para atividades agrícolas.

AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL NECESSÁRIA

Em seu ofício do dia 12 de julho de 2021, o Executivo do Estado peruano adverte que “a execução de qualquer projeto que envolva impactos desse tipo requer uma avaliação de impacto ambiental, bem como processos de participação e consulta prévia aos povos indígenas do local, para determinar sua viabilidade ambiental e social, em virtude ao que está estabelecido na regulamentação em vigor” (Congreso de la República Perú 2021). O posicionamento do Poder Executivo do Estado peruano também se alinha com o que foi colocado pela organização indígena ORAU (DAR 2021).

Além disso, o Executivo destaca que “a avaliação do esboço do projeto evidencia sua sobreposição com a zona de amortecimento da reserva comunal El Sira, pela qual a decisão deve ter o parecer técnico de compatibilidade do *Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado* (SERNANP)” (Congreso de la República Perú 2021).

Figuras 8, 9 e 10. Aumento do desmatamento ao longo da antiga estrada madeireira que poderá conectar Nueva Italia a Puerto Breu, Yurua, no período entre junho de 2016 a setembro de 2020. Nas imagens pode-se observar um aumento dramático no desmatamento desde 2019. Fonte: 2020, Planet Labs Inc. graças à Iniciativa Internacional Norueguesa de Clima e Floresta, compilado por David Weiss, CEES, WFU). Informações adicionais em UAC (2021):



Figura 8. Desmatamento junho de 2016.



Figura 9. Desmatamento dezembro de 2018.

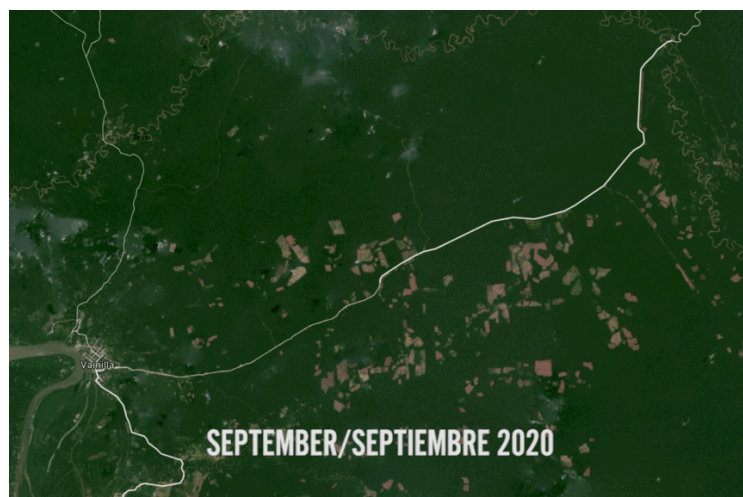


Figura 10. Desmatamento setembro de 2020.

O IMPACTO DA ESTRADA SOBRE RIOS E SEUS AFLUENTES

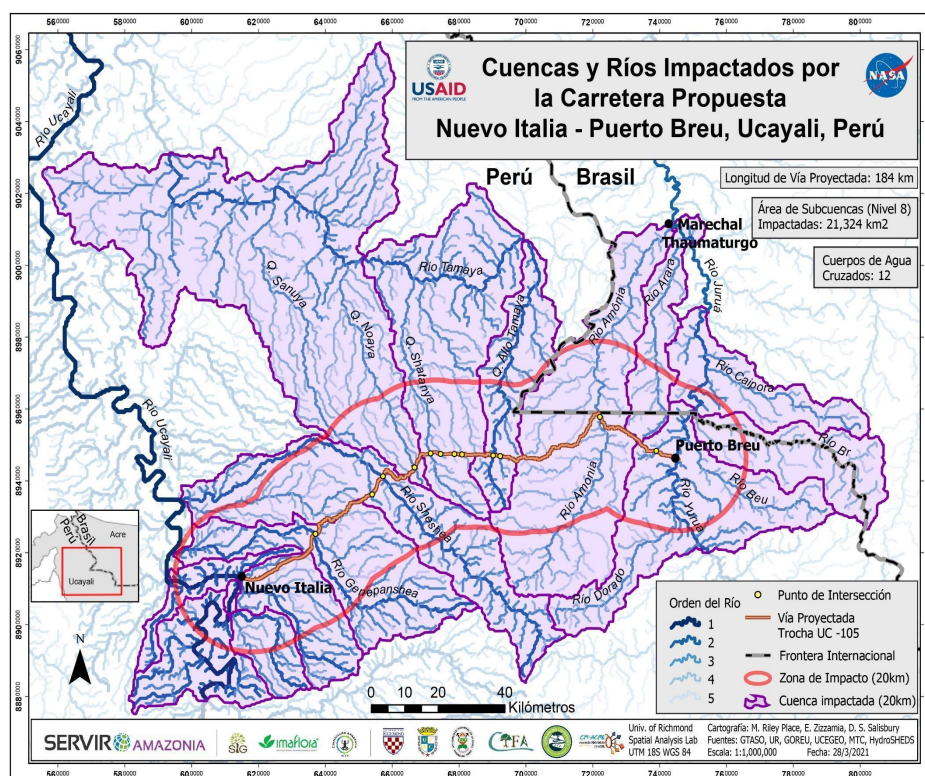


Figura 11. A zona de influência do Trecho UC-105 ou Estrada Proposta Nueva Italia – Puerto Breu impactaria muitas bacias hidrográficas brasileiras, peruanas e transfronteiriças. Fonte: Salisbury et al. (2021).

Segundo o mapa elaborado por Salisbury et al. (2021), considerando uma zona de impacto de 20 km, a construção da Estrada Nueva Italia – Puerto Breu afetará em torno de 21.324 km² das bacias hidrográficas da região.

Rios e igarapés que sofrerão impacto com a estrada Nueva Italia – Puerto Breu

Rio Ucayali, Rio Genepanshea, Rio Sheshea, Igarapé Shanuya, Igarapé Noaya, Igarapé Shatanya, Igarapé Alto Tamaya, Rio Amônia, Rio Dorado, Rio Yurua, Rio Arara, Rio Breu, Rio Huacapishtea.

As cabeceiras dos rios e igarapés do Yurua/Alto Juruá são de alta importância para a proteção da fauna e flora existente na região de fronteira entre Brasil e Peru, abrangendo várias zonas de ampla biodiversidade.

Zonas de ampla biodiversidade em solo peruano:	Zonas de ampla biodiversidade em solo brasileiro:
<ul style="list-style-type: none"> • Parque Nacional Alto Purus • Comunidades nativas do Ucayali no Peru • Concesión de Conservación Yurúa 	<ul style="list-style-type: none"> • Parque Nacional da Serra do Divisor • Terras Indígenas do Rio Amônia e Rio Breu • Reserva Extrativista do Alto Juruá

IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

A organização peruana DAR (2021) enviou uma comunicação formal à Presidência do Conselho de Ministros (bem como ao MINCU; MINAM; *Comisión de Pueblos, y de Transportes y Comunicaciones del Congreso; y Defensoría del Pueblo*), solicitando a observação do PL 6916/2020-CR por falta de respaldo econômico e comercial e a falta de avaliação dos graves riscos para os povos indígenas e o meio ambiente, o que poderá promover a intensificação de economias ilícitas na região.

Salisbury et al. (2021) alerta que o projeto da estrada Nueva Italia – Puerto Breu, que originalmente começou com a construção de estradas informais para a extração madeireira e que se estendem de uma rodovia destinada à exploração de petróleo, poderá causar mudanças significativas nas comunidades indígenas, abrindo espaço para a pecuária, a extração ilegal de madeira e a agricultura ilícita, ameaçando áreas de biodiversidade e de conservação, como também culturas e territórios indígenas em perigo de extinção.² Estes impactos são semelhantes ao exposto na reportagem “O tráfico de drogas e um parque amazônico dividido em dois: Rodovia de Bolsonaro para ligar o Peru ao Brasil” (El Universal 2021) que analisa a abertura da rodovia Cruzeiro do Sul – Pucallpa.

