Purús y su aislamiento multisectorial

Purús and Its multisectoral isolation

Contralmirante Giancarlo Pinto Vindrola. Se graduó de la Escuela Naval del Perú en 1989 como Alférez de Fragata y Bachiller en Ciencias Marítimas Navales. Es calificado en infantería de marina e inteligencia naval. Ha seguido los cursos Básico de Operaciones Psicológicas, Avanzado de Artillería de Campaña, y Alto Mando en el Ejército del Perú; así como los cursos Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Ha seguido seminarios de Poder Naval, Acción Jurídica de los Derechos Humanos y del Derecho Internacional Humanitario en Guerra, y Terrorismo a cargo de la Embajada de los Estados Unidos en la República de Colombia. Es especialista en Docencia Universitaria en la Universidad Militar de Nueva Granada, Colombia. Ostenta una Maestría en Gestión Pública por la Universidad del Pacífico. Se ha desempeñado como Segundo Comandante de la Base Contrasubversiva de "Boca Negra", Jefe de la Compañía "C" del Batallón de Infantería de Marina n.º 1 "Guarnición de Marina", Jefe del Destacamento de Infantería de Marina de la Base Naval de San Juan de Marcona, Jefe de Seguridad e Inteligencia del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval, Agregado Naval Adjunto del Perú en Colombia, Segundo Comandante del Batallón de Infantería de Selva n.º 2 "Teniente Primero Sergio Gonzáles Quevedo" en Pucallpa, Sub-Inspector Interno y Sub-Jefe de la Oficina TID, de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Sub Jefe de la Oficina VRAEM en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Jefe de la Cuarta Sección del Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza de Infantería de Marina, Sub Jefe de la Oficina de Asuntos Económicos de la Comandancia General de la Marina, Comandante del Batallón de Infantería de Selva n.º 2 "Teniente Primero Sergio Gonzáles Quevedo" en Pucallpa; Segundo Comandante de la Base Naval del Callao; Jefe de Contrainteligencia de la División de Inteligencia del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Comandante del Destacamento de Infantería de Marina "El Salto" y Comandante de la Base Naval del Callao. Actualmente, ejerce como Comandante de la Cuarta Zona Naval y Jefe del Distrito de Capitanía.

Resumen: En la Amazonía peruana, la provincia de Purús enfrenta el desafío del aislamiento geográfico y multisectorial, una condición que impacta su desarrollo y calidad de vida. El presente artículo analiza los problemas de conectividad, las brechas en servicios básicos y las oportunidades de desarrollo sostenible en esta región estratégica. Desde los debates sobre la construcción de una carretera para integrar Purús con el resto del país hasta el impacto potencial en las comunidades indígenas y ecosistemas protegidos, el estudio evalúa las posiciones enfrentadas entre el desarrollo y la conservación. Además, se examinan alternativas de solución que consideran la viabilidad técnica y el respeto por los derechos de los pueblos originarios. Este análisis busca aportar al diseño de políticas públicas que equilibren progreso y sostenibilidad en una de las regiones más aisladas del Perú.

Palabras claves: Purús, Amazonía, aislamiento geográfico, biodiversidad, pueblos indígenas, conectividad, sostenibilidad.

Abstract: *In the Peruvian Amazon, the province of Purús faces the challenge of geographical and multisectoral isolation, a condition that impacts its development and quality of life. This article examines connectivity issues, gaps in basic services, and opportunities for sustainable development in this strategic region. From debates about building a road to integrate Purús with the rest of the country to the potential impact on indigenous communities and protected ecosystems, the study evaluates the conflicting positions between development and conservation. Furthermore, it explores alternative solutions that consider technical feasibility and respect for the rights of indigenous peoples. This analysis aims to contribute to the design of public policies that balance progress and sustainability in one of Peru's most isolated regions.*

Keywords: *Purús, Amazon, geographical isolation, biodiversity, indigenous peoples, connectivity, sustainability.*

Antecedentes

La historia de Purús se remonta a finales del siglo XIX cuando exploradores extranjeros descubrieron el río Purús en toda su extensión. Estaba habitado en la margen izquierda por los nativos Hyandanis y en la derecha por los Hypurinas; en la parte alta se encontraban los Manatenerys y otras poblaciones más.

A principios del siglo XX suceden las primeras divisiones en la zona. Posterior a ello, Purús vivió la fiebre del caucho, por lo que recibió una gran cantidad de personas de varias nacionalidades, que extraían esta materia prima, lo que producía enfrentamientos entre peruanos y brasileros no solo por este bien, sino también por la delimitación fronteriza.

