

Puentes para la integración

Aportes desde la sociedad civil para la buena toma de decisiones sobre la conectividad de la provincia de Purús



FENAMAD
Federación Nativa del Río
Madre de Dios y Afluentes



Mayo 2012

El presente es un documento de investigación y análisis que busca brindar información técnica sobre las implicancias legales, ambientales, económicas y sociales del proyecto de ley que busca declarar de interés nacional la construcción de una carretera entre Puerto Esperanza, Purús (Ucayali) e Iñapari, Tahuamanu (Madre de Dios).

Esperamos que este documento sirva como insumo para los diferentes actores que tienen algo que aportar sobre dicho proyecto de ley, especialmente para la buena toma de decisiones en torno al tema de la conectividad de la provincia de Purús que es tan importante como delicada por sus implicancias locales, regionales y nacionales.

INTRODUCCIÓN

El 19 de abril de 2012 se presentó el proyecto de ley 1035-2011/CR ante el Congreso. El mismo propone declarar de interés nacional la construcción de una carretera entre Puerto Esperanza, Purús (Ucayali) e Iñapari, Tahuamanu (Madre de Dios), que **atravesaría**: (i) el Parque Nacional Alto Purús-PNAP (el más grande del Perú), (ii) la Reserva Comunal Purús (co-administrada por las comunidades nativas locales – ECOPURUS-), (iii) la Reserva Territorial Madre de Dios para indígenas en aislamiento voluntario, (iv) una Concesión para conservación (recientemente creada y cuyos concesionarios son la Asociación local MABOSINFRON), diversas concesiones forestales maderables y la comunidad nativa de Bélgica. Además de atender con normas nacionales e internacionales y derechos de uso público y privado preexistentes, esto implicaría irreversibles daños a la biodiversidad y los recursos naturales de los que depende la población local, mayoritariamente indígena, y la potencial extinción de algunos de los últimos grupos humanos en aislamiento voluntario, en el mundo.

Dicho proyecto de Ley, se encuentra desde el 24 de abril en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, y está en proceso de discusión a fin de que se genere el dictamen y pase al Pleno del Congreso para su debate final. En ese sentido, resulta pertinente que dicho proyecto, por las implicancias al ambiente y a los pueblos indígenas, pase también por la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ecología y Ambiente del Congreso de la República a fin de procurar una visión integral, ya que el mencionado proyecto no abarca sólo la construcción de una vía, sino que por la implicancias de esta, generaría diversos efectos que es necesario evidenciar y analizar dentro del Poder Legislativo.

Respaldo real

La carretera es presentada como solución a los problemas de aislamiento de una población cercana a **1000** ribereños en la provincia de Purús que, en parte, estarían a favor de la misma. Sin embargo, cerca del **80%** restante de la población de la provincia (aproximadamente **3500** indígenas y un grupo de ribereños) está en **oposición** al proyecto y en buena parte, respalda otros modelos de desarrollo que garantizan la conservación del bosque.

Sustento técnico

Actualmente, el proyecto está en proceso de revisión para dictamen en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, en un contexto en el que se ha puesto en marcha una campaña de incidencia política y mediática en Ucayali y Lima para generar una corriente de opinión favorable a la eventual construcción de la carretera. Sin embargo, parece haber una carencia de argumentos de carácter técnico, económico legal y social, fundamentales para su sustentación.

Alternativas viables

La conectividad de la población de Puerto Esperanza es una necesidad, y como se plantea en el presente documento (ver ALTERNATIVAS VIABLES DE SOLUCIÓN), existen opciones de solución con comprobado éxito en otros lugares, ya planteadas por las más altas autoridades peruanas. Estas permitirían asegurar los beneficios esperados para la población, sin generar los impactos asociados a una carretera y logrando una mayor eficiencia costo / beneficio.

Una interdependencia histórica: las áreas protegidas y la población local

El Parque Nacional Alto Purús y la Reserva Comunal Purús (creados por el Estado en 2004) y las reservas territoriales para indígenas en aislamiento conforman junto con otras áreas protegidas colindantes, como el Parque Nacional del Manu, uno de los principales corredores de conservación en la Amazonía, y con mayor diversidad de vida en el planeta. Esta región alberga las nacientes de ríos clave en Ucayali y Madre de Dios, que son a su vez importantes tributarios del Amazonas, y constituye un patrimonio de todos los peruanos, reconocido a nivel mundial. Más aún, la población local depende directamente de recursos y servicios que estas áreas protegidas les proveen; como el agua, alimento, medicinas, vestido y hogar. La historia y futuro de estas poblaciones están íntimamente ligados a la integridad de dichas áreas protegidas y a la relación interdependencia construida a lo largo del tiempo.

Este espacio es, también, el último refugio de grupos indígenas en aislamiento voluntario que en el resto de la Amazonía, debido a la migración descontrolada y el avance de actividades extractivas como la tala ilegal y otras, productivas, como la agricultura y ganadería, asociadas a carreteras, han desaparecido, en algunos casos producto de conflictos con madereros, cazadores o mineros ilegales, o simplemente por el contagio de enfermedades frente a las cuales no tienen defensas naturales.

¿CUÁL PURÚS?