A análise das imagens de satélite da Planet Data de 2 de maio e 21 de julho de 2021 (Figura 12, vide p. 12) revela duas pistas de pouso adjacentes ao trecho UC-105, da Estrada proposta Nueva Italia – Puerto Breu. Essas duas pistas foram estabelecidas em 2018 e 2020 (DAR 2021).

Durante o período de 81 dias entre a obtenção das duas imagens de satélite, foram desmatadas 22 novas áreas de floresta em um raio de 5km mediante às duas pistas de pouso, com um total de 30,4 hectares de área desmatada e uma média de 1,38 hectares cada.

Os resultados indicam uma possível relação geográfica entre a estrada proposta, as pistas de pouso e o desmatamento durante a primeira parte da estação de poucas chuvas. Salisbury (2021 a) ressalta que é necessário prestar atenção nos próximos meses do período de seca para saber se esse desmatamento relacionado ao trecho UC-105 aumenta.

² Place et al. (2021) analisa o desmatamento e os impactos ao longo da rodovia usando métodos de análise GIS e sensoriamento remoto, juntamente com pesquisa documental e na Internet de artigos de notícias, documentos legais, comunicações de mídia social, entrevistas com as principais partes interessadas e estudos de projetos de infraestrutura semelhantes nas áreas de fronteira amazônica com diversidade biológica e cultural.

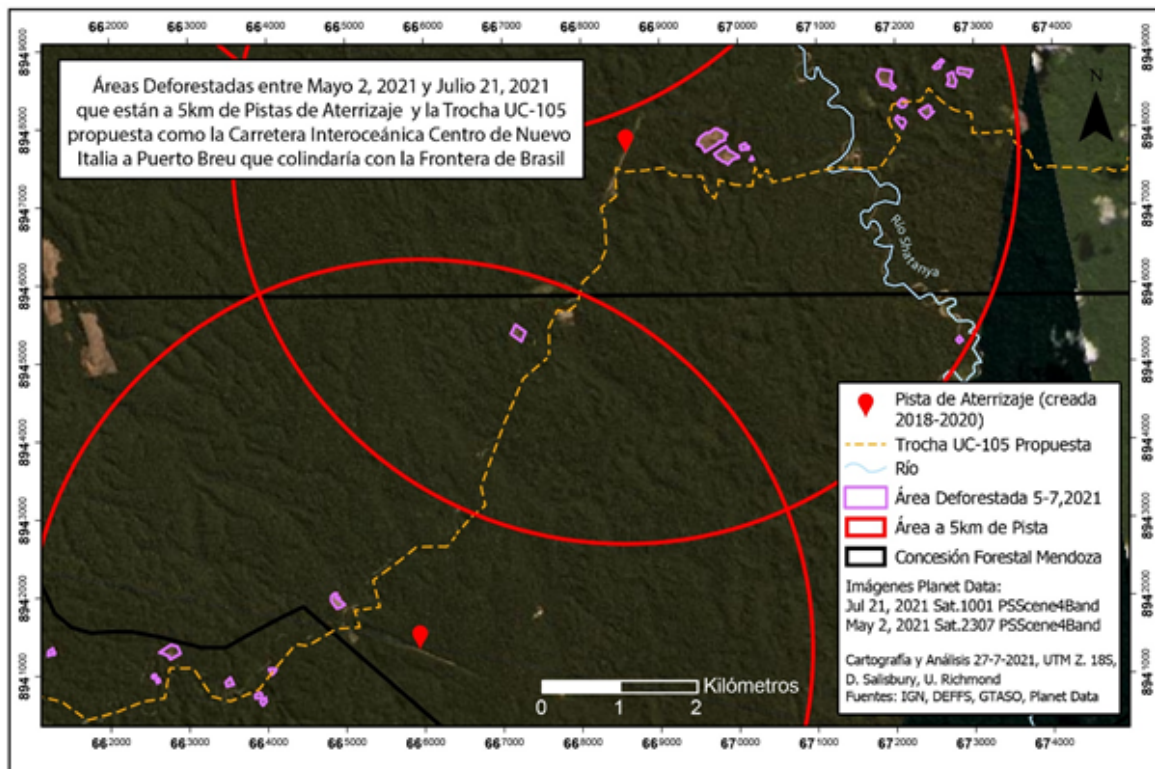


Figura 12. La trocha que anticipa la Carretera Propuesta Interoceánica Centro de Nueva Italia a Puerto Breu está relacionada con pistas de aterrizaje y áreas deforestadas entre Mayo y Julio, 2021. Fonte: Salisbury 2021 a; IGN, DEFFS, GTASO, Planet Data.

Segundo notícias de imprensa da região do Ucayali, foram identificados pelo menos 12 ha de cultivo de coca nos arredores de Nueva Itália, localizada ao norte de Bolognesi, que fica na rota do trecho para Puerto Breu. Devido a isso, a organização DAR (2021) enfatiza a necessidade de avaliar o “risco de que essa infraestrutura possa ser utilizada pelas cadeias logísticas destas atividades ilícitas”.

Além dos argumentos apresentados pelo Executivo do Estado peruano no dia 12 de julho de 2021, existem outros identificados pelo DAR (2021), como de que o PL 6916/2020-CR não é considerado de “importância estratégica” e tampouco de “média importância” no Plano Departamental Rodoviário Participativo da Região do Ucayali 2017-2026.

Outro fator agravante é que o projeto não possui avaliações de risco à saúde pública e muito menos medidas preventivas, o que seria necessário. Segundo o DAR (2021), estudos internacionais ressaltam o papel das estradas na incidência de doenças tropicais, como por exemplo, acontece na Via Iquitos – Nauta e a incidência de malária; ou da Interoceânica Sur, com a incidência de malária e raiva, por sua vez causadas por processos de desmatamento e mudanças no uso do solo induzidas por essas vias.

O DAR (2021) conclui que a interligação com o Brasil, prometida através do PL acima mencionado, “carece de respaldo diante da mudança em curso na matriz de transportes brasileira, o que coloca em questão o potencial comercial transfronteiriço da chamada Interoceânica Vial Centro, uma vez que nem a rodovia Interoceânica Sul, cuja localização é a mais próxima dos centros de produção agroindustrial do Brasil, alcançou essa meta”.

Perante todos os argumentos anteriormente mencionados, o Congresso da República peruana precisa arquivar o Projeto de Lei nº 6.916/2020-CR, considerando as observações do Poder Executivo peruano, que coincidem e se somam às observações da ORAU e das análises realizadas pela organização peruana DAR (2021).

UNIDADES ADMINISTRATIVAS ATRAVESSADAS PELA ESTRADA PROPOSTA

Com o objetivo de elaborar um gráfico com os resultados das unidades administrativas atravessadas pela estrada e em sua zona de influência de 20 km, Place et al. (2021) utilizou análises GIS. Neste gráfico, a estrada proposta atravessaria um percurso de 107.1 km de terras indígenas peruanas tituladas. Porém, se contarmos com a zona de influência de 20 km da estrada, teríamos um total de 3.091,1 km² de terras indígenas tituladas no Peru e 641,6 km² de terras indígenas tituladas em território brasileiro. O trecho da estrada proposta não só atravessa comunidades nativas com títulos de terra e comunidades nativas propostas, mas também concessões madeireiras e lotes de hidrocarbonetos em solo peruano. A zona de influência da estrada interfere também o território brasileiro, impactando diretamente a Terra Indígena Kampa do Rio Amônia, a Terra Indígena Kaxinawá/Ashaninka do Rio Breu e a primeira reserva extrativista do mundo, a Reserva Extrativista do Alto Juruá.