Mediante la Ley n.º 9815, de fecha 2 de julio de 1943, se crea la provincia de Coronel Portillo; dentro de la cual se constituye Purús como distrito. Hasta entonces, pertenecía a la provincia de Ucayali. Estaba poblada por caucheros independientes y, básicamente, por comunidades nativas que vivían a lo largo de los ríos Purús, Curanja, Cujar y Curiuja.

Por Decreto Ley n.º 23416, de fecha 1 de junio de 1982, Purús fue separado y elevado a la categoría de provincia en el Gobierno del Presidente Fernando Belaúnde Terry.

Ubicación geográfica

Purús se encuentra ubicada en la región Ucayali. Por el norte, limita con el sector oriental de la región de Ucayali; por el sur, con la región de Tahuamanu (Madre de Dios); por el este, con la provincia de Atalaya (Ucayali); y por el oeste, con el estado de Acre (Brasil).

La provincia de Purús es el hogar de ocho etnias distribuidas en cuarenta y tres comunidades nativas, con más de 3200 habitantes en ellas, sin contar los barrios de la localidad de Puerto Esperanza. Purús, además, incluye el Parque Nacional Alto Purús, la Reserva Comunal Purús y la Reserva Indígena Mashco Piro. Lamentablemente, es probable que sea una de las provincias menos atendidas de la región.

Dichas comunidades nativas se ubican al margen de la cuenca del río Purús. La unión de estas comunidades nativas conforma la cuarta provincia de la región Ucayali, cuya capital es la localidad de Puerto Esperanza. Purús, por su posición casi central, origina una subdivisión: las comunidades nativas que se encuentran en la naciente del río Purús, desde las cabeceras de los ríos Cujar y Curiuja hasta la desembocadura del río Curanja; las comunidades del Alto Purús, desde la boca del Curanja hasta Puerto Esperanza; y las que se asientan en los denominados Medio Purús y Bajo Purús, que abarcan desde Puerto Esperanza hasta la frontera con Brasil.

Esta provincia tiene una particularidad especial en el país, además de tener más de 240 kilómetros de línea de frontera, está rodeada por los siguientes ecosistemas, (Figura 1), de gran valor cultural y medioambiental:

La Reserva Comunal de Purús

Esta reserva, de 202 033 hectáreas, tiene como objetivo conservar la diversidad de la flora y fauna silvestre, así como el manejo sostenible de sus recursos para beneficio de sus propios moradores. Además, esta reserva busca que los pobladores de las comunidades nativas se involucren en el manejo de sus recursos.

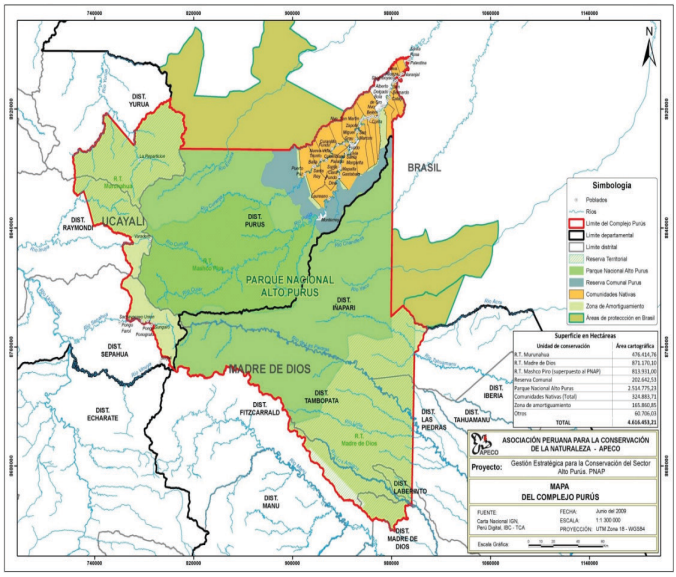
El Parque Nacional del Alto Purús

Este parque es uno de los más extensos del territorio peruano, con más de 2 510 694 hectáreas. Conserva especies de flora y fauna, un bosque tropical y a pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial (PIACI).

La Reserva Indígena Mashco Piro

Asimismo, se ha identificado a un pueblo seminómada denominado Mashco Piro. Esta población fue afectada por caucheros, quienes se instalaban cerca de sus asentamientos y capturaban a sus moradores para emplearlos como mano de obra. Es por este motivo que viven en aislamiento, evitando todo contacto con foráneos.

Figura 1
Mapa del complejo Purús



Fuente. Asociación Peruana para la Conservación de la Naturaleza (APECO).