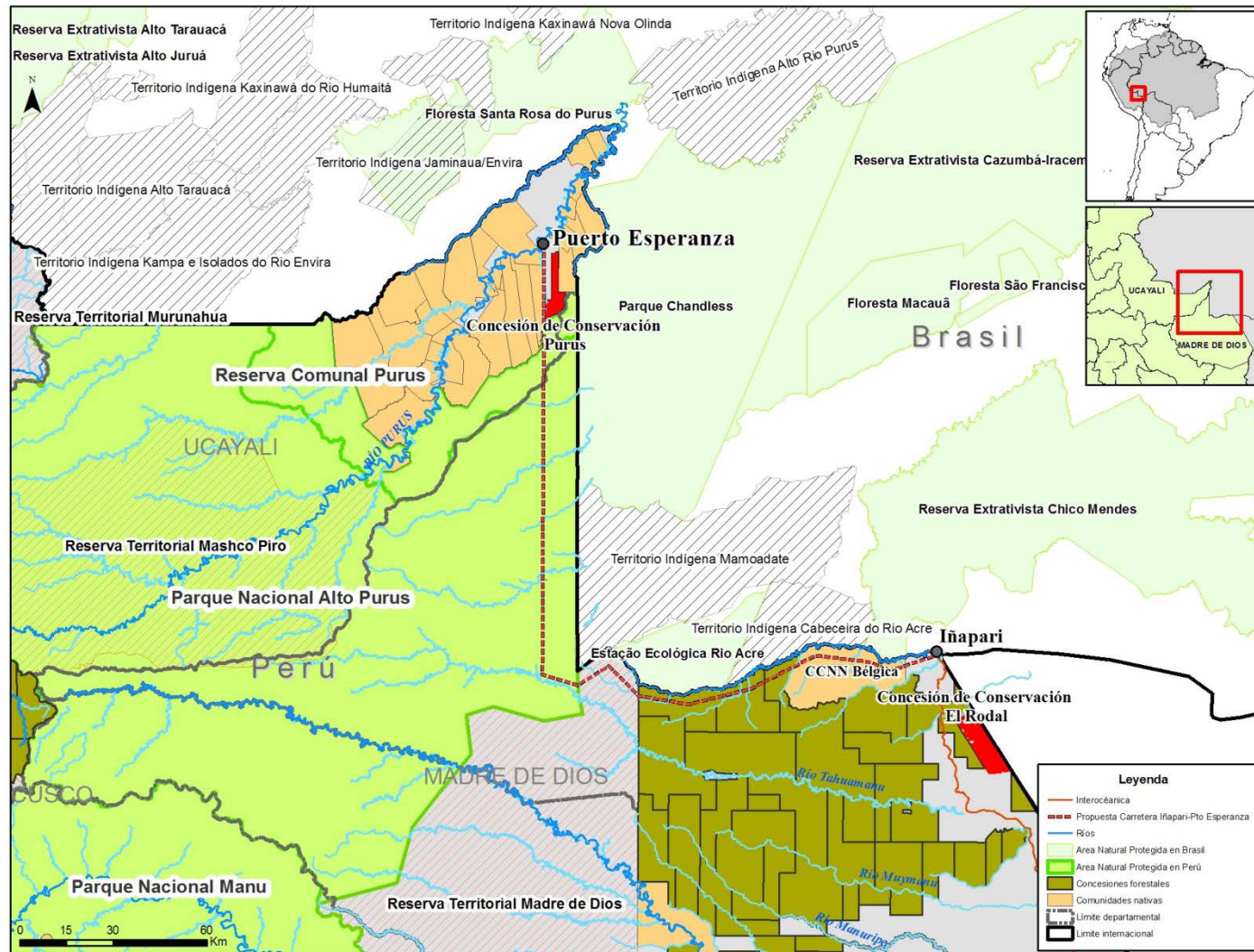
Purús es simultáneamente el nombre de un río y de **diversas** jurisdicciones en Perú y Brasil. Para entender la coyuntura de la propuesta de carretera, sin embargo, cabe decir que Purús es un importante río tributario del Amazonas, que se origina en una provincia del mismo nombre, al sur del departamento de Ucayali y que limita con el departamento de Madre de Dios al sur, y con Brasil al este.

La distinción de estos ámbitos es clave para comprender los alcances del mencionado proyecto, mismo que si bien se plantea como propuesta para una capital de provincia con 1000 habitantes (Puerto Esperanza), tendría cerca del **80%** de su ejecución – y por tanto, de sus impactos asociados – en el departamento de Madre de Dios, incluso con fuertes efectos en un amplio tramo del otro lado de la frontera, en Brasil. En resumen, el Purús y las decisiones que ahí se tomen no afectan solo a la provincia del mismo nombre, sino, sobre todo a un área y población varias veces mayor.

HISTORIA DE UNA PROPUESTA VARIAS VECES DESCARTADA

1. **2004:** el **Estado** peruano creó el Parque Nacional Alto Purús (PNAP) destinado a la conservación estricta de la biodiversidad, especialmente de especies amenazadas y valiosas como la caoba y el cedro. Asimismo, creó la Reserva Comunal Purús (RCP) con la finalidad de impulsar la conservación y uso sostenible de sus recursos, en **beneficio** de las comunidades nativas aledañas. (ver mapa).
2. **2005:** un grupo local promovió un pedido ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitando la aprobación técnica para la construcción de una carretera que uniera a Puerto Esperanza con el distrito de Iñapari en Madre de Dios. El pedido fue **desestimado** por el Ejecutivo (Proy. ley N° 14369/2005-CP).
3. **2006:** un grupo local del Purús, incidió ante el Congresista por Ucayali José Macedo para que este impulse un proyecto de ley ante el Congreso de la República. El mencionado congresista, miembro de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso presentó un proyecto de ley que buscaba la aprobación y construcción de la carretera que uniera Puerto Esperanza e Iñapari ante su propia Comisión. El proyecto fue **desestimado** y archivado en 2007 (proy Ley N° 01295/2006-CR).
4. **2007:** la Oficina de Desarrollo de Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores en coordinación con la Presidencia del Consejo de Ministros, inició una mesa de trabajo multisectorial, con la participación de actores diversos, orientada a plantear salidas viables a la problemática de Purús.
5. **2008:** se aprobó el Plan de Acción para el Desarrollo del Purús (D.S. 038-2008-PCM). En ese documento con respecto a la interconexión vial se establece que:
 - *A **corto plazo** se debe establecer una alianza con las FFAA y FFPP para que sus aviones puedan brindar un servicio cívico de acción social en beneficio de la población de Purús.*
 - *A **mediano plazo** se debe impulsar políticas de integración con Brasil para favorecer los intercambios comerciales, sociales y culturales dadas las similitudes históricas entre pueblos indígenas comunes.*
 - *A **largo plazo** se debe estudiar una salida económica y ambientalmente viable que permita conectar al Purús con el resto del país.*El Plan de Acción entró en vigencia en el año 2008 y debe culminar en el año 2012.
6. **2009:** se instaló en Puerto Esperanza el Comité Multisectorial de la provincia de Purús, integrado por la Municipalidad Provincial de Purús, FECONAPU (federación indígena), el Comité de Productores, entre otros actores, dando cumplimiento a lo establecido en el Plan de Acción para el Purús.
7. **2010:** el Comité antes citado elaboró un memorial solicitando la **conexión** fluvial y física de Purús con el resto del país y lo presentó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que mediante oficio 672-2011-MTC/13 respondió indicando que la solución al tema planteado debe ser parte del Plan de Concertación Regional de Ucayali. Esta misma delegación de Purús, dialogó con el Director Ejecutivo de PROVIAS nacional, e ingresó a esta dependencia estatal el oficio 003-2011-CMPP.
8. **2011:** el congresista Carlos Tubino Arias Schreiber, representante de Ucayali, inicia la promoción activa de un proyecto de ley ante el Congreso de la República.
9. **2011:** en diciembre, una delegación encabezada por el Presidente de la República llegó a Puerto Esperanza y ratificó que la conectividad de Purús con el país pasaba por retomar un puente aéreo a partir de vuelos de acción cívica. Asimismo, el Ministro del Ambiente y el Viceministro de interculturalidad se manifestaron en contra de la propuesta y en apoyo a una conexión aérea.