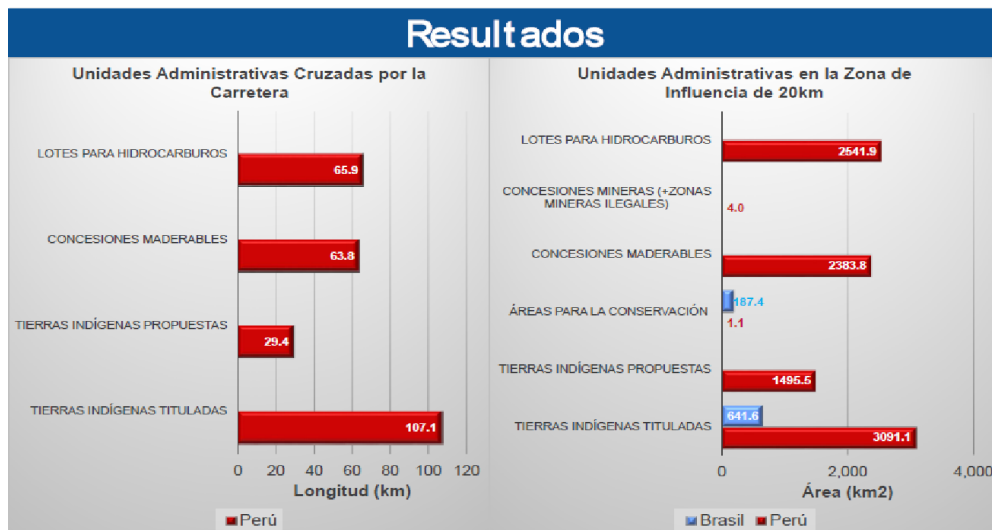


Figura 13. A estrada proposta atravessaria uma variedade de unidades administrativas. Fonte: Place et al. 2021, pôster de Salisbury et al. (2021).

AMPLA DIVERSIDADE CULTURAL

Além da grande biodiversidade existente, a região do Ucayali no Peru e do Alto Juruá no Brasil é rica em diversidade cultural. Nela habitam os povos:

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

Os povos indígenas e extrativistas desta região retiram grande parte de sua subsistência, seu sustento, das matas, rios, lagos e igarapés existentes em seus territórios e comunidades adjacentes. Enquanto os povos indígenas e ribeirinhos retiram mais de 20% das florestas e rios para sobreviverem, os povos Indígenas em situação de isolamento e contato inicial dependem 100% dos serviços ecossistêmicos da floresta tropical e seus rios (Place et al. 2021).

O rio Juruá/Yurua e afluentes são de grande importância não só para todas as comunidades indígenas e ribeirinhas, mas também para indígenas recém-contatados e em isolamento, que vivem na Reserva Indígena Murunahua, no Peru, diretamente às cabeceiras do rio Yurua.

ESTRADA UC 105 - DESRESPEITO AO DIREITO À CONSULTA E CONSENTIMENTO PRÉVIO, LIVRE E INFORMADO DAS COMUNIDADES NATIVAS DO PERU E DO BRASIL

No que se refere ao projeto de estrada Nueva Italia – Puerto Breu, o direito à consulta e consentimento prévio, livre e informado não está sendo respeitado conforme nem pelas instituições com interesse na construção da estrada e nem por congressistas e prefeitos das regiões Junín e Ucayali. Empresas madeireiras estão envolvidas e até promovendo a construção da estrada de forma ilegal, sem obter a permissão do governo peruano e sem respeitar o direito à consulta, como está estabelecido em instrumentos de direito internacional e amplamente desenvolvido por jurisprudência nacional e internacional.

Como antes mencionado, estudos técnicos sobre os impactos socioambientais causados pelo projeto na região não foram realizados. Segundo Salisbury et al., as rodovias amazônicas, como também muitas pistas ilegais de pouso, costumam ser expandidas informalmente, sem um processo legal e oficial do governo,³ sem consulta e consentimento livre, prévio e informado às populações indígenas e relatórios de impacto socioambiental. Segundo Salisbury et al. (2021) a expansão das estradas amazônicas frequentemente segue um ciclo progressivo, com estradas novas e não planejadas. Estas são geralmente criadas para a extração ilegal de madeira e expansão agrícola ilícita que, por sua vez, expande e leva à formalização de estradas.

Neste momento, um sistema de estradas em expansão se encontra em andamento entre o rio Ucayali e as cabeceiras remotas do rio Yurua. Em agosto de 2020, o oficialmente denominado Trecho “UC-105”, tinha um percurso de aproximadamente 180 km de comprimento. Porém, há mapas que mencionam o início da estrada UC 105 em Bolognesi, perto de Tahuania no rio Ucayali e da comunidade nativa de Santa Clara, passando por Tupac Amaru, até Nueva Italia, seguindo até o Heliporto de Sheshea, na comunidade nativa Puerto Esperanza de Sheshea, atravessando o rio Sheshea e as cabeceiras do rio Amônia e seguindo o percurso até o Breu no rio Yurua, Peru (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Peru 2017).

O trecho da estrada planejada UC 105 é transitável de Bolognesi até a Comunidade Nativa Puerto Esperanza de Sheshea no rio Sheshea. A estrada está projetada de Nueva Italia no rio Ucayali até a cidade de Puerto Breu no rio Yurua.

³ Vide também DAR (2021).

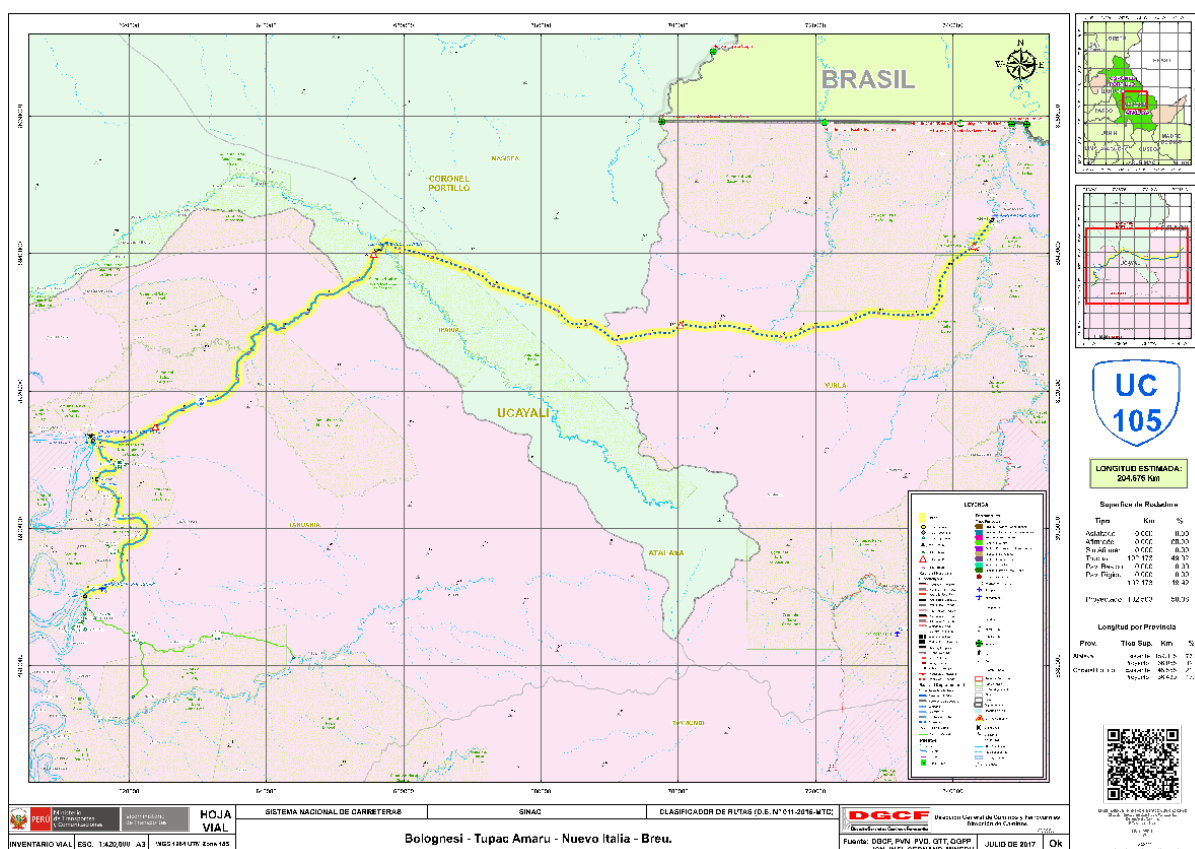


Figura 14. A rota da estrada proposta tem mudado muito ao longo dos anos. Neste mapa se pode ver uma rota mais distante da fronteira brasileira, mas que ainda tem grande impacto sobre as cabeceiras dos rios brasileiros-peruanos do Alto Juruá e Amônia e respectivas comunidades que lá habitam. Fonte: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Peru (2017).