Purús en la actualidad

Según el Gobierno Regional de Ucayali, en la provincia de Purús habitan unas 5000 personas, de las cuales 1200 viven en Puerto Esperanza, mientras que 3800 corresponden a la población que está conformada por las comunidades nativas.

Necesidades básicas

En Puerto Esperanza se encuentra la UGEL Purús, la cual tiene autonomía en la ejecución de sus planes y es responsable de la administración de la educación en la provincia.

En educación, Puerto Esperanza cuenta con instituciones educativas en todos los niveles, inicial, primaria y secundaria. La salud de la población es uno de los principales problemas, ya que no cuenta con infraestructura adecuada y carece de profesionales.

Actualmente, tiene una estructura de concreto que fue proyectada como el futuro hospital regional, ubicado en la plaza de la localidad, pero cuya obra está paralizada aproximadamente desde el año 2017 por problemas con la empresa constructora. Solo existe un puesto de salud en Puerto Esperanza. A parte, hay siete ubicados a lo largo de los ríos Purús y Curanja. Cuando la situación es más grave, los pobladores se dirigen a la frontera con Brasil.

La desnutrición crónica en niños menores de 5 años es del 26.10 %. En anemia crónica alcanza al 59.60 % de los niños menores de 3 años de edad. Cabe resaltar que hay un gran porcentaje de afectados por enfermedades de transmisión sexual, debido a la desinformación y poca educación sobre el tema entre los pobladores de la zona.

En lo que respecta al servicio de agua y desagüe, en Puerto Esperanza, está en proceso de implementación. No se cuenta con el servicio de agua potable en toda la provincia de Purús, el agua proviene de pozos artesanales.

En cuanto a fluido eléctrico, se cuenta con electricidad solo 20 horas al día (de 5.00 a. m. a 1.00 a. m.), a cargo de la empresa Electro Ucayali, la misma que, además, no proporciona el servicio a todas las comunidades nativas; por tal motivo, solo hay electricidad a través de un grupo electrógeno.

En comunicación telefónica, el servicio es limitado. No existe red de internet móvil debido a que la antena de la empresa privada es de 2G, y solo brinda cobertura la empresa Movistar. Asimismo, la población se conecta a internet a través de antenas satelitales, cuyo costo de instalación, mantenimiento y servicio es muy alto.

Conectividad

Para la población y las autoridades nacionales, la conectividad es el mayor problema debido a su ubicación geográfica. El único medio de comunicación con Purús es el aéreo, con los costos y limitaciones propias que implica este medio, lo que origina una alta demanda y escasa oferta.

La Fuerza Aérea del Perú llega con sus aeronaves gracias a los convenios que tiene con instituciones públicas: Electro Ucayali, Kaliwarma y Gobierno Regional. Por vía fluvial, tiene conexión con la localidad de Santa Rosa do

Purús, ubicado en el estado de Acre (Brasil). Este viaje se realiza por motivos comerciales, para la compra de alimentos de primera necesidad, que son más económicos que los productos nacionales.

Campo económico

El 80 % de los productos que se consumen en la provincia de Purús provienen de Brasil, esto debido al problema de accesibilidad y conectividad con la ciudad de Pucallpa. Por otro lado, la localidad de Santa Rosa do Purús (ciudad fronteriza de Brasil), tiene la ventaja de contar con comunicación fluvial con Manuel Urbano, localidad brasilera que tiene conexión terrestre con Sena Madureira y Río Branco, capital del estado de Acre, Brasil.

Campo de desarrollo ambiental económico

Impulsados por el Ministerio del Ambiente y el Servicio Nacional de Áreas Protegidas por el Estado (SERNANP), se implementaron dos planes maestros en el período 2019-2023: el Plan Maestro Alto Purús y el Plan Maestro Reserva Comunal Purús.

Ambos planes maestros tienen como objetivos principales el mantener la cobertura vegetal de los diferentes ecosistemas, que garantizan la conservación de la biodiversidad asociada y los servicios ecosistémicos para el beneficio de la población indígena; así como promover la gestión participativa de todos los actores estratégicos necesarios, siempre respetando los derechos de los pueblos originarios y la presencia de los pueblos indígenas en aislamiento y contacto inicial (PIACI).

Ambos son iniciativas muy pretenciosas por parte del Estado peruano en busca de la conservación de la biodiversidad de flora y fauna de la Amazonía sur del territorio nacional, a través del manejo responsable y sostenible de sus recursos, así como la protección de los pueblos indígenas autóctonos y su cultura ancestral. Dichos planes maestros tienen una proyección al año 2039.

