



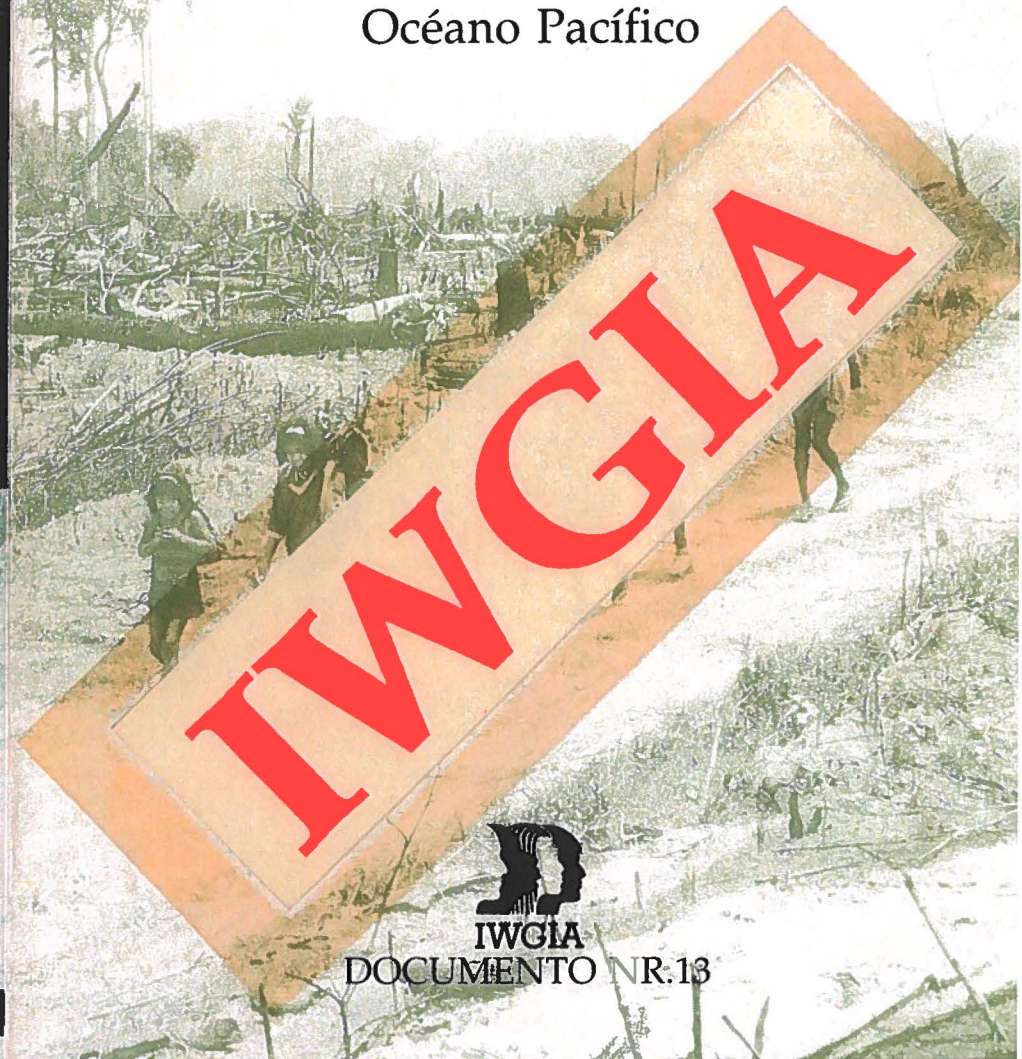
Mauro Leonel CARRETERAS, INDIOS Y AMBIENTE EN LA AMAZONIA

IWGLIA Documento

13

Mauro Leonel
**CARRETERAS, INDIOS
Y AMBIENTE
EN LA AMAZONIA**

del Brasil Central al
Océano Pacífico



INGLIA



IWGLIA
DOCUMENTO NR.13

DOCUMENTO IWGIA
ISSN 0108-9927

IWGIA (Grupo Internacional de Trabajo sobre Asuntos Indígenas) es una organización internacional e independiente que se dedica a investigar la opresión sufrida por los pueblos indígenas

IWGIA publica la serie DOCUMENTOS IWGIA en castellano y en inglés; el BOLETIN IWGIA (en castellano), y el IWGIA NEWSLETTER (en inglés) aparecen cuatro veces al año. Los editores agradecerán toda clase de sugerencias y contribuciones a las publicaciones IWGIA.

Los precios de suscripción para 1991 son los siguientes:

	Instituciones	Particulares
Boletín:	US\$ 35.-	US\$ 25.-
Documento + Anuario:	US\$ 35.-	US\$ 25.-
Boletín + Anuario + Documento:	US\$ 65.-	US\$ 45.-

Los pagos deberán ser extendidos a nombre de:

IWGIA, Fiolstraede 10, DK - 1171 Copenhague K, Dinamarca
Tel.: +45 33 12 47 24; Telefax: +45 33 14 77 49
Giro Postal: 4 17 99 00

Consejo Internacional de IWGIA:

René Fuerst - Presidente, Georg Henriksen - Vice Presidente, Karen Bundgaard Andersen, Teresa Aparicio, Jens Dahl, Andrew Gray, Aud Talle, Espen Wæhle y representantes de los grupos nacionales en Dinamarca, Suecia, Noruega y Suiza.

Comité Ejecutivo:

René Fuerst, Georg Henriksen, Teresa Aparicio, Jens Dahl, Karen Andersen.

Secretariado Internacional de IWGIA:

Directores Ejecutivos: Jens Dahl, Teresa Aparicio (Año Sabático de Investigación. Jun. 91/nov. 92).

Investigador: Andrew Gray

Asesor (América Latina): Alejandro Parellada

Secretaria de Dirección: Lola García-Alix

Administración: Karen Bundgaard Andersen

Publicaciones: Mario Di Lucci

Colaboradores: Jørgen Abelsen, Karen Degnbol, Ricky D'Oyen, Peter Forsing, Maria Glad, Christian Hagen, Sam Poole, Karina Reither Sørensen.

Mauro Leonel
**CARRETERAS, INDIOS
Y AMBIENTE
EN LA AMAZONIA**

Del Brasil Central al
Océano Pacífico

ESTUDIOS IAMA-2

IWGIA DOCUMENTO NO. 13
COPENHAGUE 1992

Traducción del portugués:
Alejandro Parellada

Sobre el autor

Mauro Leonel trabajó como periodista muchos años en los mayores periódicos de Brasil, como "Folha de San Paulo", "Jornal do Brasil" y "Gazeta Mercantil". Fue también corresponsal del matutino francés "Liberation" en Lisboa y periodista en la Radio-Televisión Suiza en Berna.

Asimismo, ha cursado estudios de pos-graduación en la Universidad de París ("Maitrise d' Economie Politique") y Antropología ("Master") en la Pontificia Universidad Católica de San Paulo (PUC). Actualmente está preparando su tesis doctoral sobre cuestiones socio-ambientales en la Universidad de San Paulo.

Durante los últimos nueve años fue consultor de la Fundación Instituto de Pesquisas Económicas (FIPE), de la Universidad de San Paulo, para la evaluación indígena y ambiental del Proyecto POLONORESTE parcialmente financiado por el Banco Mundial. Fue también consultor del Banco Mundial sobre el plan energético nacional brasileño y sobre el manejo de los ríos de la Amazonía.

Actualmente es el Presidente del Instituto de Antropología y Medio Ambiente (IAMA) con sede en San Paulo.

Sumario:

Introducción	5
1. Carreteras:	
De los imperios al endocolonialismo	7
1.1. Antecedentes del documento	11
2. El concepto del impacto, división territorial, interdisciplinaridad y participación	13
2.1. Interdisciplinaridad y debate público.	17
3. Ejemplos de las carreteras sin garantías previas a las tierras indígenas	31
4. Carreteras: corredores de invasiones en Rondonia	53
5. La BR-429 y BR-425: En dirección a Bolivia	65
6. PMACI: La vez del Acre	99
7. La salida brasileña al Pacífico - la conexión vial Brasil-Perú:	
Poblaciones y medio ambiente	107
7.1 Alternativas de trazado, ciudades, selva, altiplano, litoral	113
7.2 Migración, conflictos interétnicos, garimpos: La frente colonizadora en Madre de Dios	122
7.3 Prioridad a la población tradicional y al uso adecuado de los recursos	133
Siglas y abreviaturas	161
Referencias	163

Introducción

El presente Documento encierra un trabajo inédito y de alto valor científico, sobre las consecuencias de la construcción de carreteras en la Amazonía para pueblos indígenas, otras poblaciones no-indígenas que también utilizan el espacio amazónico, y para el medio ambiente.

Las carreteras son vistas en este estudio no solamente como instrumento de conquista de espacio, sino también como arma de conquista de pueblos. Como polo de atracción económica dan acceso a grupos económicos de tipo extractivistas como mineras, madereras y agropecuarias, que de forma creciente y constante extienden sus fronteras a nuevos territorios. Grupos sociales de pobres y marginados son atraídos hacia esos nuevos enclaves con promesas, falsas la mayoría de las veces, de horizontes nuevos y posibilidades de existencia digna. En vez, son utilizados como piezas de peón en un intrincado juego de intereses económicos y políticos donde son sacrificados en aras de un "progreso" del que no forman parte.

Las dos carreteras de acceso principal que se analizan en el texto son, primeramente la BR-364 incluida en el Programa POLONORESTE (ver Documento IWGIA nr. 6, donde se presenta un análisis sobre este Programa), que con sus 1.600 kilómetros asfaltados permite ahora cruzar Brasil de parte a parte: desde Cuiabá en el Brasil central, ligando el sudoeste amazónico a la costa este del país, hasta Porto Velho en el estado de Rondonia, al oeste. En el capítulo 3, se analizan las nefastas consecuencias que ha tenido la construcción de la red de carreteras de la Amazonía para los pueblos indígenas, cuyos derechos sociales y territoriales no fueron respetados, y la destrucción masiva, innecesaria y absurda, de conjuntos ecológicos enteros que se perdieron para siempre. En los capítulos 4 y 5 se presenta un análisis concreto sobre las consecuencias de la construcción de carreteras principales y vecinales en el estado de Rondonia.