CONCLUSÃO DA ANÁLISE GEOGRÁFICA

Segundo Place et al. (2021), a estrada proposta “Trecho UC-105 Nueva Italia – Puerto Breu” irá cruzar áreas de floresta, rios e áreas sensíveis de conservação de biodiversidade e diversidade cultural. A zona de influência da estrada proposta aumentará o desmatamento em áreas indígenas e de conservação ambiental, ameaçando as sub-bacias, rios e afluentes e as comunidades indígenas e ribeirinhas, tanto no Peru como no Brasil. Além do mais, a presença da estrada contribuirá de forma agravante com o fortalecimento do narcotráfico e a extração florestal ilegal, petrolífera e de minérios.

A expansão de estradas e do desmatamento em áreas de floresta também contribuirá com o aumento da temperatura ambiente, o período das secas e o número de enchentes, ameaçando a fauna, flora e a vida de todos os povos que lá vivem.

POVOS E COMUNIDADES AFETADAS PELA ESTRADA NUEVA ITALIA – PUERTO BREU

PERU

Distrito de Tahuania:

Comunidad Nativa Santa Clara: Povo Shipibo-Konibo
Comunidad Nativa Tumbuya. Povo Shipibo-Konibo
Comunidad Nativa San Fernando de Vainilla: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Betijay: Povo Shipibo-Konibo
Comunidad Nativa Nueva Roca Fuerte: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Tupac Amaru: Povo Shipibo-Konibo
Comunidad Nativa Nueva Esperanza de Cumaria: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Santa Ana: Povo Shipibo-Konibo
Comunidad Nativa Flor de Chengari: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Mapalja: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Nueva Claridad de Bambu: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Puerto Esperanza de Sheshea: Povo Asháninka

Distrito de Iparia:

Comunidad Nativa Nueva Unión Pierola: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Parantari: Povo Asháninka

Distrito de Masisea:

Comunidad Nativa Alto Tamaya/Saweto: Povo Ashaninka

Distrito de Yurúa:

Comunidad Nativa Sawawo (Hito 40): Povo Asháninka
Comunidad Nativa Nueva Shahuaya: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Dorado: Povo Yaminahua
Comunidad Nativa Nueva Victoria: Povo Asháninka
Comunidad Nativa Santa Rosa: Povo Amahuaca
Comunidad Nativa San Pablo: Povo Yaminahua
Comunidad Nativa Dulce Gloria: Povo Asháninka (Fonte: UAC/Apiwtxa)

BRASIL

Alto Juruá, Acre

Terra Indígena Kampa do Rio Amônia: Povo Ashaninka
Terra Indígena Apolima-Arara do Rio Amônia: Povo Apolima-Arara
Terra Indígena Jaminawa/Arara do rio Bagé: Povo Jaminawa/Arara
Terra Indígena Kaxinawá/Ashaninka do Rio Breu: Povo Huni Kuī e Ashaninka
Reserva Extrativista do Alto Juruá: Povo Kuntanawa, extrativistas e ribeirinhos dos rios Breu, Tejo, Juruá e Arara (Fonte: UAC/Apiwtxa).

MOBILIZAÇÃO DAS COMUNIDADES INDÍGENAS CONTRA A ESTRADA NUEVA ITALIA – PUERTO BREU

Desde outubro de 2020, comunidades indígenas do Ucayali, Alto Tamaya no Peru e Alto Juruá no Brasil estão se mobilizando contra a construção da estrada ilegal Nueva Italia – Puerto Breu.

No Peru, por exemplo, três organizações indígenas de base do distrito de Yurúa, no Ucayali, assinaram no dia 26 de fevereiro de 2021 um acordo interinstitucional para expor suas preocupações e se oporem à construção ilegal da estrada UC 105. As organizações indígenas são: Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral del Yurúa Yono Sharakoiai (ACONADIYSH), a Asociación de Conservación Comunal Yurúa (ACC-Yurúa), e a Asociación Ambiental de la Comunidad Ashéninka Pocharipankoky Pikiyaco Yurúa (AACAPPY), da comunidade nativa Dulce Gloria (UAC 2021).



Figura 15. Líderes Ashéninka, Yaminahua e Amahuaca se reuniram em fevereiro de 2021 para discutir ameaças a seus territórios na região do Yurúa. Foto: Conservación Alto Amazonas (UAC).

O objetivo desse acordo é consolidar o posicionamento das organizações perante o projeto da estrada que pretende chegar à bacia do rio Yurúa. As organizações indígenas do Yurúa se opõem à estrada porque sua construção ameaça seus territórios e seu modo de vida. Os representantes das comunidades alertam que a abertura do trajeto com tratores para a construção da rodovia tem facilitado a invasão de fazendeiros e assentados vindos principalmente da selva central (UAC 2021).

As organizações de base do Yurúa já realizaram vários encontros, como por exemplo, uma assembleia em Dulce Gloria no dia 29 de abril de 2021, reunindo representantes indígenas do Yurúa e Tamaya. Lideranças da comunidade Ashaninka do rio Amônia no Brasil também foram convidadas para participar da assembleia em Dulce Gloria. Ao chegar em Puerto Breu, os representantes da Apiwtxa foram impedidos por policiais locais, que seguiam ordens do prefeito municipal, de seguir viagem até Dulce Gloria. Os policiais informaram que eles mesmos não tinham problema com o fato dos líderes da Apiwtxa continuarem viagem para participar da assembleia. Porém, eles tinham que seguir ordens superiores, após terem recebido um telefonema de seu chefe ordenando não deixar os líderes da Apiwtxa passar. Os policiais se desculparam pelo ocorrido e explicaram que, segundo ordens superiores, os líderes da Apiwtxa não poderiam continuar viagem devido à pandemia, apesar destes terem tomado todas as precauções informadas a eles anteriormente e possuírem a carteira de vacinação contra COVID-19 para poderem participar da assembleia, seguindo os protocolos

peruanos de vigilância sanitária vigentes. Enquanto isso, o prefeito se posiciona claramente a favor da estrada Nueva Italia – Puerto Breu e não mede esforços para levar o projeto adiante.

Desde então, as comunidades indígenas do Yurúa, já realizaram vários encontros, continuam se organizando e estão se preparando para a realização de um congresso comunitário para coibir o avanço ilegal da rodovia.