Tipos de apoyo que recibe

Organismos públicos

Alas de Esperanza. Se materializa a través de un trabajo coordinado entre el Gobierno Regional de Ucayali (GOREU), el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea del Perú (FAP), Ejército del Perú (EP), e instituciones públicas y privadas. Es un programa que permite trasladar profesionales de

la salud y cargamento de víveres, medicinas y bienes de ayuda a la provincia de Purús. Además, lleva esta ayuda a las comunidades nativas. Este evento tiene una duración de tres días.

Qali Warma. Gracias al convenio que tiene con la Fuerza Aérea del Perú, puede transportar, mensualmente, toneladas de alimentos variados y nutritivos, los cuales son distribuidos a los pobladores locales y de las comunidades.

Pensión 65. Este proyecto del Estado está siendo implementado en la localidad. Cabe precisar que no cuenta con una base de datos actualizada, lo que limita el registro de beneficiarios; asimismo, se debe tener en cuenta que el promedio de vida en las comunidades nativas es de 60 años; es por ello que el número de beneficiarios es muy reducido.

Juntos. Consiste en la entrega, en forma directa a los hogares de Purús en situación de pobreza y extrema pobreza, de incentivos económicos condicionados al cumplimiento de compromisos que asumen las madres representantes de los hogares, como son llevar a sus menores hijos a los establecimientos de salud y centros educativos de las zonas donde viven.

Organismos privados

DAS – PERÚ. En estos últimos años, esta organización ha tenido un papel protagónico en la ayuda social, en la cual transporta grandes cantidades de carga de material humanitario gracias al apoyo de la FAP, lo que le permite ser la institución privada con mayor presencia.

Ayuda humanitaria

Tras las inundaciones en los últimos días de febrero del 2024 en la provincia de Purús en la región Ucayali a consecuencia de las intensas lluvias, el Ministerio de Defensa dispuso que las capacidades de las Fuerzas Armadas estén puestas a disposición para trasladar toda la ayuda humanitaria necesaria para atender a la población afectada, y se ha determinado que este apoyo sea continuo.

De esta forma, la Marina de Guerra del Perú, a través de la Comandancia de la Cuarta Zona Naval, reafirmó una vez más su compromiso de garantizar la integridad territorial y apoyar, en forma permanente, a los pobladores de la región Ucayali. Ante ello, el Gobierno, mediante el D.S. n.º 021-2024-MTC, de fecha 28 de febrero del 2024 declaró el estado de emergencia en el distrito de Iñapari de la provincia de Tahuamanu de la región Madre de

Dios, y en el distrito de Purús de la provincia de Purús del departamento de Ucayali, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario.

Al menos 1500 damnificados y afectados aproximadamente, dejaron las recientes inundaciones luego de las fuertes lluvias en Purús, provincia ubicada en Ucayali. Conseguir atención médica es una de las múltiples dificultades que tienen los aproximadamente 5000 habitantes de Purús, una de las cuatro provincias de la región Ucayali.

Al respecto, está vigente la Ley n.º 30498, Ley que promueve la donación y servicios gratuito de alimentos, medicamentos, bloqueadores, vacunas, repelentes de insectos, bebidas, prendas de vestir, textiles para abrigo, calzado, toallas, colchones de espuma gruesa, útiles de aseo personal, etcétera, a personas en situaciones de desastre; así como también promueve los servicios que sean necesarios para atender los requerimientos de la población afectada.

Posibles formas de desarrollo

La localidad cuenta con un ordenamiento urbano, es decir la ubicación de las propiedades o lotes mediante un plano catastral; dicho trabajo fue realizado en forma conjunta entre la Municipalidad Provincial, la Subregión Purús y la Unidad Militar de Asentamiento Rural n.º 6 (UMAR n.º 6 - Esperanza).

El aislamiento que padece Purús se debe a su posición geográfica y a las reservas y parques que la rodean, su única vía de comunicación con Pucallpa es el transporte aéreo, servicio que es limitado por la cantidad insuficiente de aeronaves disponibles que prestan este servicio y por las condiciones meteorológicas debido al tipo de clima que rige en esta zona.