TRAZO PROPUESTO DE LA CARRETERA



REALIDAD: OPINIÓN Y RESPALDO FRENTA A PROPUESTA

1. La **mayoría** de los pobladores del Purús no está a favor de la construcción de la carretera. Más aún, de los 4500 pobladores, 3500 son indígenas que mayoritariamente perciben a la carretera como una amenaza a sus formas ancestrales de vida por poner en peligro el bosque que les provee de recursos.
2. El **apoyo** que tiene la propuesta proviene principalmente de un sector de la población ribereña en Puerto Esperanza. La mayoría son ex madereros y comerciantes.
3. También existe **rechazo** en la población de Puerto Esperanza, que incluye a los ribereños agrupados en MABOSINFRON quienes tienen una concesión de conservación amenazada por dicha carretera.
4. La federación indígena local FECONAPU así como el Ejecutor de Contrato de Administración de la Reserva Comunal, ECOPURUS, se **oponen** también abiertamente a la carretera.
5. A nivel regional las federaciones indígenas ORAU (Ucayali) y FENAMAD (Madre de Dios) se han pronunciado **contra** la carretera. Ambas organizaciones están sumamente preocupadas por la protección de los pueblos indígenas en aislamiento y contacto inicial.
6. A nivel nacional la organización indígena AIDSESP, también se ha manifestado en **contra** de la carretera, por similares razones.
7. Las autoridades locales que han **respaldado** la propuesta son la Gerencia de la Sub Región de Purús, la Municipalidad de Purús, la Unidad de Gestión Educativa Local, la Gobernación y la Sub Prefectura.
8. Las jefaturas del Parque Nacional Alto Purús y Reserva Comunal Purús se han **opuesto** en todo momento.
9. Por su parte, la totalidad de autoridades municipales de la provincia de Tahuamanu en Madre de Dios (cuya capital sería el punto de conexión propuesto, y que albergaría cerca del 80% del trazo planteado) han manifestado su enfático **rechazo** al proyecto.
10. La Comisión Ambiental Regional (CAR) de Madre de Dios ha expresado su rechazo al proyecto Ley (vía pronunciamiento firmado por varias autoridades incluyendo varias gerencias del GOREMAD).

Falta de licencia social y consulta adecuada

El proyecto de carretera Puerto Esperanza - Iñapari es el proyecto de un grupo de ribereños que ocupa menos del 3% del territorio (Ciudad de Puerto Esperanza) de la provincia, y que afectaría cómo se usa el otro 97% de la superficie, destinado por el Estado peruano a áreas naturales protegidas y reservas territoriales para indígenas en aislamiento o contacto inicial. Más aún, este grupo en Puerto Esperanza, Ucayali propone un proyecto carretero que en un 80% transcurriría sobre tierras en la jurisdicción de Madre de Dios.

Un proyecto de carretera Puerto Esperanza - Iñapari supondría primero un procedimiento de consulta previa, libre e informada a los pueblos indígenas que viven en comunidades nativas, de acuerdo a la ley

29785. La consulta debería plantearse a FECONAPU y ORAU para el Purús y a FENAMAD para el ámbito de Madre de Dios. Sin embargo, a los pueblos en aislamiento no hay cómo consultarlos y la única opción es la de respetar sus tierras y territorios tradicionales.

Por su parte, FECONAPU, ORAU y FENAMAD ya se han pronunciado contra el referido proyecto carretero, así como el líder indígena Julio Cusurichi. Más aun, la Comisión Ambiental de Madre de Dios y los alcaldes y autoridades municipales de la provincia de Tahuamanu se han manifestado señalando su preocupación por lo que este proyecto carretero significaría para las cabeceras de cuenca que alimentan de agua y biodiversidad al Tahuamanu.

ANÁLISIS LEGAL

El proyecto de ley 1035-2011/CR, consta de 4 artículos y una disposición final, pretende ‘declarar de necesidad pública y prioritario interés nacional la conectividad terrestre de la ciudad de Puerto Esperanza en la provincia fronteriza de Purús en la región Ucayali, con la ciudad de Iñapari en la provincia fronteriza de Tahuamanu, región de Madre de Dios, por medio de una carretera, o línea férrea que una Puerto Esperanza, capital de Purús, con la ciudad de Iñapari, capital de Tahuamanu (SIC).’

El proyecto de ley propone un fin **inconstitucional** pues plantea construir una carretera sobre un área natural protegida de carácter estricto vulnerando el artículo 68 de la Constitución Política que ordena la obligación del Estado de conservar las áreas naturales protegidas.

Este proyecto de ley pretende convalidar un comportamiento **antijurídico** pues un grupo de personas inescrupulosas ha iniciado la construcción de una trocha que ya tiene 14 kilómetros sobre áreas que en su momento eran del Estado y que en mayo de 2012 han sido otorgadas en concesión para conservación a la Asociación MABOSINFRON.