En segundo lugar, el Documento examina una carretera que todavía no está finalizada, la carretera del Pacífico. El objetivo de esta carretera es exportar grano a Japón, abriendo acceso marítimo desde Puerto Ilo, en Perú, cerca de la frontera con Bolivia. El autor nos advierte que dentro de un esquema de desarrollo no-depredatorio, las experiencias recogidas

por la construcción de redes de acceso terrestre en el POLONORESTE podría servir de base a un estudio de impacto de la carretera del Pacífico.

El POLONORESTE significó una cadena de tragedias para muchos grupos indígenas con valiosa experiencia en el medio ecológico y económico de ese medio ambiente que fue destruido. Si bien Brasil precisa de una salida al Pacífico para reforzar su economía de exportación, esto no puede ni debe realizarse a costa de vidas humanas y la pérdida indiscriminada de uno de los sistemas ecológicos más valiosos del planeta. En los capítulos 1 y 2 se examina de una forma genérica que medidas concretas deben tomarse con referencia a pueblos indígenas, otros grupos humanos, y en relación al medio ambiente, ante la construcción de carreteras.

Los dos últimos capítulos tratan sobre la carretera del Pacífico. Esta es la parte más innovadora del Documento ya que es la primera vez que esta carretera es analizada desde un punto de vista antropológico y de impacto socio-económico. El marco aquí no es sólo Brasil, sino Sudamérica; la ocupación de la Amazonía es también vista en países vecinos como Perú y Bolivia. El alto valor de este trabajo es precisamente el estudio comparativo que el autor desarrolla entre unas carreteras ya construidas y otras en vías de construcción. En el primer caso, ya es posible medir las consecuencias de un modelo de desarrollo que no tuvo en cuenta el nivel humano y socio-ambiental, causando daños irreversibles en el proceso.

En el segundo de los casos, se preve el impacto futuro de la carretera del Pacífico a través de las experiencias recogidas en otros programas similares. El autor propone que se adopten una serie de medidas concretas para no volver a cometer los errores del pasado. Entre ellas, que planificadores y gobiernos escuchen a organizaciones y grupos indígenas y que les hagan partícipes de unos programas de desarrollo que les afectan. Asimismo, deben realizarse estudios de impacto interdisciplinarios incluyendo antropólogos, biólogos, geólogos y otros técnicos, los cuales, sirven también de asesoramiento independiente para los pueblos indígenas.

La construcción de carreteras no es inoqua, lleva en ella el germen de la conquista de nuevos espacios que ha estado siempre presente a lo largo de la historia. Mauro Leonel nos presenta el tema de una forma viva y directa y nos da una visión de como los programas de desarrollo pueden beneficiar a grupos sociales teniendo en cuenta su identidad étnica y cultural, salvaguardando al mismo tiempo esa gran diversidad ecológica que los pueblos indígenas han sabido preservar durante milenios.

Teresa Aparicio

1. Carreteras: De los imperios al endocolonialismo

Hasta hace poco se admitía como incuestionable que las carreteras constituyen un beneficio en sí mismo, justificándose por el sólo hecho de existir. Hasta se partía de la premisa que "gobernar es construir carreteras". Se creía que diseminaban "progreso" y "desarrollo" por donde pasasen. Algunos gobiernos brasileños llegaron a presentar el número de kilómetros, abiertos o asfaltados, como "score", en la medida de su desempeño. Hoy es posible demostrar que, ante la ausencia de estudios rigurosos y medidas previas, las carreteras pueden ser nocivas a las comunidades tradicionales, en particular a los indígenas y al medio ambiente.

Se imitó así, en los trópicos, una caricaturesca e idealizada versión de los padrones de "progreso" del primer mundo, introduciendo ventajas tecnológicas, pero también su lado perverso. Llegó como nuevo a Brasil lo que envejecía en las economías centrales. Mientras Europa y los Estados Unidos andan en tren, diversifican su transporte colectivo, integran sistemas de transporte de carga, Brasil compromete su futuro, dependiendo del petróleo, a pesar de contar con poca producción interna de este recurso energético. Procediendo de esta manera, se acrecienta su ya enorme deuda externa, aumentando los compromisos de pago. Se importa el desastroso modelo automotor individual, gastador, tecnológicamente dependiente, peligroso y contaminador, en perjuicio del transporte colectivo.

Brasil, como muchos países "medios" del hemisferio sur, anda a contra mano, cuando la tendencia mundial va a una reorientación de sus sistemas de transporte y energía, volviéndose a privilegiar el transporte público y las alternativas energéticas menos contaminadoras.

Basta mirar al pasado. La carretera es romana, pauta de conquista y expansión. Es estratégica en la guerra, un hecho militar por excelencia en la fundación de los imperios. Permitted la penetración colonial en todo el planeta, imponiendo impuestos y comportamientos. De la Roma antigua a la conquista ferroviaria del oeste norteamericano, la carretera raramente sirvió para fines pacíficos o para mejorar la calidad de vida de las poblaciones. Buscó la sumisión, a través de los territorios que les permitía el control militar o comercial. Las minorías étnicas son las más

expuestas a la conquista, una historia que se repite hasta el cansancio, imponiendo migraciones y modos de ser, hasta las vísperas del tercer milenio.

Es obvio, por otro lado, que tecnologías, medios de transporte, invenciones, son grandes conquistas, y las sociedades de economía dependiente no deben privarse de ellas, al contrario, su acceso es un derecho. Lo que se puede y debe rediscutir es como, para que, donde, para quien, en que escala. La exacerbación de soluciones importadas, sólo por haberse creado intereses internos ligadas a ellas, impide la diversificación, el análisis crítico e independiente de las consecuencias sociales, de las alternativas y adaptaciones a situaciones diferenciadas. No todas las buenas soluciones son obligatoriamente universales.

Todavía no se agotó el análisis sobre las carreteras de las últimas dos décadas en la Amazonía. Pero hoy es bastante evidente que, ecosistemas delicados y poco conocidos, así como las comunidades indígenas, y otras poblaciones locales, como los ribereños y "seringueiros" (extractores de caucho), pueden ser gravemente perjudicados, incluso cuando el propósito es ayudarles. Existe una tendencia mayoritaria, si no consensual por lo menos creciente, que estudios y medidas previas son indispensables para anticipar tales situaciones.

Una sociedad civil todavía débil, incapaz de tomar la delantera, de proponerse su propio futuro, termina por someterse a las imposiciones de ávidos intereses de pequeños círculos, pero eficaces en la articulación de influencias. Intereses estos, casi siempre camuflados sobre el manto atemorizador de la competencia técnica, en una postura, cuanto más vaga, más aritmética, deshumana y anti-ética, tanto para la izquierda como para la derecha. Técnicamente competente, no significa siempre socialmente útil, especialmente frente a la minoría étnica y su cultura diferenciada.

Se diseminó, en contrapartida, la idea de que toda y cualquier carretera es destructiva e inoportuna. Tampoco es éste el tratamiento riguroso que la cuestión merece: tal comportamiento irreflexivo, se transforma en un intento fácil y cómodo de escamotear la ignorancia de respuestas adecuadas. Las soluciones deben ser tomadas caso por caso, en conformidad con los intereses de la sociedad como conjunto, pudiendo ser clara y consensualmente definidos.

En amplios sectores de opinión se encubieron otras explicaciones, también simplificadoras, en el fondo conformistas, atribuyendo las grandes obras a intereses foráneos, lejanos, conspiratorios, con sede en Washington, Londres o Tokio. Como si a los ciudadanos por debajo del ecuador les quedase sólo la rendición incondicional, la impotencia, frente al mito moderno de un monstruo poderoso, pero vago, indefinible y extranjero. Estos intereses, sin embargo, están también en Brasilia, San Pablo, Río de Janeiro, Belo Horizonte y, frecuentemente, bien instalados.

Se les quita a las poblaciones la condición de intervenir, transformando al adversario en inaccesible, cuando se lo puede encontrar en la mentalidad dominante en la plaza de barrio, en el poder local. Puede ser enfrentado con armas simples, tan cotidianas como eficaces, como la investigación, el conocimiento, el voto, la opinión, la movilización. Es indispensable, sin duda, reorientar los prestamos internacionales de los grandes financiadores privados, de los multilaterales, del Banco Mundial, del Banco Interamericano de Desarrollo, de la CEE y de los acuerdos bilaterales, principalmente del Japón, en el caso de América Latina. Lo más urgente y eficaz, la prioridad, no obstante, es ampliar los mecanismos correctivos en el interior de las sociedades y gobiernos de los propios países amazónicos.

Endocolonialismo

Existen, sin duda, grandes intereses que determinan las políticas públicas de los países dependientes, a partir del hemisferio norte. Pero la intrincada espiral de estos intereses, que determinan el desacierto de las grandes obras de impacto, comienza, frecuentemente, en pequeños grupos regionales y nacionales. En el caso brasileño, tómese el ejemplo de las grandes constructoras, ingobernables, simplemente por ser ilegítimamente gobierno, en los corredores de los palacios de gobierno y en el control de los medios de difusión.

Pero es fácil y cómodo atribuir desastres tan frecuentes, sólo al poder de obrar inadecuadamente, y en interés propio, de las grandes empresas contratistas, algunas reconocidas internacionalmente por su capacidad de construir bien. Donde hay una carretera, hay una compañía minera, una maderera, agropecuaria, comercio, banco o financiera, todo conducido por una élite político-militar comprometida, procurando promover una acumulación rápida y predatoria y estimular la exportación. Se trata de una intrincada red de intereses articulados, cuyo centro es la élite nacional, que escapa al control social, teniendo en la delantera un colono sin tierra ni destino, peón o recolector de caucho, sin raíces ni horizontes. Todo reduccionismo en la explicación, tiende a debilitar la eficacia de la buena intención de los que pretenden cambios.