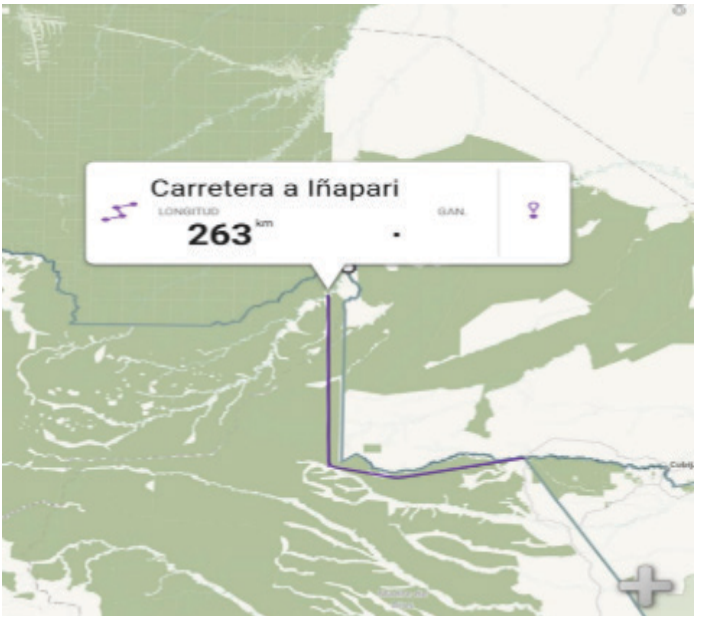
Alternativa de solución

Ante esta situación, se presenta como alternativa de solución la construcción de una carretera que conecte Puerto Esperanza con el resto del país. Para ello se proponen tres alternativas de conexiones terrestres:

1. Carretera Puerto Esperanza - Iñapari

Este proyecto tiene un recorrido en línea recta de 263 kilómetros, que comunicaría a Puerto Esperanza con Iñapari y por ende con la carretera Interoceánica (Figura 2).

Figura 2
Carretera a Iñapari.



Fuente. Google Maps.

En la construcción de esta vía terrestre podría participar el Ejército del Perú, ya que cuenta con unidades militares que se encuentran estratégicamente ubicadas en ambos extremos de este proyecto.

La Unidad Militar de Asentamiento Rural n.º 4 (IBERIA) y la Unidad Militar de Asentamiento Rural n.º 6 (Puerto Esperanza), según sus normativas de creación, están en la posibilidad de construir infraestructura vial siempre y cuando cuenten con la logística necesaria para tal fin. Al realizarse este proyecto, Purús quedaría estrechamente vinculada con la región Madre de Dios, lo que podría originar su anexión en un futuro a esta.

En conclusión, por ser la posible carretera más corta, es la alternativa más factible y óptima.

2. *Carretera Puerto Esperanza - Atalaya - Pucallpa*

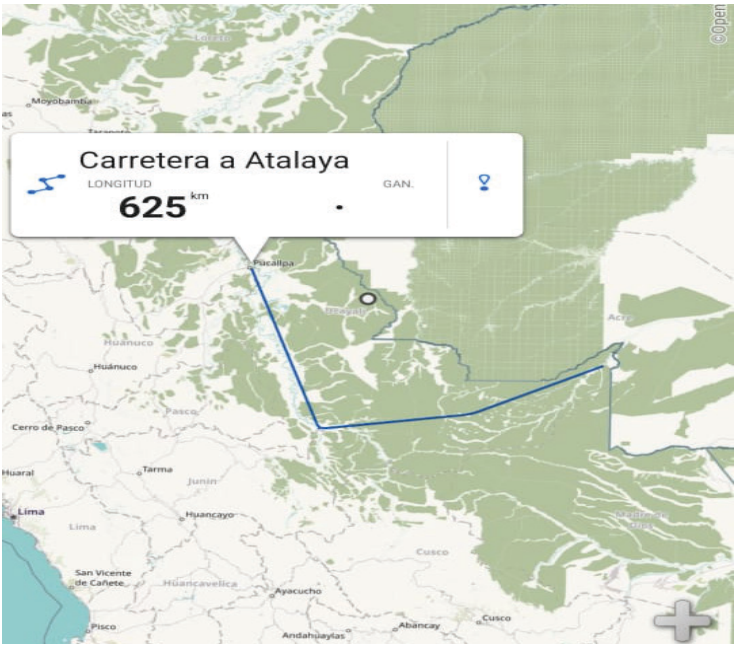
Este fue el proyecto inicial de la conectividad de Puerto Esperanza, cuyo origen se remonta a 1977. Por entonces, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones asignó la Jefatura Militar de la Carretera Esperanza

- Atalaya a la Unidad Militar de Asentamiento Rural n.º 6 del Ejército peruano. Este convenio fue paralizado por falta de presupuesto en el año 1982.

Tiene una longitud, en un primer tramo, de 350 kilómetros en línea recta hasta Atalaya. Esta última localidad tiene acceso al río Ucayali, lo que le permite tener conectividad con la ciudad de Pucallpa (Figura 3).

El segundo tramo, la carretera Atalaya – Pucallpa, tiene una longitud de 275 kilómetros en línea recta, lo que hace un total de 625 kilómetros aproximadamente de carretera.