El trazado propuesto supone la **vulneración** de varias normas legales afectando también derechos de terceros como son las concesiones para conservación y las concesiones forestales maderables.

La propuesta de carretera, según el trazado contenido en el Proyecto de Ley 1035 2011 CR, atravesaría la comunidad nativa Bélgica amparada por el **Convenio 169 de la OIT** y el **DL 22175**; la concesión para conservación de MABOSINFRON otorgada al amparo de la Ley Forestal y de Fauna Silvestre; la Reserva Comunal Purús y el Parque Nacional Alto Purús, establecidos en el marco de la **Ley de Áreas Naturales Protegidas**; la Reserva Territorial Madre de Dios, regulada por la **Ley para la Protección de Pueblos en Situación de Aislamiento o Contacto Inicial** y la zona de concesiones forestales maderables del Tahuamanu también al amparo de la **Ley Forestal y de Fauna Silvestre**.

La carretera vulneraría los derechos de la **población indígena** de la comunidad nativa Bélgica, de la **población** ribereña que conforma MABOSINFRON, los pueblos **indígenas en aislamiento** o contacto inicial y los concesionarios forestales maderables; así como buena parte del ordenamiento legal vigente, pues supone la vulneración de:

1. A nivel internacional del **convenio 169** de la Organización Internacional del Trabajo así como a nivel nacional del DL 22175 y sus modificaciones que regulan el otorgamiento de derechos de propiedad a comunidades nativas. El desarrollo de una carretera por el medio de la comunidad nativa requiere el consentimiento previo, libre e informado de los miembros de la comunidad.

2. Al ser un proyecto de ley que promueve una carretera sobre un parque nacional contradice la legislación peruana sobre las áreas naturales protegidas y, también, la cláusula 18.3.2 del **Tratado de Libre Comercio** suscrito con los Estados Unidos de América que considera inapropiado debilitar o reducir la protección de la legislación ambiental para promover la inversión o el comercio.
3. La Ley 27308, **Ley Forestal y de Fauna Silvestre** y su reglamento (DS 14 2001 AG) que establece que las actividades permitidas en un área de conservación (art. 125) son la 'protección, investigación, educación y otras sin fines de lucro'; así como la afectación del patrimonio forestal de las concesiones forestales al atravesar una carretera pública por el medio de muchas de ellas (art 363 literal a, e, h, q, r, y u.).
4. La Ley 26834, **Ley de Áreas Naturales Protegidas** y su reglamento (DS 38 2001 AG) que establece que un Parque Nacional es un área de uso indirecto. Es decir 'aquellas que permiten la investigación científica no manipulativa, la recreación y el turismo, en zonas apropiadamente designadas y manejadas para ello. En estas áreas no se permite la extracción de recursos naturales, así como modificaciones y transformaciones del ambiente natural. Son áreas de uso indirecto los Parques Nacionales, los Santuarios Nacionales y los Santuarios Históricos.' (Artículo 21 de la Ley 26834).
5. De manera que un proyecto de carretera afectaría inevitablemente el área del Parque Nacional Purús y la Reserva Comunal Purús. Para cautelar la integridad de las áreas naturales protegidas hay un procedimiento ante el SERNANP para establecer si el proyecto carretero es compatible con el tipo de área natural protegida con la categoría, zonificación y plan maestro del área natural protegida antes aún de evaluar el eventual estudio de impacto ambiental ((art. 175)). Este requisito no ha sido cumplido por el referido proyecto de ley.
6. La Ley 28736, **Ley para la Protección de Pueblos en Situación de Aislamiento o Contacto Inicial** que establece que las reservas indígenas son intangibles (art. 5). Más aún la norma prohíbe 'el ingreso de agentes externos a las reservas, a fin de preservar la salud de las poblaciones en aislamiento o contacto inicial' (art. 6).
7. El artículo 308C del **Código Penal** que sanciona la depredación de flora y fauna silvestre protegida, y su forma agravada el artículo 309, en caso se afecte áreas naturales protegidas o indígenas en aislamiento o contacto inicial. Igualmente vulnera el artículo 310 del Código Penal que sanciona la destrucción de bosques o formaciones boscosas.

De manera que el proyecto de ley de la carretera Puerto Esperanza Iñapari tiene por fin un objeto que es **ilegal** y está sancionado penalmente, es decir su fin es **antijurídico**.

El proyecto de ley 1035 2001 CR es con toda claridad una intromisión del legislativo en el ámbito de acción del poder ejecutivo en tanto ordena ejecutar estudios para efectuar la conectividad terrestre de Puerto Esperanza con Iñapari, siendo que el artículo 79 de la **Constitución** señala que:

'Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto.'

De la revisión del **artículo 2** del proyecto de ley surge como **interrogante** qué procedimientos se han llevado a cabo para decidir que la conectividad de Iñapari debe ser terrestre, sea por carreta o tren. Esta primera decisión requeriría una evaluación ambiental estratégica como en el caso del corredor vial

interoceánica sur o un estudio de impacto ambiental para decidir el medio de transporte y eventualmente el trazado más adecuado.

El **artículo 3** del proyecto de ley establece la prohibición de toda actividad económica a lo largo de la carretera y sus zonas aledañas. Este mandato de por sí se constituye en un **imposible jurídico** pues la carretera es la manera más frecuente de acceso de los madereros, agricultores y otros usuarios de recursos. De hecho las áreas naturales protegidas afectadas por procesos de invasión de tierras como en el caso del Bosque de Protección San Matías San Carlos o en el Bosque de Protección Alto Mayo han sido prioritariamente afectados por trochas informales que luego se han ido mejorando progresivamente como se propone para el Purús.

El **artículo 4** da una muestra del extremo grado de irresponsabilidad contenida en el proyecto al proponer la afectación de un área natural protegida de carácter estricto y al mismo tiempo proponer que se “implementarán los sistemas de control necesarios” para garantizar la conservación de la biodiversidad y la intangibilidad del área. Lamentablemente, el citado artículo 4 no menciona un solo sistema que pueda ser usado para ello.