Las grandes obras fueron características de los regímenes autoritarios. Estos son, de hecho, excelente caldo de cultivo para los "creadores de hecatombes". La apertura democrática en el Brasil muestra, sin embargo, que muchas cosas continúan como antes, y con rostros y actitudes ya conocidas. La llegada formal de la democracia no garantiza, milagrosamente, la eliminación de los mecanismos subterráneos que determinan la orientación de los gastos públicos en intereses privados.

¿Dónde está entonces el promotor de la gran desastrosa obra pública en la Amazonía contemporánea?. Debe ser buscado en el modelo exportador de "desarrollo", que necesita abrir constantemente fronteras nuevas a la acumulación económica. En la extemporada mentalidad endocolonial, que busca disponer de la Amazonía al servicio de las minorías del sudeste brasileño, en tres sentidos: consumirla, exportarla y deshacerse en ellas de los sin-tierra y otros marginados, forzándolos a emigrar, prometiéndoles aventura y quizás una amarga y fugaz fortuna como buscadores de oro, fortuna que se les escurrirá entre los dedos; o en suelos frágiles, donde mal que mal se obtiene una cosecha.

En fin, está contenida en un modo de vida universalizante, un modelo caricaturesco del primer mundo, que impone tecnologías, crea mercados, colonialismo interno, dependencia energética, arrasando en su paso, la diversidad de la condición humana, y la naturaleza que la permite.

Poco vale clamar por una milagrosa intervención del paternalismo y del sentimiento de culpa de la solidaridad internacional, y la presión externa. Ha sido importante, pero su eficacia mostró tener límites claros. Debe ser convocada a apoyar el fortalecimiento de la auto-representación directa de los pueblos, apoyados por instituciones locales autónomas, por estudios rigurosos e independientes. Pero hay que evitar, sin embargo, la ilusión del populismo y del fortalecimiento ingenuo del caudillismo o de pseudo-liderazgos, fenómenos de los medios de difusión para consumo urbano y externo, más un exorcismo de culpa, que eficacia en la calidad de representación.

Una sociedad democrática no se construye por la centralización autoritaria, incluso cuando discursivamente es bien intencionada o opositora. Para la realización de la democracia es indispensable la diversidad de opiniones, por su efecto multiplicador y correctivo. En las políticas públicas sobre todo, es indispensable calificar las contra propuestas, o sea, estimular instituciones independientes de investigación alternativa que ofrezcan apoyo, instrumentos analítico-críticos a las reivindicaciones organizadas de las poblaciones autorepresentadas.

Para reorientar la pesada herencia importada del "progreso" y "desarrollo", es preciso priorizar la calidad de vida de los pueblos, en particular a los milenariamente pioneros. Los pueblos de la Amazonía deberán estar en el centro de la planificación. Garantizar la sustentabilidad, la renovabilidad de sus recursos naturales, la adecuación de sus modos de uso a la integración al mercado, retomando el sabio camino de la autosuficiencia, substituyendo dependencia por interrelación duradera, por nuevos niveles de valor de cambio, donde se contabilice la escasez y diversidad de recursos. También será inócua intentar comprender el impacto de estas grandes obras, aislando la

cuestión indígena, o ambiental de la dinámica de dominación endocolonial.

1.1. Antecedentes del documento

Los estudios que dieron origen a este dossier fueron iniciados en 1983, a través de la evaluación del impacto del Programa Integrado de Desarrollo del Noroeste de Brasil (Polonoreste) sobre las comunidades indígenas y el medio ambiente. El gobierno brasileño administró el proyecto, co-financiado por el Banco Mundial vía SUDECO, Superintendencia de Desarrollo del Centro-Oeste, del Ministerio del Interior.

La Sudeco terminó por interrumpir las actividades de evaluación en 1987, incomodada con la independencia crítica del equipo multidisciplinario de investigadores y asesores de la Fundación Instituto de Investigaciones Económicas de la Facultad de Economía y Administración de la Universidad de San Pablo (FIPE-FEA-USP). No hubo voluntad política de corregir las distorsiones que reveló la evaluación. El gobierno de Collor de Mello suprimió la Sudeco, en 1990, a pesar de no haber modificado la orientación de la ocupación del interior amazónico y muchos de sus cuadros se encuentran hoy en altos puestos del gobierno.

En 1986, el gobierno del Estado de Rondonia, preocupado y presionado con la repercusión nacional e internacional de los desmatamientos provocados por la BR-364 (tramo Cuiabá-MT-Porto Velho-RO), encomendó la elaboración de un informe sobre el posible asfaltado de uno de sus ramales, la BR-429, conectando la BR-364 a Bolivia, por las ciudades de Presidente Médici a Costa Marques a través de la Seplan-RO. En caso de que tal asfaltamiento se concretase, sin medidas previas, se habría ampliado la penetración depredatoria a los Valles del Guaporé en Rondonia y en el norte boliviano. Este asfaltado, por el momento, fue parcialmente suspendido. En febrero de 1990, en el cuadro de la Comisión Mixta Brasil-Perú, la Agencia Brasileña de Cooperación del Ministerio de Relaciones Exteriores, patrocinó un informe y veinte y tres días de investigaciones sobre proyectos de desarrollo en Madre de Dios y la conexión vial Brasil-Perú, la salida brasileña al Pacífico, agregando un tramo más a la visión de los impactos de las carreteras en planificación.

A través del Instituto de Antropología y de Medio Ambiente (IAMA), instituto independiente e interdisciplinario con sede en San Pablo, es posible proseguir las investigaciones en la región aunque no fue posible dedicar al tema el tiempo necesario. De todos modos, con una limitada revisión bibliográfica, los datos recogidos para estos dictámenes

permiten divulgar una contribución, un instrumento más de revisión de las políticas públicas, o como mínimo, una advertencia. Es obvio que un trabajo elaborado bajo circunstancias y propósitos diferentes, no podría ser exhaustivo, ni lo pretende. Su objetivo es hacer un llamado de atención, y documentar, a pesar que el tiempo no permita agotar los datos y análisis del tema.

Agradecimientos

Todas las contribuciones para mejorar los conceptos e informaciones aquí expuestas serán bienvenidas por el autor, único responsable de los errores y omisiones de este trabajo. De cualquier manera, le debo mi reconocimiento a decenas de personas, desde los líderes indígenas; a raros funcionarios que llevan adelante en serio su obligación; a orientadores, colegas y amigos, en nombre de los cuales quería citar, en el marco de este trabajo, al Profesor Dr. Aziz Ab'Saber (IEA-USP); Teresa Aparicio (IWGIA); Gustaaf Verswijver, que hizo críticas pertinentes; Maritta Koch-Weser, Robert Goodland y Shelton Davis (Banco Mundial); Philippe Fearnside (INPA); Peter May (FAO); Emanuel Fulton Cassara y Samuel Mirage (Seplan-RO); José J. de Carvalho Fo (FIPE); Profesor Sérgio Miceli (IDESP) y Francisco de Oliveira (CEBRAP); Humberto Labarthe (ACSSP), Thomas Moore y sus colegas de EORI, entre otros peruanos; Francisco A. De Arruda Sampaio (IAMA) -que participó de las investigaciones en Perú-, y por supuesto, Carmen Junqueira y, en particular, Betty Mindlin y todos los que cooperan para hacer del IAMA uno de los centros de producción en la interrelación de las cuestiones socio-ambientales.

2. El concepto del impacto, división territorial, interdisciplinaridad y participación

Este es el primer desafío metodológico, la revisión del concepto de impacto de las carreteras. Ultimamente y a partir de las leves críticas del modo en que se contruyeron las carreteras durante las dos últimas décadas en la Amazonía, el gobierno brasileño viene admitiendo estudios previos de impacto, pero más bien destinados a dar una buena imagen. O sea, que no son para ser aplicados, tan sólo para responder a las críticas.

El departamento federal responsable de los planes viales llegó a nombrar un ingeniero para cuidar de la cuestión ambiental, pero aislado, y a pesar de ser competente no podía cambiar nada. En el gobierno brasileño, en las grandes constructoras y asesorías interrelacionadas, se trabaja casi siempre o por lo menos en la mayoría de los casos estudiados, sólo con una definición cuantitativa, y por lo tanto arbitraria, de las implicaciones de obras de porte sobre las poblaciones afectadas y los recursos naturales expuestos por la vía de penetración a la explotación masiva. Aquí se propone hacer una revisión de esta práctica metodológica, que se está mostrando inadecuada, con graves consecuencias sobre las poblaciones y el medio ambiente.

Con frecuencia, se dividen los partidarios de un área de influencia de impacto mayor o menor, con variaciones de veinte a cien kilómetros en línea recta, en las inmediaciones de la carretera. La región nunca fue considerada como un conjunto, sino como el margen de la carretera, en su pre-versión cartográfica. Sin embargo, la cuestión cualitativa no está en los planos de ingeniería, sino en el ecosistema y en la realidad socio-económica de la población afectada, considerada en su conjunto. Pero los técnicos, generalmente constructores competentes, pretenden limitar las medidas preventivas en distancias obtenidas por líneas rectas en los planos cartográficos.

No comprenden que los pueblos, la diversidad cultural, los ecosistemas, las cuencas, deberían determinar adecuadamente la cartografía, y no que las carreteras se impongan a las realidades, como viene ocurriendo. Los patrones que encomiendan estudios de impacto tienen prisa, y un control de tipo notarial no los intimida, o sea que, los

estudios no modifican trazados, pero dan satisfacción burocrática a las exigencias legales y el resto que se las arreglen como puedan.