Figura 3
Carretera a Atalaya

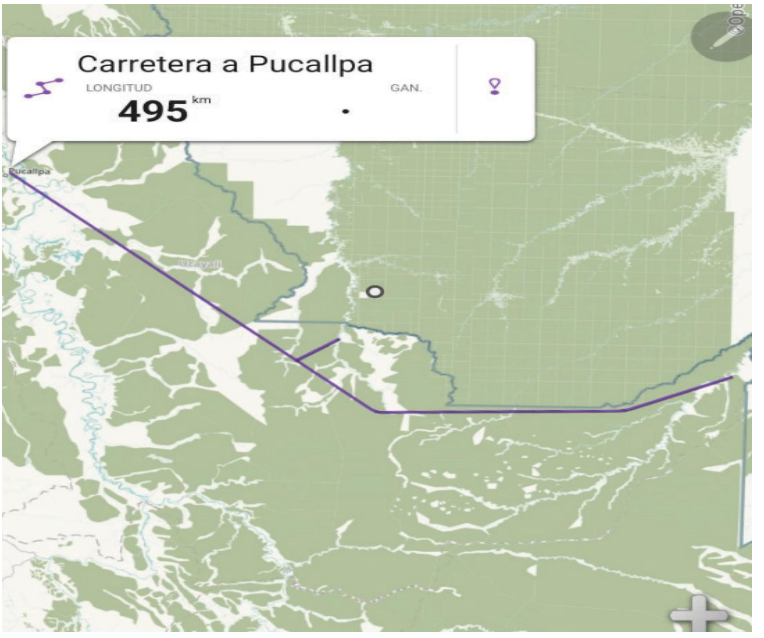


Fuente. Google Maps.

3. *Carretera Puerto Esperanza - Breu - Pucallpa*

Este proyecto es una de las variaciones de lo anteriormente narrado. Consiste en conectar localidades fronterizas como Puerto Esperanza y Breu con la ciudad de Pucallpa. Estas localidades tienen los mismos problemas de conectividad y dependen de la conectividad aérea. El proyecto tiene una aproximado de 495 kilómetros en línea recta (Figura 4).

Figura 4
Carretera a Pucallpa



Fuente. Google Maps.

Todos estos proyectos en la actualidad no pueden desarrollarse, ya que existe el D. S. n.º 005-2018 - MTC del 2 de marzo del 2018, en el que se establece la normativa a nivel nacional para la construcción de infraestructura para su actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), en el que se señala en su tercer articulo: "El MTC actualiza y/o modifica el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras a fin de excluir las rutas y/o tramos viales proyectados cuyas trayectorias comprendan lo siguiente:

áreas naturales protegidas de uso directo, reservas territoriales o indígenas y áreas naturales protegidas de uso directo y zonas de amortiguamiento que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte del SERNANP".

Problemática

a. Los efectos de la posible construcción de una carretera sería el aumento de la vulnerabilidad de los pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento o en situación de contacto inicial (PIACI) y de los principales

servicios ecosistémicos que ofrece el Parque Nacional Alto Purús (PNAP), entre ellos la interrupción del ciclo de reproducción de las pesquerías.

b. Dentro de este contexto, la integración de la provincia de Purús en condiciones de igualdad con el resto del territorio nacional, ha generado posiciones encontradas en la población purusina.
c. Llegar a Purús es posible por vía aérea desde Pucallpa. La otra manera es hacerlo por vía fluvial a través del río Purús, desde Santa Rosa do Purús, localidad situada en el estado de Acre, Brasil.
d. El costo del transporte aéreo hace que los precios de los productos de consumo diario se encarezcan.
e. Otro problema es la deficiente infraestructura educativa.
f. La Ley n.º 30574 del 7 de junio del 2017.Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional el desarrollo sostenible de la provincia de Purús, priorizando su conectividad multimodal.
g. Los efectos de una posible construcción de carretera causarían el aumento de la vulnerabilidad de los pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento o en situación de contacto inicial (PIACI), debido a enfermedades o a las modificaciones en los patrones de desplazamiento. Asimismo, que las carreteras construidas en la Amazonía conducen al auge de la deforestación, la minería, la caza furtiva y otras actividades extractivas; así como también, causan malestar a las tribus indígenas, que han elegido vivir en "aislamiento voluntario".Si llega a construirse la carretera de Purús, esta tendría 270 kilómetros desde Puerto Esperanza en Ucayali hasta Iñapari en Madre de Dios, atravesando el Parque Nacional Alto Purús, la Reserva Comunal Purús y la Reserva Territorial Madre de Dios.
h. Entre varias ONG que se oponen a la construcción de la carretera Puerto Esperanza hasta Iñapari, se encuentra Global Witness, que, según un informe, señala que la carretera violaría "las leyes del Perú sobre áreas protegidas". Hace unos años atrás, la citada ONG recomendó al Congreso del Perú que suspenda de inmediato la propuesta de construcción de la referida carretera, y que investigue el posible conflicto de intereses asociado a esta legislación.
i. Billy Kyte. Esta ONG hace campaña con Global Witness, dice que, aunque nadie discute la necesidad de desarrollo en algunas partes de la región, la carretera no es la solución.
j. Asociación Indígena Ecopurús. Ejecutora del contrato de administración de la Reserva Comunal Purús, rechaza la iniciativa de hacer la carretera