El artículo 4 es un **contrasentido** pues el propio proyecto de carretera es una propuesta que atenta contra las áreas naturales protegidas y contra la autoridad del SERNANP, al no haber seguido los procedimientos establecidos y pretender que un proyecto de ley ordene al ejecutivo una acción de gobierno específica.

Como se puede observar en la página 4 de la exposición de motivos, párrafo final, se afirma que ‘las ONG que regentan el Parque Nacional Alto Purús’, **desconociéndose** así que el Parque Nacional Alto Purús es administrado directamente por el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas SERNANP. En 2011 SERNANP invirtió s/. 845,000 aproximadamente en la gestión del parque y la reserva. Con este presupuesto el SERNANP cuenta con 31 empleados, de los cuales 20 (65 %) son indígenas, principalmente de la localidad.

Derechos territoriales otorgados

La propuesta de la carretera, estará afectando directamente las siguientes áreas que son administradas por diferentes organizaciones del Estado o por privados con derechos adquiridos:

En Madre de Dios:

1. Concesiones forestales maderables, otorgadas por el Estado a concesionarios.
2. Reserva Territorial Madre de Dios, bajo el Ministerio de Cultura – INDEPA. La cual ha sido promovida por la FENAMAD y por el GOREMAD.
3. Comunidad Nativa de Bélgica, propiedad de comunidad indígena.

En Madre de Dios y Ucayali:

1. Parque Nacional Alto Purús, creado por el Estado y administrado por el SERNANP (Ministerio del Ambiente)

Ucayali:

1. Concesión para conservación, otorgada por el GOREU y manejada por Asociación local MABOSINFRON
2. Reserva Comunal Purús, creada por el Estado y manejada por el SERNAP (Ministerio del Ambiente) y por ECOPURUS que tiene contrato de administración.

Todas estas áreas han sido otorgadas por el Estado dentro de las políticas del mismo, reconociendo el valor para la nación de cada uno de los usos a los cuales están destinadas.

Asimismo, los impactos podrían extenderse más allá, incluyendo a las comunidades nativas tituladas y en trámite de la provincia de Purús, la Reserva territorial Murunahua, la Reserva territorial Nahua Kugapakori Nanti, la Reserva territorial Mashco Piro, e incluso en Brasil el Parque estadual Chandless y las Tierras indígenas Xiname, Kampa e isolados do rio Envira, Riozinho do alto Envira, Mamoadate (todos en Brasil) (ver mapa).

Antecedentes

En ese contexto, en 2006 un similar proyecto de ley (1295 2006 CR) fue puesto a consideración del Congreso, mismo que fue desestimado por:

1. La opinión negativa del MTC que considero que no era conveniente pues ni siquiera se han hecho estudios de pre inversión (perfil, pre factibilidad y factibilidad). El propio MTC consideró que el proyecto tendría un costo superior a los **USD300 millones** y solo favorecería a una reducida población;
2. Afectar el artículo constitucional 79 que restringe la iniciativa de gasto del congreso a su propio presupuesto;
3. Ingresar en el ámbito de los actos de gobierno propios del poder ejecutivo.

Por todos estos motivos señalados, la mencionada propuesta resulta inviable.

EFFECTOS DE LAS CARRETERAS EN LA AMAZONÍA

Los estudios indican que la construcción de carreteras en la Amazonía ha generado un cambio de uso en desmedro de la cobertura forestal que tiene efectos **irreversibles** sobre el bosque, la biodiversidad, el sistema y régimen hídrico local, la erosión del suelo, la colmatación de los ríos y las consecuentes inundaciones, entre otros problemas. En el caso de carreteras pavimentadas los impactos de la deforestación afectan en un radio de 50 km a cada lado de una carretera, como se puede apreciar por ejemplo en las carreteras de Acre, Brasil (Alves, 2000; IPAM/ISA, 2000, citado en Amazonía Peruana en el 2021, Dourojeanni, 2005).

En el Perú se ha documentado el impacto de un tramo de la carretera marginal de la selva a su paso por el valle del río Huallaga. En 1986 el área intervenida era solo el 14,8% del valle; para el 2011 el área intervenida se había incrementado al 31,1% del valle (CDC-UNALM, 2004, citado en Amazonía Peruana en el 2021, Dourojeanni, 2005), es decir un aumento del **120%** del área afectada en 15 años.

Cuadro 15. Impactos ambientales y sociales que son comunes en el área de influencia de carreteras en la región amazónica	
Impactos ambientales	Impactos sociales
<ul style="list-style-type: none"> • Deforestación, por agricultura legal e ilegal (migratoria) en suelos con o sin aptitud agrícola, principalmente ganadería. • Degradación del bosque, por extracción forestal sin manejo y sin reposición; puede afectar severamente cada lado de la faja deforestada. • Aumento de los riesgos de incendios forestales. • Caza ilegal, para comercio de carne, cueros y pieles y, en especial, tráfico de animales vivos. • Consecuentemente, enorme impacto negativo sobre la biodiversidad regional, inclusive la que es endémica donde ella existe y rarificación o extinción de especies. • Consecuentemente, reducción de servicios ambientales del bosque (ciclo de agua, fijación de CO₂, etc.). • Pesca abusiva, frecuentemente con implementos ilegales, dinamita y tóxicos. • Erosión de suelos, por deforestación en laderas y mal manejo de suelos • Contaminación química de suelos y agua por abuso de agroquímicos o como consecuencia de la minería. • Invasión de áreas protegidas (i.e. parques nacionales) • Reducción del valor paisajístico y turístico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Invasión de tierras indígenas por agricultores, madereros y mineros y eventual matanza de indígenas por enfermedad o en escaramuzas. • Desplazamiento de poblaciones indígenas tribales, invasión de territorios de otros indígenas y generación de conflictos entre ellos. • Especulación con tierras y apropiación ilícita de tierras. • Proliferación de cultivos ilegales (coca, marihuana, amapola). • Facilitación de tráfico de drogas, armas, animales silvestres y del contrabando en general. • Estímulo a la migración a áreas urbanas, degradación de servicios sociales y del ambiente en las ciudades y villas locales. • Estímulo a la formación de "barriadas" o favelas. • Fomento al subempleo esclavizante (i.e. en minería o garimpo y en extracción maderera). • Aumento de la prostitución femenina e infantil. • Pérdida de valores culturales tradicionales. • Dispersión de enfermedades, en especial malaria, dengue y fiebre amarilla. por retención de agua en lugares de toma de material.
Fuentes: Dourojeanni (1981a, 1981b, 1990, 1995), Banco Mundial (1991), Fearnside (1989), Nepstad et al (2001), Laurance (2000), etc.	