Una carretera, así como otras grandes obras, es un polo de atracción inevitable, convirtiéndose en el embudo de todas las actividades de una región. Rápidamente se transforma en el tronco principal de numerosas carreteras secundarias, intermunicipales, de servicio, picadas, varaderos y ramales. En fin, todo se hará para alcanzarlas, transformándose en un centro que atrae inclusive al transporte fluvial a las margenes de los ríos para permitir el acceso a la nueva carretera.

Por lo tanto, una carretera no debería ser considerada en forma aislada, en terminos de política pública, pero sí como el conjunto de una red vial, tanto regular como irregular, estimulada por la iniciativa privada, en particular por compañías madereras, agropecuarias y mineras. Un plan vial que no se concentre excesivamente en las carreteras, sino en un complejo de comunicaciones y transportes, que debería ser preanalizado, en el contexto de sus implicaciones socio-económicas y ambientales.

Este plan vial no necesita privilegiar al transporte de carretera. Debería partir de las necesidades de la población local para su planificación. Las necesidades sugeridas por el mercado internacional pueden adaptarse a este plano, pero no imponerse a la realidad regional, haciendo con que gire alrededor de la obra. Al contrario, el desarrollo debería ser pensado primero para adentro, en la región como auto-suficiente, antes de articularse para afuera.

El impacto de una obra sólo podrá ser medido por el conjunto de las alteraciones que provocará y de las conexiones de toda índole que promueva, considerando el conjunto de la región que pasará a centralizar, como principal vía de comunicación y medio de transporte. Su fundamento debería ser la búsqueda de calidad de vida de la población regional.

Una carretera nunca es una obra aislada

La carretera es acompañada por un conjunto de otras obras o actividades productivas de gran alcance. Una de las más evidentes son las de orden energética, como las grandes hidroeléctricas, sumándose la minería, la industria maderera, agropecuaria y otras. Un plan vial adecuado debe partir de un estudio detallado de los graves problemas energéticos que son introducidos por el estilo desarrollista que se quiere promover en la región. Tal estudio debe considerar incluso hipótesis menos convencionales, combinadas y alternativas, como la biomasa, hidroeléctricas de pequeño porte, energía solar, dentro de otras formas disponibles en la propia región.

Otro elemento inevitable es la minería. No hubo como, en esta investigación, estudiar las incidencias minerales en los ejemplos mencionados. Pero su profundización es indispensable para conocer el impacto inevitable sobre poblaciones y medio ambiente, como el buscador de oro, trayendo el mercurio, aparte de los residuos y daños causados por la extracción de casiterita y de bauxita, entre otros minerales, condenando a los ríos de la Amazonía, algunos de estos para siempre.

La cuestión clave está en la óptica conceptual que orienta los proyectos-modelo de desarrollo regional. Los demás componentes son tratados como complementos de la obra-carretera, cuando frecuentemente debería ser a la inversa. Una planificación socio-ambiental, que oriente el desarrollo de las regiones en pauta, no puede estar condicionada por la eventualidad de una gran obra, debe precederla conceptualmente, y en su cronograma. La misma observación vale para los proyectos de asentamiento y de agropecuaria, generalmente previstos en forma precipitada e inoportuna.

Las graves distorsiones creadas por proyectos de este tipo - los Proyectos-PDRI de Desarrollo Rural Integrados - camuflando carreteras, estuvieron de moda en la última década, y no es aconsejable el intento de repetirlos. A pesar que algunos de estos proyectos contienen garantías, para la protección de los indígenas y del medio ambiente, e incluso recientemente hasta para los seringueiros, estas medidas no resuelven el problema, son agregadas como adornos y no contienen las experiencias anteriores como medidas preventivas.

Es posible considerar algunas carreteras como vías necesarias de comunicación, y apropiadas, pero el procedimiento propuesto es inadecuado. Lo mismo es válido para los proyectos de asentamiento, para las medidas de protección a los indígenas o al medio ambiente, impropiaemente formuladas, pareciendo solamente envoltorios mejorados para la viabilización de la obra central, carretera o hidroeléctrica, como se vió en el pasado reciente.

Algunos altos funcionarios del gobierno brasileño han solicitado la opinión de investigadores, asesoramiento o evaluaciones pero no toleran que se ponga en duda los fundamentos de un proyecto determinado. Todas las situaciones precedentes, como la del ferrocarril de Carajás y Norte-Sul, o en el caso de carreteras, como la BR-364, BR-429 o la carretera del Pacífico, necesitarían largos estudios interdisciplinarios. Las experiencias anteriores obligan a rever conceptos fundamentales con mayor responsabilidad, en lugar de sólo alterar, contribuir, completar o corroborar aspectos secundarios, o hasta incluso ítems importantes de un proyecto determinado.

Aquí se propone una revisión conceptual de gran envergadura, la elaboración de una nueva sistematización de proyectos, cuyo centro

orientador sería el uso adecuado de los recursos naturales, a partir de los pueblos que actualmente ocupan estas regiones. Tal sistematización deberá ser antecedida por una cartografía y planificación ambiental, y sólo tras su ejecución, sería posible considerar asentamientos o grandes obras, oyendo a las poblaciones directamente comprometidas. Debería concluir, en una contribución interdisciplinaria concreta para el delineamiento de esta nueva sistematización, que introdujese adecuadamente la interrelación entre las cuestiones sociales y ambientales comprometidas en los grandes proyectos en la Amazonía. En particular, las relativas a las salidas económicas sustentables y alternativas energéticas adecuadas.

Transporte integrado e intermodal

La Amazonía, solamente en su parte brasileña, cuenta con veinte y cinco mil kilómetros de ríos navegables. Las primeras ondas migratorias, movidas por el ciclo extractivo del caucho, madera y minerales, crearon redes de transporte fluvial, más o menos informales, conforme a las demandas del mercado. Las carreteras en la Amazonía no consideraron alternativas, ni las realidades y especificidades regionales, ni siquiera para una articulación entre diferentes modalidades.

En verdad, esta versión caricaturesca del desarrollo a la americana en cuatro ruedas individualizadas, es la representación de un original adulterado. La economía considerada desarrollada viene siendo obligada a dar franca preferencia, en el sentido de base, al transporte ferroviario como modelo principal. Regiones enteras también se han desarrollado a partir del transporte fluvial, como es el caso del Mississippi Valley. Incluso cuando otros modelos se fueron imponiendo, el modelo fluvial no fue desmontado, como en el Reno o en el caso de otros países europeos. La articulación entre el transporte ferroviario, de carretera y fluvial, es muy frecuente en otros países. Por ejemplo: hasta recientemente no había una carretera dupla entre Berna y Ginebra, simplemente porque los ciudadanos votaban, democráticamente, en contra.

La distorsión vial brasileña, frecuente en el hemisferio sur, terminó creando una costosa dependencia energética y tecnológica, aparte de los elevados costos de mantención y dependencia externa. No se consideró con anterioridad el impacto sobre las poblaciones y el medio ambiente. Los técnicos especialistas, generalmente ingenieros, trabajando en unidades separadas, se les otorgó la competencia global de construir. Sin embargo, las exigencias contemporáneas obligan a un tratamiento multidisciplinar, donde el campo de las competencias deja de ser un manto protector del obscurantismo.

En esta óptica, son indispensables respuestas inequívocas al porqué de la opción por un determinado modelo de transporte y sobre las posibilidades de articulación de diferentes opciones. Incluso porque el impacto sobre ecosistemas y poblaciones es diferenciado en conformidad con el medio de transporte a ser adoptado y el tipo de articulación y solución intermodal que se pueda alcanzar, a partir de la calidad de vida de las poblaciones involucradas, única base posible para la política pública.

Tiene que ser analizado más detalladamente el peso de las contratistas-constructoras, que termina por financiar el propio gobierno, transformándose en su acreedor. Estas son las más interesadas en privilegiar la opción de carreteras. La constructora Mendes Júnior, por ejemplo, una de las interesadas en la BR-429, y en la carretera del Pacífico, "tiene que recibir alrededor de 360 millones de dólares del gobierno por la realización de obras y este dinero está demorando en salir" (Veja, 13/5/1987). A pesar de esto, en 1986 la empresa presentaba un lucro de 521 millones de cruzados y tiene hoy 35 mil empleados. Fue la responsable del mayor trecho de la Transamazónica.

Ya no se sabe si las empresas contratistas existen para realizar las obras o si las obras son para engordar a las contratistas. "La Asociación Brasileña de Ingeniería Industrial tiene 120 asociados - algunas constructoras como la Camargo Correia, Mendes Júnior, Tenege, Norberto Odebrechet, Andrade Gutierrez y Montreal - juntas, facturaron 5 billones de dólares en 1987...", informó el presidente de la entidad, Fernando Couto Marques Lisboa, agregando que el gobierno debe a las empresas de construcción 75 billones de cruzados (DESP, 11/3/1988).

2.1. Interdisciplinaridad y debate público.

En el pasado no siempre se tomó en cuenta de manera adecuada el tratamiento multi e interdisciplinar en la planificación pública de grandes obras de impacto. Se recurría frecuentemente a profesionales de diferentes áreas en las grandes asesorías de planificación, invitados, no obstante mucho más para una opción previamente trazada que para estimular el rigor con que deben ser tratadas las políticas públicas.

Es indispensable el recurso de los especialistas y asegurar la libertad de crítica para que se desarrolle la interacción de conocimientos. Pero también es importante que se promueva un debate amplio con la comunidad científica, en particular entre los países involucrados y fronterizos. Cuando se tiene en perspectiva un amplio cuadro de negociaciones entre Brasil y sus vecinos, en el cuadro amazónico y del proyecto transfronterizo, esta cuestión es de gran actualidad. Debido a peculiaridades de la situación de dependencia relativa en que viven los

países como los amazónicos, frente al primer mundo, se creó un desfase entre la ocupación reciente de la región y los estudios científicos básicos que podrían orientar este proceso de ocupación.