No dia 10 de agosto de 2021, a ACONADIYSH (2021) publicou em sua página do Facebook uma carta aberta alertando que a comunidade de Sawawo está sendo ameaçada pela empresa madeireira “Industria Maderera Juan Simón y Negociaciones Forestales Ostua E.I.R.L.”. A carta ainda confirma que Sawawo em nenhum momento deu consentimento ou autorizou qualquer tipo de atividade dentro de seu território. Abaixo segue a carta publicada pela ACONADIYSH:



PRONUNCIAMIENTO

La Asociación de Comunidades Nativas para el Desarrollo Integral de Yurúa Yono Shara Koiyai – 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 Koiyai - ACONADIYSH

Fonte: ACONADIYSH (10.08.2021), URL: <https://www.facebook.com/aconadiyshyurua/>

GRANDE PREOCUPAÇÃO: AVANÇO DA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA ILEGAL

A organização Conservación Alto Amazonas (Upper Amazon Conservancy – UAC) relata que a estrada proposta continua avançando. Esta está sendo construída ilegalmente com apoio de madeireiros e, supostamente, narcotraficantes em uma antiga trilha que foi aberta ilegalmente há mais de 20 anos pela empresa madeireira *Forestal Venao*. A empresa abriu a estrada para o transporte da madeira das comunidades do Yurúa para o rio Ucayali e posteriormente para a cidade de Pucallpa (UAC 2021).

Segundo a UAC (2021) já foram abertos aproximadamente 60 quilômetros do percurso total previsto da estrada, que é de 184 quilômetros, o que já causou o desmatamento de várias áreas de floresta na região.

As organizações indígenas do Yurua temem que o avanço da estrada continue atraindo mais pessoas de Junín, Satipo e do Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (também conhecido como VRAEM). Segundo os representantes das organizações indígenas, essas pessoas “têm interesse em entrar na bacia do Yurúa e em outras áreas remotas que são territórios de comunidades nativas e áreas com presença de indígenas em situação de isolamento” (UAC 2021).

A UAC está apoiando as comunidades indígenas do Yurúa a se organizarem, realizando visitas às diversas comunidades, oferecendo oficinas e esclarecendo a população sobre as ameaças e problemas que a estrada pode trazer através de material impresso e projeções audiovisuais com mapas e fotos (UAC 2021).

As visitas às comunidades indígenas do Yurúa serviram para colher opiniões das comunidades sobre a estrada. Através destas, as organizações observaram que “a maioria das comunidades não tinha informações básicas sobre a estrada” e muito menos sobre “a situação das invasões, a intensidade do desmatamento ou o avanço da estrada que está se aproximando da região”.

A equipe da UAC e representantes das organizações ACONADIYSH, AACAPPY e ACC-Yurua também descobriram durante as visitas que há um consenso local nas comunidades indígenas de que a estrada não lhes convém, uma vez que 161 de 186 pessoas (86%) são contra a estrada. Por isso, as organizações indígenas e parceiras se preparam para organizar um congresso de comunidades para consolidar sua posição contra o avanço ilegal da rodovia. O congresso servirá também para discutir alternativas à estrada e, através de projetos próprios, promover o desenvolvimento sustentável da região e o aumento da qualidade de vida (UAC 2021).

Do lado brasileiro, os Ashaninka do rio Amônia, bem como os Huni Kuī, Apolima-Arara, Jaminawa-Arara, Ashaninka do rio Breu, os Kuntanawa e ribeirinhos da Reserva Extrativista do Alto Juruá também estão ameaçados pela construção ilegal da estrada. A Associação Ashaninka do rio Amônia – Apiwtxa está apoiando o trabalho das organizações indígenas e parceiras do Ucayali para fortalecer a mobilização indígena de base no Peru.

A SITUAÇÃO ATUAL NA REGIÃO DO UCAYALI — COMO AS EMPRESAS MADEIREIRAS AGEM NO MOMENTO

Apesar do Poder Executivo do Estado peruano ter analisado a questão da estrada central UC 105 (que inclui a rota Nueva Italia – Puerto Breu) e ter se manifestado contra a sua construção, empresas madeireiras e o narcotráfico continuam agindo ilegalmente na região do Ucayali e entrando tratores na região do rio Yurúa para a retirada de madeira e a abertura de novos roçados de coca. Há relatos de que empresas madeireiras têm se reunido com membros de comunidades e associações do distrito do Yurúa, procurando “comprá-las”, como já aconteceu no passado nesta região. Algumas comunidades estão divididas entre apoiar as empresas madeireiras e se opor à construção da estrada. Há relatos sobre membros de comunidades que trabalham com os madeireiros, ajudando-os a dar continuidade aos seus projetos na região. Há também comunidades que se encontram em processo de titulação de suas terras. Empresas madeireiras aproveitam esta situação e prometem a titulação das terras indígenas em troca de retirada ilegal de madeira, usurpando o papel do Estado peruano.

Durante reuniões com organizações indígenas do Ucayali, soube-se da entrada de uma empresa madeireira na região da estrada proposta, a Forestal Mendoza. Esta mantém negociações com comunidades ao longo da estrada proposta, oferecendo e pagando-lhes dinheiro adiantado para a retirada de madeira. Em julho de 2021 aconteceram encontros em Pucallpa com representantes de comunidades indígenas. Sabe-se também que a empresa madeireira está ingressando com um trator de esteira na estrada UC 105, em direção a Dorado e San Pablo no rio Yurua.

Mesmo o Poder Executivo do Estado peruano já tendo se manifestado contra a construção da estrada em julho de 2021, autoridades municipais do Ucayali continuam promovendo a construção da estrada, agindo de forma ilegal. Enquanto isso, comunidades indígenas do Ucayali, no Peru, estão sendo enganadas e envolvidas em más negociações com as empresas madeireiras e autoridades locais, que tentam enfraquecer as organizações indígenas locais.

Estratégia usada pelas empresas madeireiras

Se reunir com representantes de comunidades indígenas e oferecer-lhes dinheiro em troca da extração ilegal de madeira em suas comunidades.

Neste processo, só alguns representantes da comunidade participam das negociações ilegais e o restante dos membros das comunidades continuam desinformados sobre os projetos ilegais fechados por seus membros.

Ações ilegais recentes

- Em julho e agosto de 2021 empresas madeireiras ingressam com maquinário pesado no trecho da estrada proposta, abrindo-a ilegalmente e extraindo madeira de forma ilegal (vide Anexo, p. 25).
- Pistas de pouso e roçados de plantações de coca também estão sendo abertos na região do Ucayali. Imagens de satélite comprovam que em um raio de 5km das pistas do trecho UC-105 foram abertos 20 novos roçados nos últimos 80 dias (entre maio e julho de 2021).

IMPACTOS DAS ESTRADAS

MEIO AMBIENTE	SOCIAIS	HIDROLÓGICOS
<ul style="list-style-type: none"> → Aumentam o desmatamento → Contribuem com o aumento da temperatura ambiente → Contribuem com o ressecamento das bacias hidrográficas (rios, lagos, igarapés) → Facilitam as queimadas florestais → Impedem a passagem de animais silvestres → Causam a morte dos animais por veículos → Contaminam plantas, animais, rios, lagos e igarapés 	<ul style="list-style-type: none"> → Causam a perda da cultura → Propagam doenças → Promovem o acesso a mercados ilícitos de serviços e recursos naturais → Atraem madeireiros, contrabandistas e caçadores ilegais → Facilitam a entrada de agricultores de cultivos ilegais e ilícitos → Facilitam o tráfico de drogas, armas, animais e outros contrabandos → Aumentam o negócio ilegal de terras (grilagem de terras) 	<ul style="list-style-type: none"> → Aumentam a erosão do solo → Baixam a qualidade da água → Aumentam a temperatura dos rios, lagos e igarapés → Mudam a estrutura e funções dos rios, lagos e igarapés → Provocam contaminação química → Causam o escoamento de nutrientes
		Fonte: 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.

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/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/06916DC23MAY20210422.pdf

Congreso de la República Peru (2021). Oficio 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). O tráfico de drogas e um parque amazônico dividido em dois: Rodovia de Bolsonaro para ligar o Peru ao 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.

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.