Purús - Iñapari porque argumenta: "Terminará con nuestros bosques y nuestras vidas de indígenas del río Alto Purús". Denuncia que está en peligro no solo la reserva comunal, sino además el Parque Nacional Alto Purús, que es patrimonio de todos los peruanos.

Manifiesta que sabe muy bien lo que significa la civilización de la carretera: "Destrucción de nuestros bosques, de nuestra reserva, invasión de nuestros territorios, depredación de nuestros recursos naturales, animales y plantas y nuestra existencia como pueblos originarios del Purús".

k. Ley n.º 29785 de fecha 31 de agosto del 2011. Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). La repercusión de la aplicación del artículo 2 de la Ley n.º 29785 es el derecho de los pueblos indígenas u originarios a ser consultados, de forma previa, sobre las medidas legislativas o administrativas que afecten directamente sus derechos colectivos, existencia física, identidad cultural, calidad de vida o desarrollo.

   En Puerto Esperanza, gigante y aislada provincia, el 20% del total de sus habitantes quiere una carretera como dé lugar para salir de lo que consideran "la prisión de Purús", a la cual ven como una solución a su problema de aislamiento; sin embargo, el 80%, que es la población indígena, no quiere la vía Puerto Esperanza – Iñapari.

   Los resultados muestran que existe un alto índice de desconocimiento de parte de los pueblos indígenas de la provincia de Purús, por las implicancias que ello conlleva; es decir, atenta contra su cultura, conlleva a la pérdida de sus territorios, incrementa el ingreso y salida del narcotráfico, explotación indiscriminada de los recursos naturales, así como la adquisición de enfermedades no conocidas por ellos, etc.

l. Existió un proyecto de ley, 1035-2011/CR, presentado entonces por el Congresista Vicealmirante Carlos Tubino. La ONG internacional Global Witness también recomendó al Estado el archivamiento de este proyecto de ley; la cual pide declarar de "interés nacional la interconectividad terrestre" entre las mencionadas provincias.

Conclusiones

a. Presencia multisectorial del Estado. Como se ha podido apreciar, el tema Puerto Esperanza - Purús es bastante complejo y necesita una articulación en el más alto nivel del Estado peruano para ser abordado. Las instituciones estatales involucradas son las siguientes: Presidencia del Consejo de Ministros, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Cultura, Gobierno Regional de Ucayali y Gobierno Regional de Madre de Dios.

   Estas instituciones públicas deben tener en agenda la conectividad y desarrollo de la provincia de Purús que, pese a tener más de 40 años de creación, su población vive en una realidad muy distinta a la del resto del país, y, pese a las múltiples gestiones de desarrollo y conectividad aérea, estas parecen insuficientes para mitigar las muchas necesidades y carencias que afronta, lo que origina un fenómeno migratorio a la República Federativa de Brasil. Es de imperiosa necesidad buscar una solución a este problema y crear la normativa correspondiente para poder hacer viable algunos de los proyectos presentados, buscando el beneficio de los purusinos y el menor impacto posible sobre la naturaleza que lo rodea.

   Por un lado, la solución estaría en la construcción de la carretera Puerto Esperanza - Iñapari; pero, por otro lado, los efectos de la posible construcción de dicha vía serían el aumento de la vulnerabilidad de los pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento o en situación de contacto inicial (PIACI).

   Es decir, existen organismos no gubernamentales (ONG), que defienden las áreas naturales protegidas de uso indirecto, como reservas territoriales o indígenas, y también las áreas naturales protegidas de uso directo y zonas de amortiguamiento que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte del SERNANP; lo cual impediría dicha construcción. Además, no han tomado conciencia de que la carretera Puerto Esperanza - Iñapari serviría para que Purús tenga acceso a todos los servicios básicos que todo ser humano necesita, y también para poderse desplazar con facilidad por el resto del país, logrando cada poblador su tranquilidad, salud y crecimiento personal y profesional.