Tal desfase podrá ser resuelto por un estímulo del intercambio multilateral regional, incluyendo a todos los países amazónicos, como apoyo al reciente esfuerzo diplomático desarrollado en la misma dirección. Se llegó a la paradoja que la Amazonía cuenta con mayor número de investigaciones e investigadores norteamericanos y europeos que de los países directamente interesados. Sin embargo, tales investigaciones no se orientaron hacia una visión integradora, que permitan respuestas concretas a los problemas emergentes de la región. Generan conocimientos muchas veces útiles pero con posiciones principistas que desentonan con la realidad. Esta carencia en la investigación es todavía más flagrante en las áreas de ciencias sociales y ambientales. En particular los antropólogos y sociólogos, considerados innecesarios y molestos, son llamados sólo para que firmen informes como si se tratase de la oficina de un notario público.

Es importante realizar encuentros con la comunidad científica, intercambio de informaciones y opiniones con especialistas de diversas áreas, y con las organizaciones no gubernamentales. Sobretudo con las organizaciones representativas de los pueblos, en particular los de la región amazónica: los indígenas, las comunidades ribereñas, los seringueiros, deben ser, a través de sus organizaciones locales en la región afectada, los primeros en ser oídos.

Se acumuló una concepción hermética en la planificación pública, cristalizada en la idea que cuanto más selectos y restrictos los involucrados, mejor sería el resultado. De esta práctica del secreto, de una visión excesivamente tecnocrática en la planificación, se provocaron numerosas distorsiones en las políticas públicas. En proyectos bi o trinacionales de amplio alcance, como los que vienen siendo discutidos en el pacto amazónico, será necesario la abertura de un debate público de alto nivel, profundizándose los mecanismos democráticos de decisión, que se encuentran en curso de consolidación y legitimación en Brasil y en los países vecinos.

Planificación socio-ambiental previa

Los nuevos proyectos de carreteras de gran envergadura, como los que vienen siendo propuestos, deben ser precedidos por rigurosas planificaciones previas. Como método sería recomendable tener preescenarios de las posibles implicaciones del paso de la carretera por las regiones previstas con vistas a medidas preventivas en cuanto al uso adecuado de los recursos naturales y de las poblaciones hoy existentes.

Tales estudios deben implicar, inclusive, la inclusión de los criterios de redefinición del propio trazado, que no deberán ser decididos sólo a partir de la ingeniería de la construcción sino que interdisciplinariamente.

Un buen ejemplo para fundamentar esta recomendación es el caso del Ferrocarril Carajás. Después de su construcción, volviendo a analizar las consecuencias técnicas de su trazado, técnicos de la empresa minera estatal Vale do Rio Doce, responsable del proyecto, llegaron a la conclusión que hubiese sido más eficaz evitar el área de los indígenas Gavião del Pará. Hubiera acrecentado algunos kilómetros más de desvío pero contornando conflictos importantes. Prevenir es mejor que curar y así se habrían evitado cargas pesadas a los indígenas, al gobierno y a la propia empresa. Medidas previas podrían haber evitado o moderado la devastación provocada por la línea de ferrocarril.

La planificación aquí propuesta tiene una metodología enunciada, partiendo de experiencias anteriores del equipo que hoy se encuentra en IAMA, a partir de una orientación técnico-científica preestablecida, que se va acumulando. Un ensayo general llegó a ser probado durante el Programa para el Medio Ambiente y las Comunidades Indígenas PMACI-II, en 1986, o sea, un estudio con parte de los recursos residuales del Polonoeste, en colaboración con asesores, técnicos de la Seplan-Secretaría de Planificación y del Banco Mundial. El gobierno brasileño terminó abandonando el proyecto, por presión de los militares, a pesar de haber logrado una visión de las cuestiones indígenas y ambientales para el norte de Rondonia, sur de Amazonas y Acre.

Un segundo intento, también fracasado, fue el llamado Planaflo, en 1988, que implicó la planificación agro-ecológico-económica para el Estado de Rondonia. También fracasó, y sus lagunas de concepción y ejecución se deben igualmente a las interferencias político-burocráticas inoportunas, respondiendo a intereses inmediatistas. La más reciente fue el intento de 1990, donde las entidades privadas con el IBAMA, organizaron el Workshop sobre biodiversidad en Manaus con la participación de decenas de científicos. Allí se identificaron diferentes visiones, siendo dominante una más limitada, restringiéndose a una suma de investigaciones de endemismo para la protección de nichos y santuarios de especies.

Este tipo de intentos también tiende al fracaso, si se da el caso de no integrar la comunidad científica brasileña y sudamericana y proseguir con una orientación de afuera para adentro, a partir del hemisferio norte. Una planificación adecuada debe partir de la especificidad de la situación sócio-económica de estos países, tomar en cuenta la ocupación actual, los graves problemas creados por el avance de la frontera económica y el uso adecuado de los recursos naturales disponibles, su renovabilidad y los pueblos tradicionales de la Amazonía.

Una iniciativa como ésta exige una fuerte voluntad política, pero podría crear el consenso social indispensable en torno de una orientación para el uso adecuado del espacio amazónico. No se trata, así, de proceder a un planeamiento para responder a las necesidades de una obra específica, carretera, hidroeléctrica o minería, colonización, agropecuaria o explotación forestal. No es el espacio que se compatibilizará con la obra, sino que ésta se adecuará a las variables sócio-ambientales posibles de anticipar. Por ejemplo faltó esta visión en el caso de los intentos de promover el desarrollo regional a partir de una hidroeléctrica o de una carretera, a pesar de ser positivo que conceptos ambientales hayan sido introducidos, incipientemente, en la Eletronorte, en el DNPM y en el DNER.

Planificación por células y por cuencas

Tal razonamiento - como se indicó en la propuesta hecha por IAMA, en 1989 al IBAMA - Instituto Brasileño del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables, Banco Mundial y Conservación Internacional -, debe partir de una cartografía básica, por células regionalizadas, como fue recomendado por el Prof. Ab'Saber, conteniendo la "red hidrográfica y sus delineamientos más expresivos de los comportamientos topográficos", necesitando de las especificaciones climáticas, geológicas, distribución de los suelos y vegetación; evolucionando también para los sistemas de comunicación, núcleos urbanos, áreas indígenas y de preservación; minería, obras planificadas; padrones de selvas; evolucionando para la ocupación y uso actual, dominando todas las variables, tanto la sócio-económica como la diversidad cultural y la biodiversidad.

Se trata de una investigación básica que exige actualización bibliográfica y estudio de campo, tornándose en un instrumento básico y permanente de planificación sócio-económico-ambiental. Ante la eventualidad de grandes obras se debe acelerar, con urgencia, estos estudios básicos, aplicados tanto a una región en particular como a la Amazonía en su totalidad. Es lamentable que las planificaciones elaboradas hasta ahora consideren a la agricultura solamente en cuanto al estilo de las plantaciones o campos para pastoreo y no se tome en cuenta a los pueblos o el uso adecuado de los recursos, como en la presente propuesta.

El concepto de cuenca

Es indispensable la introducción del concepto de cuenca en la planificación socio-ambiental aquí propuesto. La carretera ya no es más

el centro de planificación, pero sí el uso renovable y sostenido de los recursos naturales y en este sentido lo primero es el agua, los recursos hídricos. La legislación brasileña es clara al proteger las nacientes y márgenes de los ríos en el Código Florestal. Los proyectos de carreteras serán considerados a partir del conjunto de la cuenca, entre otros factores y no viceversa.

El profesor Aziz Ab'Saber, advirtió en una charla que, en alrededor del 80% del espacio amazónico, "cualquier devastación en faja continua, a lo largo de los divisores secundarios, acarrea una desperennisación de los drenajes de cabecera de "igarapés" (brazos de ríos). Y a medida que se amplian los derrumbes, a partir de los interfluviales, se amplía también el sector de desperennisación en el alto valle de menguados igarapés". Recordó también que la renta de devastación preferencial parte de los grandes ejes viales, o de "importantes sectores interfluviales, donde fueran localizadas carreteras federales o estaduais, responsables por la abertura de sucesivas agropecuarias, dotadas de frágiles campos de pastoreo en cabeceras de igarapés, actualmente desperennisados..." También se refirió al "asentamiento legal o ilegal a lo largo de carreteras, rutas de servicio y ferrocarriles".

Otras de las razones importantes para que se considere el conjunto de la cuenca son, entre otras: garantizar el uso múltiple de los ríos, la navegabilidad, la pesca, el abastecimiento de los núcleos urbanos, uso energético, turístico y agricultura.

La implementación del planeamiento es anterior a las obras

El planeamiento sócio-ambiental necesario para la Amazonía como conjunto, no se resume a una cartografía ambiental. Esta es sólo un instrumento de trabajo preliminar, una base de datos indicativos de las medidas a tomar, y previas al inicio de grandes obras. Tal inversión correctiva fue propuesta por la evaluación del Polonoeste, en el caso de PMACI I y II, después de las amargas experiencias de Rondonia y el norte de Mato Grosso. El gobierno y el BID resolvieron, sin embargo, permitir que el asfaltado de la carretera BR-364, en el trecho Porto Velho a Río Branco, fuese iniciado antes de la definición de medidas preventivas. En el primer año de iniciado del asfaltado se preveía la demarcación de nueve áreas indígenas. Sólo una de ellas fue efectivamente demarcada para ese entonces, por el PMACI I, financiado por el BID, y hasta hoy, cinco años después, ningún área está totalmente regularizada.

No sólo se restringió el área a cincuenta kilómetros de la carretera, sino que también se liberó el cronograma de asfaltado sin ninguna compatibilización con las medidas socio-ambientales. Lo mismo ocurrió

con las reservas extractivas de los seringueiros. De las aproximadamente cincuenta consideradas en el Estado de Acre, sólo tres están siendo implementadas y todavía sin resolver. En Rondonia, de las 35 áreas relevadas por IAMA, sólo una cuenta con medidas de regularización agraria.