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). Cartografía 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

OFÍCIO DA ASSOCIAÇÃO ASHANINKA DO RIO AMÔNIA – APIWTXA À ORGANIZAÇÃO REGIONAL AIDSESEP UCAYALI (ORAU)



Ofício nº 006/2021

Marechal Thaumaturgo/AC, 09 de agosto de 2021

A Orau (Organização Regional AIDSESEP 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 Dorado 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



Figura 16. Funcionários das madeireiras e representantes de comunidades a favor da estrada UC 105 (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 17. Motocicleta usadas por funcionários das madeireiras para chegar ao local onde as máquinas pesadas estão (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 18. Motocicleta usadas por funcionários das madeireiras para chegar ao local onde as máquinas pesadas estão (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 19. Vestígio da presença de funcionários das madeireiras no rio Amônia (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).

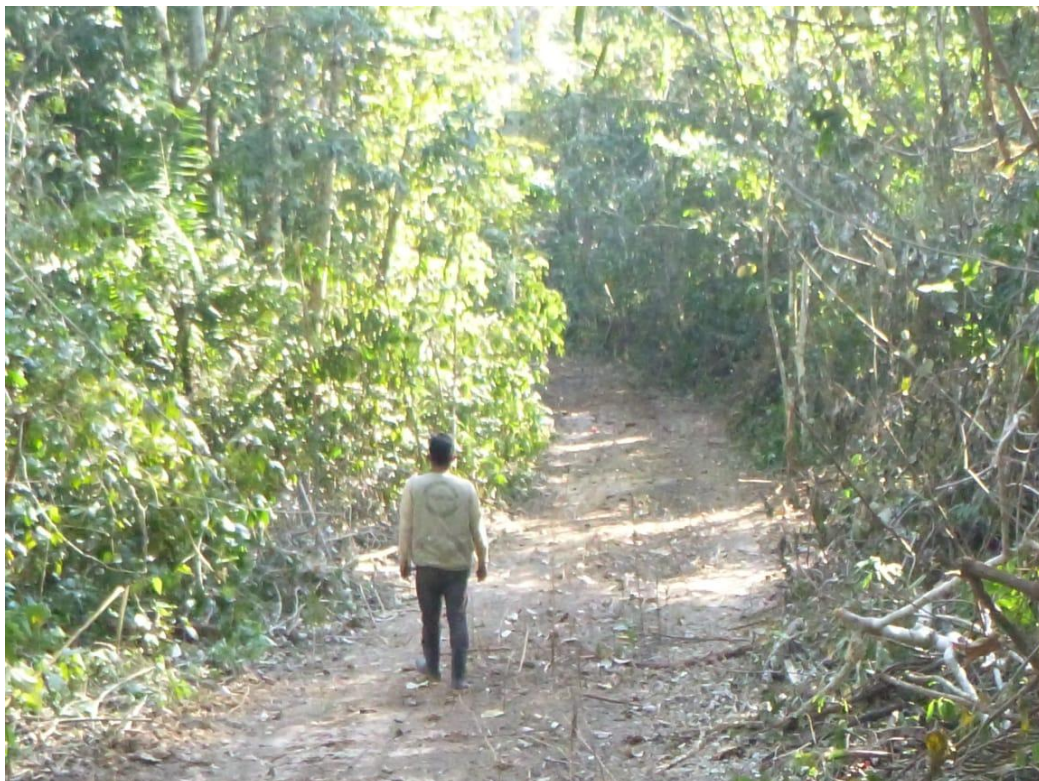


Figura 20. Abertura ilegal da Estrada UC 105 em andamento pelas madeiras e apoiadores ilícitos (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 21. Membro do Comitê de Vigilância da Comunidade Nativa Sawawo marcando o caminho do percurso durante a expedição para averiguar a presença das máquinas das madeireiras no rio Amônia (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).



Figura 22. Membros do Comitê de Vigilância da Comunidade Nativa Sawawo em frente a um trator de uma madeireira, no percurso ilegal da estrada UC 105, a aproximadamente 11 km da fronteira com o Brasil (Foto: Comitê de Vigilância da Comunidade Sawawo).

CARTA ABERTA DAS ORGANIZAÇÕES INDÍGENAS E PARCEIRAS CONTRA DOIS PROJETOS DE ESTRADA NO ACRE/UCAYALI

No dia 21 de julho de 2021, a Comissão Pró-Índio do Acre (CPI-ACRE) publicou na internet uma carta aberta das organizações indígenas e parceiras se posicionando contra a construção das estradas Cruzeiro do Sul — Pucallpa e Nueva Italia – Puerto Breu. A carta foi assinada por organizações indígenas do Brasil e Peru e organizações parceiras do Brasil e Peru (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 de julho de 2021

Há mais de uma década, a sociedade civil do Brasil e do Peru, por meio de organizações indígenas, indigenistas e ambientalistas que atuam no estado brasileiro do Acre e nos departamentos peruanos de Madre de Dios e Ucayali, vêm discutindo e divulgando as dinâmicas e problemáticas dessa região de fronteira da Amazônia. E, também, propõem e desenvolvem, inclusive junto a governos locais e nacionais, estratégias de proteção dos territórios, tanto dos que conservam modos de vida dos povos indígenas e comunidades tradicionais, como das áreas destinadas à conservação da biodiversidade.

Entretanto, ao longo do tempo, acordos bilaterais para realização de empreendimentos entre os governos do Brasil e Peru têm sido discutidos e firmados sem a participação dos povos e comunidades afetadas. É o caso da proposta de construção da estrada que liga Pucallpa (Ucayali, Peru) a Cruzeiro do Sul (Acre, Brasil). Diante dessa iniciativa, as comunidades que vivem na floresta e organizações indígenas, agroextrativistas, indigenistas e socioambientais vêm por meio desta carta alertar os governos dos dois países para os impactos dessas políticas de integração regional, construídas com base em um modelo de desenvolvimento que não dialoga com a realidade local e que se opõe aos princípios da conservação e da sustentabilidade socioambiental.

Grandes projetos de infraestrutura e de exploração de recursos naturais, que se sobrepõem às áreas naturais protegidas e territórios indígenas e seu entorno, não seguem compromissos assumidos em tratados internacionais de direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais. Não há processo de consulta livre, prévia e informada às comunidades e às suas organizações, conforme recomendam a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas, das quais o Brasil e o Peru são signatários.

O projeto na região do Alto Juruá, na fronteira Acre-Ucayali, da expansão da BR 364 com vistas à integração rodoviária entre o Brasil e Peru, afeta o Parque Nacional (PN)

Serra do Divisor no Brasil, que além de abrigar alta biodiversidade, tem informações sobre a presença de grupos indígenas isolados. Também coloca em risco a segurança hídrica de diversos municípios.

A estrada deve atravessar o PN Serra do Divisor, passando próxima às Terras Indígenas dos povos Nawa, Nukini, Jaminawa e Poyanawa, e também da Reserva Extrativista Alto Juruá, gerando impactos negativos. No lado peruano afetará a Comunidade Nativa San Mateo, a Reserva Territorial Isconahua, destinada à proteção de povos em isolamento voluntário e de recente contato e o Parque Nacional Sierra del Divisor.

É necessário garantir os direitos dos povos indígenas e de comunidades tradicionais e assegurar o respeito à legislação ambiental. No Brasil, na lei nº 9.985 de 14 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), protege os parques nacionais que são uma categoria de Unidade de Conservação (UC) de proteção integral e, portanto, não é permitida a construção de estradas em seu interior e, a rigor, não há previsão legal para implantação de rodovia nesta categoria. Em razão desses fatos, somados à ausência de um estudo de viabilidade econômica e socioambiental que justifique a construção dessa estrada, externamos nossa preocupação e questionamos o entendimento de que uma obra de infraestrutura como essa estrada, seja uma estratégia de desenvolvimento.