   Asimismo, denuncian que están en peligro no solo la reserva comunal, sino además el Parque Nacional Alto Purús, que es patrimonio de todos los peruanos.

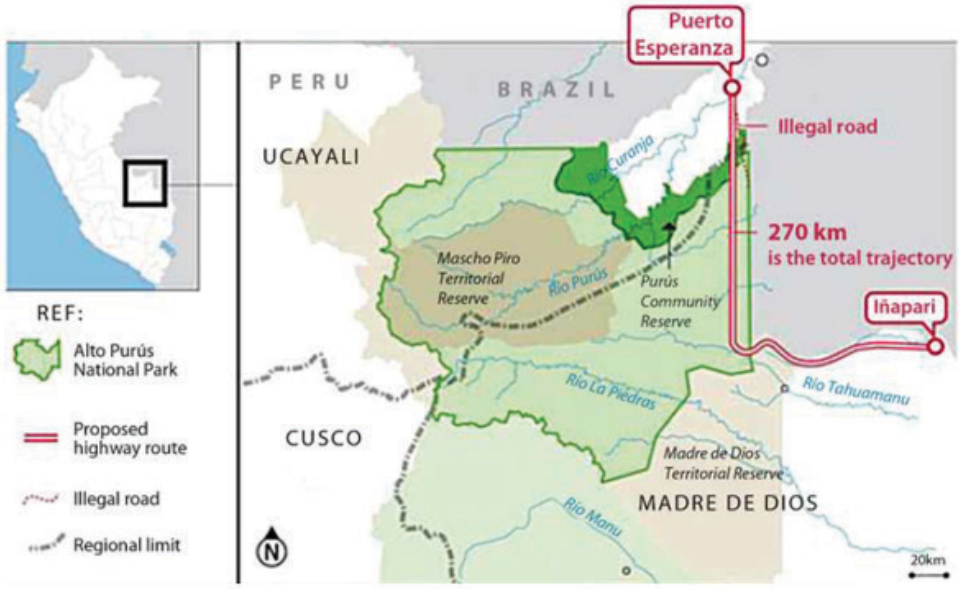
b. La presencia del Estado en las comunidades nativas de la provincia de Purús es casi inexistente.
c. Hay una contradicción entre la población urbana y la población de las comunidades nativas de Ia provincia de Purús sobre la construcción de la carretera Puerto Esperanza - Iñapari.
d. En conclusión, algunas ONG y expertos en temas ambientales no quieren la carretera Puerto Esperanza - Iñapari, y afirman que la carretera, sin duda, reúne las condiciones necesarias para la proliferación de cultivos ilícitos, el narcotráfico y el contrabando, entre otros males sociales.
e. Asimismo, dichas ONG, mencionan que alrededor de Iñapari ya están concentrados millares de buscadores de oro, taladores ilegales de cedro y caoba y campesinos de Puno y Cuzco ávidos por tierras, y que no hay ninguna duda de que una carretera entre Iñapari y Purús será para los indígenas aislados el fin del parque, de su maravillosa diversidad biológica y de su tremendo potencial económico para el turismo.
f. Representantes de SERNAP afirman que "es absolutamente viable la construcción de una carretera, dependiendo de la calidad del proyecto vial y de los controles ambientales que se establezcan ..."; añaden que resulta necesario conocer el proyecto o actividad que se plantea realizar en el interior del área natural protegida, lo cual permitirá su evaluación y posterior emisión de compatibilidad y de opinión técnica.
g. Al no construirse la carretera, la población de Purús también entraría en un proceso de desnacionalización al encontrarse aislada del resto del país, y serían concientizadas por dichas ONG para que tengan nacionalidad del país vecino.

Recomendaciones

Se recomienda un trabajo multisectorial que debería promover el Gobierno para la construcción de la carretera Puerto Esperanza - Iñapari, dentro del análisis propuesto; el cual se plantea no solo la viabilidad de una opción, sino de tres carreteras, considerando que la alternativa más óptima sería la primera.

En esa línea, la primera opción, de 263 km, sería la más económica y rápida de implementar. Su construcción permitiría cubrir y satisfacer las necesidades principales de los pobladores de la provincia de Purús, ya sea en salud, infraestructura, educación, agricultura, comercio, entre otras; a fin de lograr su desarrollo, así como el fortalecimiento de su identidad nacional como peruanos. (Figura 6).

Figura 6.
Mapa de la ruta propuesta para la carretera Puerto Esperanza - Iñapari.



Fuente. Google Images.