Cuadro 16. Cálculo de la extensión de bosques impactada (con 30% de deforestación en las fajas) por carreteras, 20 años después de concluidas (las nuevas) o mejoradas (las demás)						
Tipo de carreteras	Región	Vías (Km)	Escenario optimista		Escenario pesimista	
			Índice (km)	Extensión (000 ha)	Índice (km)	Extensión (000 ha)
Nuevas	Alta	664	20	1,328	30	1,992
	Baja	216	40	864	80	1,728
A ser asfaltadas*	Alta	1,166	14	1,632	30	3,490
	Baja	922	20	1,840	40	3,688
A ser mejoradas*	Alta	847	6	508	12	1,016
	Baja	671	20	1,342	30	2,013
Deforestación actual (2009)**			0	8,000	0	8,000
Deforestación futura/carreteras existentes***		8,000	2	1,600	4	3,200
Total		12,486		17,114		25,127

Notas: *Apenas se indica el aumento probable del área impactada por las mejoras, **Deforestación actual ***Se considera una expansión progresiva de la deforestación no influenciada por mejoras en carreteras existentes restantes y en las vecinales.

Los estudios realizados por diferentes investigadores e instituciones especializadas en la medición de los impactos por infraestructura, señalan que la deforestación total de la Amazonia peruana se alcanzará en el 2041, cuyos valores serán mucho mayores que lo mostrado en el cuadro anterior. Además habrá un efecto adicional: promoción de carreteras clandestinas que no forman parte de ningún plan oficial, pero que dada las condiciones de debilidad estatal, estos espacios provocarán impactos mucho más graves, sin ninguna capacidad de respuesta y control estatal. Es evidente, que todos estos procesos de deforestación que devienen de la construcción de las carreteras, afectarán indistintamente y en la misma intensidad: áreas protegidas, territorios indígenas, reservas territoriales para pueblos indígenas en aislamiento, bosques de protección, bosques primarios, etc. Considerando este efecto y el propio crecimiento poblacional que sucede a la ocupación colonizadora, el impacto producido será mucho mayor (Dourojeanni 2005, 66-70).

Impactos de carreteras sobre los pueblos en aislamiento

Los pueblos indígenas en aislamiento voluntario del Purús se encuentran en grave **riesgo** de desaparición debido a que la implementación de una carretera como la propuesta implica un mayor acceso al uso de los recursos del bosque tanto en el PNAP como en la reserva territorial, lo cual derivará en un conflicto de uso de recursos en el territorio usado por dichos pueblos, además de exponerlos a enfermedades para las cuales no cuentan con las defensas requeridas. Además del alto riesgo que ocurran contactos agresivos entre ellos y la población asentada en las zonas invadidas a lo largo de la propuesta de carretera.

ALTERNATIVAS VIABLES DE SOLUCIÓN

Importancia internacional

La Provincia del Purús es parte, ante todo de un complejo de tierras indígenas tituladas, pueblos en aislamiento y áreas naturales protegidas que conjuntamente con el Parque Nacional del Manu y otras aledañas conforman uno de los más importantes y extensos corredores de conservación en la Amazonía. En ese contexto, lo que ahí ocurra tiene implicancias directas en áreas naturales protegidas, áreas de protección de pueblos indígenas en aislamiento, concesiones forestales, comunidades y pueblos en Perú, pero también en el lado **brasileño**.

Modelo de desarrollo consensuado

La visión de desarrollo integrado de las poblaciones locales y del Estado peruano apuesta por el manejo **sostenible** de recursos naturales y por rentabilizar la provisión de servicios ecosistémicos, para asegurar desde el abastecimiento de la seguridad alimentaria y recursos para las poblaciones locales, hasta la seguridad climática global y la conservación de la diversidad biológica.

En ese contexto, el Estado ha elaborado, mediante una comisión multisectorial, el '**Plan de Acción para la Provincia de Purús**', aprobado por Decreto Supremo 38-2008-RE de 5 de octubre del 2008, formulado para atender a la situación socioeconómica y ambiental de la zona, para impulsar procesos de promoción del desarrollo sostenible y de integración fronteriza y crear las condiciones para revertir la situación de inaccesibilidad, exclusión y pobreza de la población.

Opciones de éxito comprobado

Para entender la situación del Purús es necesario compararlo con la ciudad brasileña Santa Rosa do Purús, la misma que tampoco cuenta con conexión terrestre a la red vial brasileña y sin embargo cuenta con todos los servicios de una ciudad. El abastecimiento de esta ciudad es fluvial y **aéreo**.

Por ello, el mencionado plan no propone una carretera sino considerar la complementariedad de diferentes vías de acceso para atender al problema de conectividad de la provincia con el resto del Perú. Para definir su accionar el plan apuesta por priorizar la atención de núcleos dinamizadores identificados por el Plan y que no responden a la propuesta del diseño de la carretera Puerto Esperanza Purús, sino que responden más bien a la disposición de la red hidrográfica del Purús, siendo por tanto sumamente importante el puente aéreo y la articulación vial **multimodal con Brasil**.

Desde este enfoque no se necesita una carretera sino establecer un **puente aéreo** que asegure la menor intervención sobre los ecosistemas y sobre los beneficios que estos ya brindan a la población indígena y ribereña de la localidad, así como a los pueblos indígenas en aislamiento que habitan en las reservas territoriales y en las áreas naturales protegidas. Más bien estos pueblos promueven el respeto a la libre determinación de los pueblos indígenas, el fortalecimiento de la presencia del Estado en el espacio rural, la capacitación y entrenamiento en gestión de actividades económicas sostenibles (REDD, ecoturismo, turismo vivencial, manejo de recursos naturales, plantas medicinales, horticultura, conocimientos tradicionales, etc.), así como el apoyo para al ordenamiento territorial del complejo Purús y su área de influencia.