Além da proposta de construção da estrada que integra Pucallpa a Cruzeiro do Sul, nos preocupa a projeção de outras duas estradas em Ucayali no Peru, que afetarão também a região de fronteira no Alto Juruá no Acre, Brasil. Um desses casos é o projeto da estrada conhecida por Nueva Itália – Puerto Breu, que pretende chegar em Puerto Breu, Distrito do Yuruá, passando na linha de fronteira com o Brasil, exatamente nas comunidades Sawawo Ito 40 e Nueva Shawaya, limite com a TI Kampa do Rio Amônia no lado brasileiro, interessando somente a empresas que atuam na concessão florestal peruana.

A região do Breu/Yurua, no Peru, é habitada por povos Ashaninka, Amahuaca, Jaminawa e Chitonahua, distribuídos em 34 Comunidades Nativas. No Brasil, essa estrada passará próxima às TIs Kaxinawa Ashaninka do Rio Breu, Kampa do Rio Amônia, Arara do Rio Amônia e na Reserva Extrativista Alto Juruá.

A outra estrada proposta é a de Santa Rosa de Masisea, no Peru, até a fronteira com o Brasil, na região do rio Tamaya, onde se encontra a Comunidade Nativa Alto Tamaya Saweto. No Brasil essa estrada chegará próxima à porção norte da Terra Indígena Kampa do Rio Amônia e parte sul do Parque Nacional Serra do Divisor.

Os diferentes projetos de leis e emendas constitucionais que foram apresentados por congressistas, nos dois países, com o objetivo de flexibilizar e violar as legislações indigenistas e ambientais, assim como as normativas nacionais e internacionais que garantem os direitos coletivos fundamentais dos povos indígenas, também nos causam grande preocupação.

Com relação às áreas protegidas no Acre, está em análise o projeto de lei 6024/ 2019 de autoria da deputada federal Mara Rocha, que possibilita extinguir o Parque Nacional da Serra do Divisor e permitir o desenvolvimento de qualquer atividade econômica, reduzindo substancialmente a proteção da biodiversidade. O referido PL também propõe a redução de outra unidade de conservação no Acre, a Reserva Extrativista Chico Mendes.

Questiona-se também a falta de transparência e participação dos povos indígenas, comunidades tradicionais e sociedade em geral nas discussões de definição do investimento, e nos estudos de viabilidade dos projetos.

Analisando os planos elaborados pelos governos locais, agências estatais e organizações que representam os setores econômicos, verificamos uma ideia de futuro com crescimento econômico, em que não existirão mais povos indígenas, comunidades extrativistas e florestas. Temos essa impressão analisando o “Plan Vial Departamental Participativo 2017-2026, Gobierno Regional de Ucayali – Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Ucayali – Dirección de Caminos”; o programa “Rotas do Desenvolvimento”, elaborado pelo Fórum de Desenvolvimento do Acre em 2020, do qual o Governo do Acre é parte; e o estudo Microeixos de Transportes dos estados do Acre, Maranhão, Mato Grosso e Rondônia, elaborado pela SUDAM em 2017. Em nenhum deles há participação de representantes dos povos indígenas e comunidades tradicionais, tampouco da sociedade civil socioambiental.

Diante de perspectivas desfavoráveis ao desenvolvimento e consolidação de uma economia florestal e agroextrativista, característica dos povos indígenas e comunidades agroextrativistas das regiões do Juruá e Ucayali, as organizações signatárias desta carta, requeremos aos governos das nações, aos governadores de estados e departamentos no Brasil e no Peru, às agências de fomento bilateral e aos agentes de grandes fundos de investimento, que não financiem ou autorizem tais empreendimentos sem que esteja garantida a participação social e o efetivo compromisso com a sustentabilidade e manutenção dos povos indígenas e a integridade das áreas protegidas e da biodiversidade da região.

Assinam:

- 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 Indígena 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 Formação 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 Cooperação Amazonica – RCA
- Upper Amazon Conservancy/Conservación Alto Amazonas
- União das Mulheres Indígenas da Amazonia Brasileira – UMIAB
- WWF-Brasil

OPINIÃO DE LÍDERES INDÍGENAS SOBRE A ESTRADA ILEGAL NUEVA ITALIA – PUERTO BREU

Francisco Piyãko (Povo Ashaninka do Rio Amônia e Coordenador da OPIRJ, Acre, Brasil):

“Após a demarcação da nossa Terra e com esse histórico nosso de resistência contra os invasores, nós vivenciamos uma nova pressão por parte de empresas madeireiras peruanas, por nosso país vizinho Peru, que faz fronteira com a nossa Terra. Nós então denunciemos um grande problema que estava ocorrendo nessa região, e que era as invasões causadas pela empresa madeireira Forestal Venao na época, desde os anos 2000 até 2006. Era uma invasão muito forte. Com a nossa luta, nós conseguimos proibir um certificado da empresa Forestal Venao, que é dado a ela pelos órgãos controladores, reguladores de exportação. Apesar de ter este certificado, a Forestal Venao não cumpria com o que estava estabelecido e determinado nesses acordos. A comunidade com a qual eles tinham feito o contrato estava totalmente vulnerável e foi explorada. As consequências foram desastrosas para essa comunidade. E hoje a comunidade da fronteira, ali do lado do Peru, está sendo também ameaçada por este projeto ilegal da estrada Nueva Italia – Puerto Breu. Na época a gente discutia que os impactos lá chegavam até a nossa comunidade. Hoje está mais claro ainda isso de que essa estrada não atende os interesses da comunidade local. Essa estrada atende o interesse dos interesses madeireiros, do narcotráfico e de outros interesses econômicos ali na região. Eles já estão abrindo uma estrada e fazendo assentamento ao longo da estrada e isso vai repercutir, impactar seriamente nossa fronteira. Nós estamos falando aqui da nascente dos nossos rios Amônia e Juruá, de uma população que tem uma cultura totalmente diferente do agronegócio, da exploração madeireira, enfim. Nós temos a obrigação de lutar para que isso não aconteça, isso não se realize. Então a nossa posição é não a essa estrada neste momento e a gente quer aqui reafirmar de que essa estrada tira a nossa tranquilidade que nós temos hoje, que foi conquistada com muita dificuldade. E ela pode sim tirar essa tranquilidade que a gente tem hoje aqui nesta região. Nós não precisamos desse desenvolvimento selvagem, destruidor que estão oferecendo para essa região.”



Figura 23. Francisco Piyãko, Líder Ashaninka do Rio Amônia e Coordenador da OPIRJ, Acre, Brasil. Foto: Eliane Fernandes, 2021.

“Como coordenador da OPIRJ, nós estamos percebendo que esta região do Juruá, além da estrada, representa um processo de construção sem levar em conta os cuidados, sem consulta às comunidades, sem estudo prévio. Tudo isso representa uma ameaça para nossa população. O que pode gerar um empreendimento como esse? É a abertura para muitas coisas ruins para uma região como essa. Nós estamos em uma região que estamos precisando fazer um debate coordenado, articulado com várias intuições e comunidades locais para pensar qual o desenvolvimento desta região que é necessário fazer. Quando se abre uma estrada, isso a gente conhece, ela não traz benefício para as comunidades locais. Isto está mais do que claro. Ela traz uma oportunidade para que os interesses de fora consigam acessar as riquezas locais. Ela transforma as comunidades locais em mão de obra. Vai destruir o modo de vida das comunidades. Temos experiência aqui, como presenciamos aqui. Ainda não conseguimos até hoje ver nenhum projeto de concessão madeireira que beneficiasse, que gerasse sustentabilidade e proteção dos povos indígenas. Nenhum. Nós passamos isso quando estávamos com o nosso território invadido por grandes empresas madeireiras brasileiras de nossa região, presenciamos também a Forestal Venao em nossa região que não trouxe nenhum benefício para as comunidades indígenas. E estamos presenciando mais um momento, um ataque a nossas florestas e povos, sem dialogar, sem saber se esta é uma demanda das comunidades. Então é uma imposição de grupos de fora. Se quiséssemos discutir um desenvolvimento para uma região, seria por um outro caminho e não por este. Temos que começar a reunir todas as informações pelo lado do Brasil e do Peru. E tornar público isto aqui. Estão muito pouco conhecidas o que está se passando aqui nesta região. Este é um movimento correto que estamos fazendo, porque senão o estado nos atropela. Os interesses dos madeireiros e do narcotráfico irão acabar com as nossas comunidades.