En el futuro pueden existir posibilidades de proceder de una manera diferente, aprendiendo de las experiencias anteriores. Para que ésto ocurra, es indispensable que el cronograma de las medidas preventivas socio-ambientales condicione el inicio de cualquier obra, o sea, que tales medidas antecedan claramente a la obra, sin tergiversaciones. Pseudo compatibilizaciones de calendarios, buscan, en realidad, camuflar la obra, colocando en un plano secundario el uso adecuado de los recursos naturales y el derecho de las minorías que deberían orientar primariamente las políticas públicas en la Amazonía. Aparte de condicionar el inicio de las obras, las medidas preventivas y correctivas deben continuar condicionando sus diferentes etapas, de lo contrario las tareas sociales y ambientales, generalmente puestas en segundo plano por la tecno-burocracia, no serían ejecutadas y al estar lista la obra las medidas preventivas se tornarían correctivas o hasta inútiles.

Hay que prever un plazo de manera que tales medidas preventivas sean planificadas y llevadas adelante. Esta previsión, sin embargo, debe condicionar el inicio de la obra, o sea que, cuando el asfaltado se inicia, las áreas indígenas, de extracción, reservas selváticas, uso renovable de los recursos naturales, participación de las comunidades, ya se encontrarán implementadas. Sólo condicionando estrechamente los cronogramas, se podrá evitar la repetición de antecedentes, como en el caso brasileño, del Polonoroeste y el PMACI.

Evolución del concepto de conservación de los recursos naturales

A pesar que muchos ambientalistas continúan circunscriptos en la defensa de especies aisladas de sus ecosistemas, o de la presión económica que genera el desastre ambiental, el concepto de conservación evolucionó para integrar la planificación pública como algo más que una variable, más como una filosofía, un modo de ser, donde sustentabilidad, renovabilidad a largo plazo y calidad de vida, se tornan palabras claves.

En un comienzo se planificaba sólo la creación de algunas áreas de preservación, casi como una compensación por la gran obra en proyecto. Hoy se percibe que la cuestión es más amplia. Los nichos y santuarios, las áreas de preservación, continúan siendo extremadamente importantes para la protección ambiental. Pero es necesario tomar en cuenta el uso adecuado de los recursos naturales, las prácticas de explotación

económica previstas, madereras, minería, búsqueda de oro, agropecuarias, dentro de otras prácticas de explotación económica.

Aumentó también la preocupación por la legislación ambiental. Nótese que la Constitución brasileña en vigor avanzó bastante sobre este tema, a pesar que todavía no esté reglamentada. Es importante que se promuevan estudios de manera que la legislación ambiental compatibilice a todos los países amazónicos, en particular en lo relativo a los recursos forestales, desmatamiento, incentivos fiscales, impacto ambiental, crimen ecológico, y la relación poblaciones tradicionales y uso adecuado de los recursos.

Garantizar el derecho de decisión de los indígenas

El artículo 231 de la Constitución brasileña en vigor - de 1988 - preve que, para hidroeléctricas y minería en áreas indígenas, es indispensable la aprobación del Congreso Nacional, una vez oídas las comunidades indígenas. Es importante prever mecanismos para estos dos casos, pero es una grave omisión la falta de previsión de mecanismos de control de carreteras, una vez que son el corredor por donde entran las demás actividades invasoras en áreas indígenas, y no sólo la minería o hidroeléctricas sino también madereras, agropecuarias y colonos.

Por otro lado, la expresión "oir" a los indígenas, en caso de no ser mejorada la reglamentación ordinaria, todavía quiere decir muy poco. Es verdad que el artículo 232 garantiza a los indígenas el derecho de recurso judicial, con apoyo del Ministério Público, pero, en este caso, a posteriori, tal vez sin tiempo para impedir el desastre, frente a la morosidad de la justicia.

Existe todavía una cuestión compleja, la de la representatividad de las comunidades afectadas. Frecuentemente, la FUNAI elige nuevos líderes por el hecho de hablar mejor portugués, en perjuicio de los liderazgos tradicionales. Por otro lado, el movimiento indígena como conjunto, a pesar de los avances, todavía no tiene su representatividad y legitimidad fundamentada en las comunidades, todavía menos con periodicidad renovada. Tal situación obliga a que se preste atención a la garantía de derecho de decisión, que puede tornarse falacioso. Hay líderes de extracción urbana, generalmente ex-estudiantes mestizos, con fuerte apoyo entre los blancos, que ya perdieron hace más de una generación, cualquier raíz en sus comunidades. Inexpertos de las cuestiones democráticas, tienen una fuerte tendencia al caudillismo, y alegan una representatividad no confirmada por los demás líderes, o manipulada por tendencias de sectas religiosas, de origen europea o norteamericana. Los indígenas deben ser oídos directamente.

Otro presupuesto indispensable a la garantía de decisión a los indígenas, es que estén correctamente asesorados e informados, no sólo los líderes nacionales, sino también los líderes tradicionales de los pueblos afectados. Las grandes empresas, estatales o privadas, están siempre representadas por cuadros técnicos preparados para discutir las obras, y especular sobre sus impactos. Los indígenas también deberán estar siempre asesorados por abogados, antropólogos, geólogos, en fin, por las especialidades que sean necesarias, para formarse una opinión independiente y crítica sobre la obra que se quieran emprender.

Estas medidas son indispensables para los indígenas, como también para las otras comunidades tradicionales de la Amazonía, como los seringueiros y ribereños. Al contrario de las poblaciones urbanas, cuentan con mecanismos todavía precarios de representación, confundidos con líderes de trabajadores rurales y su influencia, inclusive sobre los parlamentarios en que votan, es bastante limitada. Sus movimientos nacionales, a pesar de la gran notoriedad en los medios de difusión tras el asesinato de Chico Mendes, todavía están lejos de haber alcanzado amplitud y raíces locales en toda la Amazonía.

Carreteras de uso exclusivo indígena

Tras algunos años de contacto, algunas comunidades reivindican las carreteras de acceso para mejorar la atención de salud y salida de la producción. Una carretera de este tipo funciona en el A.I. Karitiana sin promover invasiones, pero exige vigilancia constante, señales, puestos de vigilancia, para que no se transforme en un corredor de invasiones y de interferencias turísticas en la vida tribal. Este caso, no debe ser confundido con las carreteras de tráfico regional y los indígenas deben ser debidamente asesorados sobre su mejor trazado. Estas carreteras tampoco deben confundirse con las grandes carreteras de uso de la sociedad mayoritaria, abiertas al tránsito incontrolable de terceros en áreas indígenas. Para que puedan existir carreteras internas de acceso, de uso exclusivo de los indígenas, es necesario que se garantice que otros no la utilicen, impidiendo un corredor más de invasiones. Deben ser construidas para la comunidad y no interconectando municipios a través del área.

Usufructo exclusivo de las tierras indígenas

Es conocida la distancia que existe en Brasil entre la ley y su aplicación. En el caso de los derechos indígenas, se va mucho más lejos. En las últimas décadas se agotó la fuerza de la tradición jurídica y de preceptos constitucionales, a través de dispositivos de excepción, de la ley 6001, el

Estatuto del Indígena y vía decretos o disposiciones administrativas. Se conturbó así la ley mayor, facilitándose por otros dispositivos, carreteras, hidroeléctricas, compañías mineras y madereras. Recientemente se intentó suprimir esos derechos en la Constituyente pero, en lo fundamental, se mantuvieron parcialmente dispositivos de defensa de los intereses indígenas, todavía no reglamentados.

Según las dos últimas constituciones brasileñas, la otorgada por los militares en 1967-1969 y la salida de la Constituyente de 1988, las tierras indígenas y sus riquezas, se destinan a su "usufructo exclusivo" - artículo 231, párrafo segundo. Se trata de una tradición jurídica y de un consenso social mayoritario consolidado. Por lo tanto, las tierras indígenas no están disponibles a cualquier plan del poder público o de la iniciativa privada.

Brasil es también cosignatario de la Convención nr. 107, de la 40 Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) - 26/6/1957, ratificada el 14/7/1966, a pesar de haber una nueva convención, parcialmente mejor, pero que no fue ratificada. En la parte II, artículo 11, la Convención garantiza: "El derecho a la propiedad, colectiva o individual, será reconocida a los miembros de las poblaciones interesadas sobre las tierras que ocupan tradicionalmente". Y acrecienta en su artículo 13, parágrafo segundo: "Serán tomadas medidas para evitar que personas extrañas a esas poblaciones puedan prevalecerse de sus costumbres, o de la ignorancia de los interesados en relación a la ley, con el objetivo de adquirir la propiedad o el uso de tierras pertenecientes a esas poblaciones".

Resumiendo, "la posesión tiene carácter permanente y el usufructo es exclusivo" (Junqueira y Pavia, 1985:14). O todavía, "en realidad, lo que determina el derecho a la posesión de las tierras es la posesión inmemorial de los indígenas" y el "derecho a su habitat natural", que fue considerado como un "derecho congénito de los primitivos dueños de la tierra".

"Mismo siendo las tierras indígenas, bienes de la Unión -explica el jurista Paulo Guimares (1986:1) - detenta un "estatus" jurídico en el contexto agrario brasileño altamente calificado, exepcionandolas y atribuyendoles un destino especial, al punto que su propietario, la Unión, no detenta su posesión, no puede usufructuar las riquezas en ellas existentes y no puede alienarlas". Es, por lo tanto, un derecho congénito y de ocupación primitiva.

Así, las decenas de represas, minas y carreteras ya ejecutadas o programadas, son inconstitucionales e ilegales, en el cuadro de la legislación, de las convenciones de las que es signatario Brasil y de la voluntad de la mayoría de los ciudadanos. Es la omisión connivente de la FUNAI, y el volúmen de recursos y poder político unilateralmente permitidos a las constructoras, al sector eléctrico, al DNER y al DNPM,

que viene posibilitando la intromisión, en tierras indígenas de obras públicas o privadas.