Finalmente este puente aéreo puede ayudar a la integración fronteriza a través de mejorar la provisión de servicios de salud (Hospital), saneamiento, energía (renovables por ejemplo, la jefatura del PNAP y

las comunidades nativas usan paneles solares para proveer energía), educación, y seguridad ciudadana, llevando al Estado al medio rural y contando con el apoyo del SERNANP y su personal ya presente en la zona.

En esa línea, FECONAPU ha propuesto como alternativa la acción cívica aérea (mediante vuelos de las FFAA y FFPP) y la promoción de convenios bilaterales con Brasil para fomentar el **comercio**, y la integridad social y cultural con los pueblos indígenas vecinos.

ANEXO 1: PURÚS, VALOR Y NATURALEZA SIN PAR

La región en torno al río Purús comprende una de las áreas más extensas en el país con un mínimo grado de intervención. En ella se conservan aún bosques y cabeceras de ríos, e incluso se protegen poblaciones indígenas en aislamiento voluntario. Por tal motivo, en 2004 el Estado peruano creó el Parque Nacional Alto Purús (PNAP), el más grande del Perú, que limita el uso de los recursos a favor de su conservación estricta y la Reserva Comunal Purús (RCP) que promueve el uso de los recursos por parte de la población indígena, siempre que esto se realice siguiendo principios de sostenibilidad.

Estas dos áreas forman un importante corredor de conservación con otras tres áreas protegidas: la Reserva Comunal Amarakaeri, el Parque Nacional del Manu y el Santuario Nacional Megantoni, a las que también están asociadas cuatro de las cinco Reservas territoriales a favor de poblaciones indígenas en aislamiento voluntario: Madre de Dios, Murunahua, Kugapakori Nahua y Nahua Nanti, así como territorio de comunidades nativas y concesiones forestales. En conjunto estas unidades conforman uno de los biomas amazónicos más grandes e intactos de bosque tropical en la Amazonía peruana que tiene una oportunidad razonable de conservación a largo plazo.

En las décadas de los '70 y '80, el río Curanja en la zona de Purús estableció un record mundial por la riqueza local de mamíferos y aves. El conjunto de mamíferos y aves es muy similar al encontrado en el Parque Nacional del Manu que todavía está considerado como uno de los parques con mayor diversidad biológica del mundo. La zona contiene también los últimos rodales de caoba remanentes en América del Sur.

El PNAP alberga las cabeceras de los cuatro mayores sistemas hídricos de la zona. Estas cuencas proveen de recursos de agua dulce tanto a la población local como regional. Al ser las cuencas de Purús y Yurúa los últimos tributarios del Amazonas de la zona sur no afectados por hidroeléctricas, tienen una particular importancia para la conservación de poblaciones de grandes bagres migratorios y otras especies de agua dulce, importantes fuentes de proteínas para las comunidades asentadas río abajo.

De acuerdo con varios modelos climáticos, el área se encuentra en una posible transición entre un núcleo de bosque húmedo y los hábitats amazónicos más secos que se están extendiendo desde el sur hacia el este. Un bloque ecológicamente saludable y relativamente grande de bosque húmedo primario ayudará a atenuar los impactos del cambio climático expresados en incremento cada vez mayor de temperatura y cambios en los patrones de lluvia. En el largo plazo, este paisaje de conservación por su extensión puede servir como un punto de partida para recuperar la cobertura de bosque húmedo una vez que se reviertan los impactos del cambio climático, así como continuar los procesos evolutivos.

ANEXO 2: LA PROVINCIA DE PURÚS EN UCAYALI

Geografía

El río Purús, es un importante tributario del Amazonas, que se origina en la provincia del mismo nombre, en el extremo sur del departamento Ucayali, cerca al límite con Madre de Dios. La geografía de su entorno es similar al resto de tierras bajas de Madre de Dios y Ucayali, aunque a diferencia de lo que ocurre con la mayoría de ríos amazónicos del Perú cuyo origen es la Cordillera de los Andes, los cuerpos de agua que conforman las cuencas de los ríos Purús y Curanja tienen sus nacientes en colinas locales que apenas llegan a los 600 msnm. Más aún, todos los ríos de la provincia nacen en el Parque Nacional Alto Purús y discurren hacia Brasil. Ello ha influido también en la formación de los suelos locales que son mayormente arcillosos, ácidos, bien drenados y con pocos nutrientes. En resumen; suelos pobres e inadecuados para la actividad agropecuaria. (Plan Maestro 2011).

Historia

Los primeros registros datan de mediados de 1800 y reportan la existencia de poblaciones indígenas que conformaban una compleja red de intercambios que se extendía hasta Brasil. Durante el boom del caucho, la zona fue ocupada por extractores peruanos y brasileños, lo que produjo la exterminación de varios grupos indígenas y la “huida” de otros hacia las cabeceras de los ríos Purús y Curanja. Posteriormente, la zona también fue poblada por guarniciones militares y misiones religiosas que alteraron fuertemente la dinámica poblacional existente.

Con el fin del boom del caucho, hacia 1915, la población ribereña disminuyó y el Estado peruano así como algunas agrupaciones religiosas iniciaron esfuerzos por articular este espacio a la dinámica de desarrollo nacional. La población indígena, por su parte se “redistribuyó” en el territorio. Así, algunos grupos se asentaron a lo largo de los ríos Curanja y Purús donde posteriormente se constituirían centros poblados y comunidades, y otros grupos se refugiaron en las cabeceras aislándose del avance de la sociedad occidental. (Plan Maestro 2011)

Economía

La economía monetaria ha estado hasta hace poco, fuertemente ligada a la extracción de madera y al dinamismo que genera la presencia de funcionarios públicos en Puerto Esperanza. La madera, principalmente caoba, fue extraída de la zona durante años de manera ilegal, sin desarrollar valor agregado y, por lo tanto, sin dejar beneficios para la población, con excepción de algunos comerciantes. El resto de la economía, sobre todo de la población indígena es de autoconsumo, y en años recientes, algunas comunidades han iniciado el manejo y comercialización de semillas de caoba.