Estamos aqui propondo por parte da Apiwtxa, da OPIRJ uma continuidade nestes debates para que o nosso direito, nossos valores sejam preservados em qualquer que seja o empreendimento numa região como essa. Nós não temos nenhuma garantia de que essa região vai estar segura e protegida se ocorrer a abertura de uma estrada aqui nessa região de fronteira. Não tem proteção, não tem nenhuma sinalização de quem vai manter esta estrada aberta, quais são os protocolos dos países, qual é a participação da sociedade civil. Tudo está sendo feito de qualquer maneira. Precisamos cobrar que esta estrada não saia sem ter o aval das comunidades locais. Nós não podemos permitir isso. E a nossa comunidade Apiwtxa como comunidade local está se colocando e lançando este desafio de um enfrentamento se pondo aqui nessa estrada Porto Itália a Nueva Itália a Porto Breu. isso aqui é uma ameaça para nós diretamente. estamos contra. nós já nos posicionamos. A estrada não resolve o problema das comunidades. Isso não ajuda as comunidades locais. Isso vai ser uma grande destruição e porta de entrada para outros ilícitos que venham ocorrer aqui nessa região. Talvez daqui mais alguns anos quando as comunidades estiverem mais organizadas a gente consiga por iniciativa própria propor uma integração via uma estrada como essa. Mas agora no momento isso é uma estrada que não nos pertence.”

“Nós, Ashaninka do rio Amônia, estamos correndo risco nesta região. Se a gente pudesse, essa natureza toda ficaria para a eternidade, isso aqui não teria que ter fim. Com as ameaças que têm por causa de grandes empreendimentos de estrada e tudo que está vindo nessa direção, isso aqui vai se acabar. E nós vamos enfrentar isso, de qualquer maneira. É uma luta, um desafio nosso!”

“Nós, aqui da Apiwtxa, queremos contribuir nesse sentido de ajudar a fazer o debate e falar da nossa experiência e dizer que **desenvolvimento não pode ser pensado só a partir de uma estrada, existem outras formas de viver bem e morar bem aqui na floresta**, esse debate tem que ser feito.”

“Nós estamos muito preocupados, porque está passando no limite da nossa casa, vai entrar dentro da nossa casa, talvez se tivesse mais quilômetros nós não estaríamos tão preocupados, mas isso aqui é o impacto para essa região de fronteira toda, então precisamos conversar muito.”

“Precisamos entender que não é mais uma questão de: 'Ah, vamos pedir ao Estado para que ele nos respeite e aos nossos direitos'. **Nosso direito está na Constituição e não vai ser respeitado se nós não o fizermos ser respeitado, vai custar muito, vai custar vidas, por isso que nós temos que estar preparados.** Nós aqui já discutimos isso, nós, da Apiwtxa, preferimos morrer numa guerra e enfrentar os problemas do que deixar o tempo passar e eles tomarem conta e depois a gente morrer de fome, vendo os nossos filhos sem ter o que comer.

A gente podia fazer um grande movimento e uma grande discussão. Se o Estado não vai resolver, nós vamos resolver, nós vamos ter que entrar para a floresta com as nossas flechas e nossos arcos e enfrentar isso!”

“O último recurso nosso é deixar bem claro também que se vocês não resolverem nós vamos resolver. **Não vamos permitir que os inimigos tomem conta da nossa casa e da nossa terra, nós vamos ter que enfrentar.**”

Benki Piyãko (Fundador do Centro Yorenka Tasorentsi)

“Eu sou Benki Piyãko. Sou uma liderança Ashaninka que vem trabalhando pelos direitos dos povos indígenas aqui do Acre, do Brasil e do mundo. Hoje estamos lutando pelo direito de nossos povos indígenas que sofrem com os impactos caudados pelas grandes multinacionais que hoje invadem os territórios indígenas em vários territórios tanto no Brasil quanto no Peru, assim também como em nossas faixas de fronteira. Olhando para todas as ameaças, de todas as maneiras, o tráfico não acontece só pela droga. Ele está em tudo que é tirado de maneira destruidora da natureza. Aqui na nossa faixa de fronteira, aqui no rio Amônia, no Alto Juruá, nós indígenas estamos sendo ameaçados por uma estrada que está vindo do Peru até aqui a nossa fronteira no vale do Juruá. O projeto da estrada passa desde o Ucayali, atravessa o Rio Amônia até chegar ao Juruá. E essa estrada está sendo construída por madeireiros. Não se trata de um projeto de governo. São projetos de empresas e elas têm grande impacto nas decisões do estado e do governo. ... Tem comunidade que está sofrendo com os impactos que já ocorreram, pelas drogas que invadiram seus territórios, pela prostituição que viveram dentro do seu território, pelas quedas de lideranças que hoje deixaram os seus territórios, porque essas empresas os levaram ou até mesmo os mataram. Isso para a gente é difícil. Nós vamos lutar pelo direito desses povos porque sabemos que é o nosso direito, é o meu direito, é o seu direito, é um direito da nação, é o direito do mundo. Temos que olhar a grande riqueza que nós temos quando olhamos para a floresta, quando olhamos para o mundo, dizendo

assim: esse verde defende o mundo, esse verde não defende só os povos indígenas. Então a responsabilidade está em mim e está em você que defende os direitos da natureza e dos povos indígenas. Nós somos responsáveis por aquilo que acreditamos. Vamos lutar juntos. Nós vamos defender o direito de todos, da humanidade, vamos defender o direito que hoje nós precisamos para viver. Não é um direito só dos povos indígenas, não é um direito só da nação brasileira, não é um direito só da nação peruana. É um direito humanitário cuidar da natureza como parte de sua própria vida. Eu chamo vocês para contribuir e compartilhar e sentir diretamente que isso é de responsabilidade sua também, de governo para governo, líderes para líderes. Através das tecnologias, hoje podemos mostrar ao mundo que esse problema é um problema que destrói a nossa Amazônia e que depois o mundo vai pagar por estes erros. E que já estamos pagando quando olhamos para essa pandemia que hoje chega aqui assustando a humanidade, criando um grande impacto psicológico, deixando muitas vezes as pessoas sem saber para onde ir, para onde correr e vamos chamar você pra estar junto de nós.”



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

“A nossa responsabilidade está em nossas mãos como lideranças. Nós Ashaninka aqui do Rio Amônia, a organização Apiwtxa tem lutado pela proteção do meio ambiente. Hoje nós temos Sawawo, Saweto, Shawaya, Dulce Glória, Victória, todas essas comunidades indígenas da faixa de fronteira que estão sendo impactadas por este projeto da estrada Puerto Breu - Nueva Italia. Até os povos isolados que hoje não tiveram contato também estão sendo impactados por estes projetos. Agora nós estamos muito preocupados porque a gente não vê só o impacto que a estrada traz sobre a floresta e que hoje vem tirando os animais, as madeiras, todas as suas riquezas naturais. Nós também nos preocupamos com o os interesses das grandes empresas aqui em nossa faixa de fronteira. Já lutamos contra isso no passado e vamos continuar a lutar. Porque sabemos que um rio deste que nós temos hoje é uma grande riqueza natural e tem dado de comer a milhares de pessoas durante milhões de anos. E com um projeto deste nós podemos logo ter um rio como este morto no futuro. Quando surge uma ameaça destas na faixa de fronteira que tem impacto diretamente sobre a vida dos nossos povos indígenas, eu me sinto triste. Como uma liderança vou continuar lutando pelo direito desses povos indígenas, como Ashaninka. Vamos juntos e quero você do nosso lado nesta luta.”

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.”