Es verdad que la FUNAI se escuda en un dispositivo de la ley 6001, del 19 de diciembre de 1973 que, en su artículo 20 abre precedentes contradictorios con el texto constitucional: "En carácter excepcional y por cualquier de los motivos enumerados más adelante, la Unión podrá intervenir, si no hubiera solución alternativa, en el área indígena, determinada la providencia por decreto del Presidente de la República". Y en su párrafo primero, autoriza la intervención en la letra "d": "Para la realización de las obras públicas que interesan al desarrollo nacional".

Por este atajo es que la FUNAI viene burlando lo explícito en el precepto constitucional. "Pero, admitiendo todavía por absurdo, la implementación de las hidroeléctricas en tierras indígenas, donde deberán ser respetadas todas las exigencias que constan en el artículo 20 de la ley 6001/73", afirma Guimaraes (1096:2). Aunque la ley no se sobreponga a la Constitución, incluso en la hipótesis de excepcionalidad, afirma Guimaraes, deberá estar demostrada por dictamen técnico, la ausencia de otras alternativas; el carácter excepcional de las obras, el porque de la definición de tal y cual lugar; "vía decreto presidencial, estipulándoles condiciones de su ejecución, siempre por medios suasorios"

En caso de remoción de los grupos indígenas, tanto la ley 6001/73, como la Convención 107, son claras en indicar la atribución de área equivalente a la anterior en su integridad, sin perjuicio de otras formas de indemnización por disturbio, como la financiera, desde que se mantenga el principio mínimo de paridad, incluso en cuanto a las condiciones ecológicas y de calidad de vida. Agregándose que el área atribuida deberá permitir a los indígenas la mantención de su modo de vida específico, aparte de ser integralmente compensados por los perjuicios decorrentes de la remoción, conforme preven los párrafos tercero y cuarto del artículo 20 de la ley 6001/73.

Mismo utilizándose la brecha abierta por la ley 6001/73 en el precepto de la Constitución Federal, la verdad es que el sector energético, el DNPM y el DNER, comprobadamente, y en ningún caso, respetarán la obligatoriedad de constatación de ausencia de otras alternativas y, siendo coherente con la Constitución en vigor, deberían abstenerse de inundar, explotar o atravesar tierras indígenas, en cualquier caso, incluso cuando contasen con la tolerancia o convivencia de la FUNAI.

Para tal objetivo, es indispensable la rigurosa y competente comprobación técnica, neutral e independiente de la ausencia de otras alternativas. Al mismo tiempo, dada la incompetencia sistemática de la FUNAI, es también indispensable la participación directa de los indígenas, convenientemente asesorados por antropólogos, abogados y

otros técnicos, cuando sea necesario, inclusive en casos de "reasantamiento o indemnización", aquí admitidos "por absurdo".

La práctica del sector eléctrico, del DNER y del DNPM, al comprobarse la falta de consideración con las tierras indígenas, permite identificar el raciocinio diseminado y subjacente que la acompaña: el que las tierras indígenas presentan menos obstáculos, por tener los indígenas mayor espacio no edificado y menor capacidad de resistencia. No se comprende que el espacio destinado a los sobrevivientes indígenas, es para la especificidad de su condición de pueblo, como unidad cultural propia y singular, y propone garantizar su derecho a la diferencia cultural y a su reproducción a largo plazo, en carácter permanente.

La política pública también erra al suponer que tal práctica es más económica, o menos problemática. Los indígenas pueden y deben, continuar disputando el reestablecimiento de sus derechos, lo que puede obligar a la sociedad a asumir, más tarde, los compromisos que el inmediatismo desarrollista pretendió evitar. El fortalecimiento del movimiento indígena, inclusive a nivel regional, de las entidades de la sociedad civil solidarias, demuestran que, de proseguir en esta práctica, el gobierno sólo estará provocando conflictos.

Incapaz de responder a las apelaciones éticas referentes a la convivencia entre pueblos, incapaz de respetar el privilegio de convivencia con minorías detentoras de culturas milenarias, conturbando el derecho y compromisos internacionales, todavía le resta, al gobierno, la posibilidad de evitar sorpresas.

En por lo menos un caso, la justicia dió por ganada una causa a los indígenas, impidiendo la construcción de una carretera en una área indígena de Río Grande do Sul, a partir de un mandato de seguridad movido por la ANAI (RS). Para que el poder judicial no continúe siendo el último recurso de desesperación, después de consumados los hechos, es indispensable que el tema carreteras entre con seriedad en la reglamentación legislativa pos-constituyente, y se revise el Estatuto del Indígena.

El concepto de impacto sobre los indígenas

Represas, carreteras, compañías mineras y madereras provocan grandes inconvenientes a las poblaciones a ser reasentadas, a los ribereños, seringueiros y demás dependientes de los ríos, y a los indígenas les trae una verdadera hecatombe. Las poblaciones locales se resisten cada vez más, a la forma como son tomadas las decisiones que interfieren en su calidad de vida.

Todavía no se comprende la especificidad del modo de vida indígena. No se puede, para culturas diferentes a la nuestra, hacer

evaluaciones de impacto por simple sobreposición. Se trata de valores diferentes. Una tierra no se intercambia, por otra tierra, ni un río, por otro; una cascada no vale lo que otra. En realidad, el espacio en que viven los indígenas, los demás seres existentes, las plantas, los animales y peces, son parte de su ser, y su desagravio es algo tan imposible, como el equivalente a la desaparición o a la muerte, la desintegración.

Los criterios de impacto ya son difíciles de establecer, habitualmente para fines indemnizatorios, para el reasentamiento de productores rurales, buscadores de oro o pescadores ribereños. Imagínese grupos humanos singulares, cuyo modo de vida, en la mayoría de los casos, es absolutamente desconocido e intransmisible.

Así, los conceptos de impacto con que viene trabajando el gobierno y la FUNAI, son, como mínimo, perfectamente arbitrarios e inaplicables a la condición indígena y deberían ser revisados, con la participación de los indios, antropólogos y especialistas en derecho indígena.

Las interferencias de las inundaciones son con frecuencia admitidas como más nocivas que las carreteras. Pero hay que considerar que la tierra, para los indígenas, es innegociable y forma parte de su modo de vida, su posesión es inherente a la diferencia cultural. También hay que tomar en cuenta todo lo que fue destruido con la inundación, la carretera o la mina: las plantas y su diversificada función, los peces y animales esenciales a la sobrevivencia, las localidades de valor religioso y ritual, en fin, todo lo que no pertenece a los valores culturales dominantes, a ser identificado caso por caso.

Hay que admitir, como mínimo, que una usina, carretera o mina dentro o en las proximidades de un área o río indígena, trae consigo, no sólo su amenaza directa, sino que también sobre el conjunto de las implicaciones del desarrollo regional que pasa a estimular. La valorización de las tierras y el consecuente aumento de las invasiones, es inmediato. Con la colonización, vienen las carreteras irregulares, el robo de madera, la corrupción, la desintegración de la vida tribal, la prostitución, etc... Ni hablar de las enfermedades, fatales para los grupos del Amazonía, aparte de la arrogancia misionera etnocéntrica, del autoritarismo de la FUNAI, de las compañías mineras y buscadores de oro, que ya vienen disputando palmo a palmo las tierras indígenas.

Es urgente e indispensable la profundización conceptual del impacto o interferencia de las hidroeléctricas, carreteras, compañías mineras y madereras en la vida indígena, en terminos preventivos y correctivos, también como estímulo para el aumento de la auto-resistencia, de la participación de los interesados en las decisiones. Por dos caminos: a través del estudio caso a caso y por la revisión de lo que ya ocurrió, con el análisis detallado de los efectos, a anteriori y a posteriori. Se tiene que admitir que el gobierno parte hoy de un

ponderable pasivo anti-indígena, siendo más grave frente a los aislados del interior amazónico.

Aislados

Este es el problema más grave dentro de los planos viales para la Amazonía, fundamental en la revisión legislativa, como la de los Arara (PA), de los Uru Eu Wau Wau, del grupo del Guaporé, de los Yanomami y de los grupos Karib en el extremos norte de Brasil, exigen urgentes providencias. Hoy se puede estimar en unos cuarenta los grupos indígenas aislados en el interior de la Amazonía, siendo los del valle del Javari del norte de Roraima y de Pará, posiblemente los más numerosos.

3. Ejemplos de las carreteras sin garantías previas a las tierras indígenas

Sin pretender agotar una extensa lista de casos, sólo a título indicativo, vale la pena retomar algunas experiencias de este siglo y sus lecciones. Algunos de estos casos ya fueron ampliamente conocidos a través de los trabajos de, entre otros, Darcy Ribeiro, Berta Ribeiro, Shelton Davis y de las publicaciones del CEDI y CIMI. Aquí son resumidos solamente para que se tenga un cuadro sinóptico del efecto de las carreteras sobre los indígenas, una recapitulación no exhaustiva pero actualizada, en particular sobre la realidad de Rondonia y de la proyectada Carretera del Pacífico. Es obvio que no es la carretera en sí el factor de aniquilación, expoliación territorial, destrucción de los pueblos y culturas milenarias, sino el complejo de acciones que caracteriza el colonialismo interno del cual las carreteras constituyen simples instrumentos de penetración.