Los productos básicos llegan por vía aérea desde Pucallpa y a altos costos, aunque se encuentra algunos productos provenientes de Brasil (vía fluvial) a costos significativamente menores. El transporte por vía aérea a Pucallpa es muy limitado, irregular y costoso.

Sociedad

En la provincia de Purús existen dos grupos sociales claramente diferenciados, la población indígena (80% aproximadamente) asentada en 26 comunidades y varios otros pequeños centros poblados a lo largo de los ríos Purús y Curanja, y la población ribereña (20%) asentada principalmente en la ciudad de Puerto Esperanza y en los caseríos de Mi Perú y Palestina. Existe un cierto nivel de intercambio con la

localidad fronteriza de Santa Rosa de Purús y se presume también una fluida migración de la población indígena entre ambos lados de la frontera.

1. *Servicios básicos*: las comunidades no cuentan con servicios básicos de agua, desagüe, ni electricidad, sólo Puerto Esperanza cuenta con energía eléctrica durante 4 horas al día.
2. *Educación*: la provincia cuenta con 51 instituciones educativas, la mayoría, escuelas primarias unidocentes y multigrado (35). Salvo en Puerto Esperanza, Mi Perú y Palestina, los centros educativos de la provincia tienen una modalidad de Educación Intercultural Bilingüe.
3. *Salud*: la provincia cuenta con 7 centros de salud, pobremente equipados y con personal escasamente capacitado para trabajar en las condiciones locales.

En general, los servicios básicos son de muy baja calidad, debido a la falta de atención y recursos públicos por parte del Estado, los problemas de conectividad con el resto del país y la alta complejidad sociocultural de la población.

Población

La población total censada es de 4497 (SERNANP 2010) distribuida de la siguiente manera:

1. 3200 indígenas, asentados en comunidades nativas
2. 1297 ribereños, la mayoría funcionarios públicos y comerciantes, y unos pocos agricultores y madereros.
3. Al menos 6 grupos indígenas en aislamiento voluntarios que ocupan los bosques de las áreas naturales protegidas y las reservas territoriales (murunahua, chitonahua, mastanahua, maschopiro, curanjeños, culina y otros).

Organización de la población indígena

1. 8 grupos étnicos: sharanahua, hunikuin, madija, ashaninka, amahuaca, yine, chaninahua, mastanahua). FECONAPU, es la única organización indígena que agrupa a la gran mayoría.
2. 22 comunidades nativas tituladas, 1 comunidad reconocida, 3 comunidades en proceso de reconocimiento, 1 sin trámite de reconocimiento y 14 anexos de comunidad
3. 1 Federación indígena (FECONAPU - Federación de Comunidades Nativas del río Purús)

Ocupación actual del territorio de la provincia de Purús

1. 79 % (14,503 km²) Áreas naturales protegidas (Reserva Comunal Purús y Parque Nacional Alto Purús)
2. 18 % (3,331 km²) Comunidades nativas.
3. 3 % (615 km²) Predios privados y tierras libres del Estado

ANEXO 3: ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS EN PURÚS

Parque Nacional Alto Purús

Objetivo general de creación

Conservar una muestra representativa de bosque húmedo tropical y sus zonas de vida transicionales, los procesos evolutivos que en ellas se desarrollan, así como especies de flora y fauna endémicas y amenazadas, una diversidad de especies de flora silvestre en las que se encuentran poblaciones importantes de caoba (*Swieteniamacrophylla*) y cedro (*Cedrelaodorata*); así como numerosas especies de importancia para la industria, medicina y alimentación.

Objetivos específicos

1. Proteger el área donde habitan indígenas voluntariamente aislados y/o en contacto inicial o esporádico que se encuentran al interior del área natural protegida, a fin de garantizar su integridad física y cultural.
2. Proteger los cursos de agua que se encuentran al interior del área natural protegida, los cuales además de los valores y servicios ambientales que prestan, constituyen un corredor de especies migratorias y de intercambio genético.
3. Desarrollar trabajos de investigación de la diversidad biológica, educación, turismo en áreas determinadas y otras de manejo indirecto.
4. Preservar la riqueza y belleza paisajística de la zona, con un alto potencial turístico.

Asimismo además de los records mundiales en especies de flora y fauna es importante señalar que en esta región se encuentra la mayor superficie de pacales (*guadua spp.*) en el Perú, especie con alta capacidad de absorción de dióxido de carbono, con potencial para mitigar los efectos de cambio climático.

Reserva Comunal Purús

Objetivo general de creación

Conservar la diversidad biológica del área y el manejo sostenible de los recursos para beneficio de las poblaciones locales, cuyos territorios se encuentran en el área de influencia.

Objetivos específicos

1. Fortalecer las capacidades locales en la gestión del área y de otras acciones conducentes a la conservación de la biodiversidad en su interior y en los territorios de las comunidades nativas colindantes.
2. Mantener las relaciones con los pobladores locales, prestando respaldo técnico.
3. Conformar el área de amortiguamiento del Parque Nacional, en el límite correspondiente.

BIBLIOGRAFÍA

1. Dourojeanni, M.; Barandarian, A.; Dourojeanni, D. 2005. Amazonia Peruana en el 2021. Lima. DAR, PRONATURALEZA, SPDA. ICAA. 160 pag.
2. Plan Maestro del Parque Nacional Alto Purús 2005 - 2010. 2005 Lima.
3. Plan Maestro de la Reserva Comunal Purús 2005 - 2010. 2005 Lima.

Documento técnico elaborado en mayo de 2012 por:

- Federación de Comunidades Nativas de Purús - FECONAPU
- Federación Nativa del Río Madre de Dios y Afluentes – FENAMAD
- Municipalidad Provincial de Tahuamanu, Iñapari – Tahuamanu – Madre de Dios
- Organización Regional AIDSESEP Ucayali - ORAU
- ProNaturaleza - Fundación Peruana para la Conservación de la Naturaleza
- ProPurús
- Sociedad Peruana de Derecho Ambiental
- Sociedad Zoológica de Fráncfort
- WWF