A continuación, algunos ejemplos de carreteras con consecuencias negativas sobre los indígenas, en parte comentadas en este trabajo, seleccionadas, en su mayoría, en la Amazonía brasileña:

Ferrocarriles	Estado	Pueblos
Noroeste	SP	Kaingang
Madeira-Mamoré	RO	Parintintin, Karipuna, Acanga-Piranga, Orouari, Arikem
Carajás	PA	Gavião
Tocantins	PA	Assurini/ Parakanã

Carreteras	Estado	Pueblos
Transcametá PA-156/BR-153	PA	Assurini
Transamazónica y BR-319(BR-230-40 4-317-364)		29 grupos
BR-230	AM/ TO	Parintintin, Mura Pirahã, Tenharin, Apinayé
BR-153, GO-134, G O-370, TO-134	TO	Xerente
Transaraguaia	TO	Parque do Araguaia: Avá Canoeiro, Javaé, Karajá
Minera Parapanema	AM	Tenharin, Waimiri/Atroari
BR-317	AM	Apurinã
BR-307	AM	Desano, Tukano
BR-230	PA	Marabá/Itaituba stretch Gavião, Suruí, Arara, Munduruku, Xambioá, Xicrin, Parakanã
Estadual PA-279- Redenção/ S. Félix.	PA	Xicrin
PA-222	PA	Gavião
Autopista Tocantins	PA	Parakanã
OP-2- Militar	PA	Suruí
MA-122	MA	Guajá
MA-226	MA	Guajajara
Amarante Ruta Municipal	MA	Gavião, Guajajara, Tabajara

Carreteras	Estado	Pueblos
MA-280	MA	Krikati
BR-316	MA	Guaraní, Guajajara
AM-465	AM	Mura
Perimetral Norte- BR-174	AM-RR	Ingariko, Deasano, Tukano, Waimiri/ Atroari, Makuxi, Wapixana
RR-202, RR-205, BR -401	RR	Ingariko, Taurepang, Makuxi, Wapixana
RR-348, RR-170, RR-050	RR	Wapixana
RR-319	RR	Taurepang, Wapixana, Makuxi
Perimetral Norte- BR-210	RR/AP	Wai-Wai, Karafawyana, Waiãpi, Ianomami
BR-156	AP	Galibi, Karipuna, Palikur
BR-163-Cuiabá- Santarem- Suriname	MT/ PA	Kreen-Akarore
PA-70 ou 332	PA	Gavião
BR-316. Belém/Brasilia- Bragança/Viseu	PA	Tembé
BR-226. São Domingos/Porto Franco	MT	AI-Guajajara y Morro Branco
BR-80 Xavantina a Cachimbo		16 pueblos del Parque de Xingu
BR-80	MT	Xavante, Kayapó Metuktire
MT-383	MT	Bororo
MT-319	MT	Enauenê-Nauê, Nambiquara, Cinta- Larga
MT-170	MT	Pareci, Nambiquara, Iranxe

Carreteras	Estado	Pueblos
MT-100	MT	Karajá
MT-312 y BR-158	MT	Xavante
MT-220	MT	Apiaka, Kayabi
BR-70	MT	Xavante, Bororo
BR-364	MT	Nambiquara, Rikbatsa, Pareci, Enauenê-Nauê
BR-364 Parque do Aripuanã	MT/ R	Cinta-Larga, Surui, Arara, Isolados/Kawahíwa, Zoró
BR-29 ó 364-Vilhena/Jamari	RO	Boca Preta, Boca Negra, Arikem, Caritiana, Urupá
BR-364	RO	Gavião, Arara, Karitiana, Kaxarari
BR-429	RO	Uru Eu Wau Wau, Jururei, Karipuna, Orouari, Macurap, Tupari, Jaboti, Aruá
BR-421	RO	Uru Eu Wau Wau, Karipuna, Orouari
BR-425	RO	Orouari
Carreteras de Haciendas	RO/ MT	Cinta-Larga, Gavião, Arara, Zoró, Pareci, Mequens etc
Madereras	RO/ MT	Cinta-Larga, Gavião, Arara, Uru Eu Wau Wau, Mequens, Nambiquara, Tupari, Macurap, Aruá etc
Minera Brumadinho	RO	Uru Eu Wau Wau
Construtora Mendes Jr	RO	Kaxarari
BR-364	AC	Kaxinawa, Katukina/Pano, Arara

Fuente: FIPE (1983/87). IAMA, FUNAI, CEDI/PETI (1990). Eletronorte.

Carreteras planificadas	Estado	Pueblos
AP-310	AP	Galibi
AP-220	AP	Galibi, Karipuna
AP-230	AP	Ticuna, Galibi, Karipuna, Palikur
AP-160	AP	Waiapi
PA-265	AM	Saterê-Maué
AM-080	AM	Munduruku
BR-307	AM/ RR	Cocama, Ticuna Ai Javari: Canamari, Aislados, Korubo, Kulina, Marubo, Matis, Matsé, Tsohom Diapá, Yanomami
Perimetral Norte	AM	Baniwa, Baré, Coevana, Desano
BR-230	AM	Ticuna, Katukina
BR-317	AM	Apurina, Paumari
RR	RR	Waimiri/Atroari
BR-202	RR	Makuxi
RR-206	RR	Makuxi, Wapixana
BR-174	MT	Cinta-Larga
PA-108	PA	Guaiá, Kreiê, Munduruku, Tembê, Urubu Kaapor
PA-167	PA	Kaiapó, Kararaô
PA-252, PA-108, PA-158	PA	Tembê, Turiwara
BR-080	PA	Mundaruku
BR-163, BR-210	PA	Akuriô, Kaxuiana, Tiriyó, Waiapi, Wayana-Aparai

Ferrocarril planificado	Estado	Pueblos
Fertronorte	MT	Bororo

Fuente: CEDI/PETI (1990)

Ferrocarril Noroeste de Brasil

Promovido por la expansión cafetera a inicios del siglo, este ferrocarril conectaría Bauru (SP) y Corumbá (MT). Pretendía ser una conexión con Bolivia y el Pacífico. No se ignoraba la presencia indígena en la región noroeste de San Pablo, pero no se adoptó ninguna medida previa, a no ser que: "Fue el Gobierno Federal quien abasteció de armas y municiones a los trabajadores, quien estimuló el número de colonizadores que se debían establecer a lo largo de las líneas y quien se responsabilizó, en gran parte por el abastecimiento de inmigrantes" (Carvalho, 1979:69).

Resultado: "El gobierno tuvo que mandar soldados para proteger las construcciones y, a veces, llegó a substituirse a los trabajadores por los batallones especializados" (Carvalho, 1979:69). Los indígenas fueron reducidos de 700 a apenas 200, en 1916. La gripe, la malaria, aparte de las masácras, ya los alcanzaron antes del contacto, agravándose los índices de mortalidad con la sedentarización (Ribeiro, 1979:275). Los indígenas se defendieron como pudieron, atacando, durante años, el ferrocarril en varios trechos, pero fueron vencidos. Existe una vasta documentación sobre estas masácras pero no cabe aquí redescrirlas (Ribeiro, 1979 y Carvalho, 1979). "Los Kaingang de San Pablo contaron a sus pacificadores sobre los esfuerzos enviados para amansar los grupos de trabajadores del Ferrocarril noroeste de Brasil que avanzaban a través de su territorio " (Ribeiro, 1979:186).

Ferrocarril Tocantins

Los Akúawa-Assuriní y los Parakana, "experimentaron, primero, sucesivos conflictos, inclusive matanzas organizadas por funcionarios del ferrocarril..." (Ribeiro, 1979:188). Finalmente, el extinto Servicio de Protección al indígena (SPI), "los protegió". En 1953, 190 Parakana se asentaron en el puesto, "un año después, cincuenta de ellos habían muerto de gripe y la mayoría de los sobrevivientes volvieron a la selva" (Ribeiro, 1979:189). Se intentaron nuevos contactos, hasta que quedaron sólo treinta y cuatro indígenas en el puesto, diez viviendo entre civilizados y catorce aislados en la selva, ya casi extinguidos.

El Ferrocarril Tocantins conecta Tucuruí con Jacundá y su construcción tuvo inicio en 1927, con el objetivo de impulsar la frente pionera en dirección a las plantas de caucho y regiones donde había "castañas de Pará". En 1962, los Assurini de Tocantins estaban reducidos a treinta y cinco personas. Desde 1927, hasta los contactos más regulares de 1953, fueron numerosos los enfrentamientos, como en los años 1928-30-33-37-45-48-49, entre los que se conservan registros históricos (CEDI-8, 1958:3).

En 1956, los indígenas, rebelados ante la actuación del SPI, abandonan el puesto y regresan a la selva. El contacto es retomado en 1962, después de varias epidemias y escisiones internas. Fueron reunidos en una única aldea, en el área indígena de Trocará, por lo que el grupo Assurini de Pacajá perdió sus tierras. En cuanto a los Parakana, como se verá, fueron afectados también por la Transamazónica.

Carretera Trans-Cametá PA-156, continuación de la BR-153

Los sobrevivientes Assurini de la expansión impulsada por el Ferrocarril Tocantins, tuvieron sus tierras demarcadas en 1977 y homologadas en el marco del Proyecto Carajás, en 1982. A pesar de esto, el área, reducida a 21.722 hectáreas, fue cortada al medio en nueve kilómetros por la carretera todavía no pavimentada, que conecta Tucuruí con Cametá (PA). La carretera funciona como un corredor de invasiones, cercada de haciendas de ganado que no respetan la demarcación de la FUNAI. "Esta selva es codiciada por cazadores, recolectores y buscadores de cueros que penetran en la reserva por la carretera (...) lo que permite prever una rápida depauperización de la fauna local", y "los Assurini hasta hoy no fueron indemnizados por la construcción de la Trans-Cametá". Los indígenas tienen intereses en la definición de un nuevo trazado para la carretera, que excluya el área indígena (CEDI-8, 1985-14).

Recientemente amenazaron con hacer explotar el puente que conecta Cametá y Tucuruí, en caso de que no fuesen indemnizados. Al final, el gobernador prometió indemnizarlos, para evitar el enfrentamiento, pero no divulgó el valor, sólo informó que la Secretaría de Transportes tenía firmado una acta de compromiso con los indígenas (PA) 26/9/1990).

La Transamazónica

En el estudio previo hecho por la FUNAI, se creía que 29 grupos indígenas estarían en el área de influencia de la Transamazónica. Hoy se sabe que eran mucho más numerosos. Ningún estudio realizado es lo suficientemente conclusivo sobre la interferencia de este complejo de carreteras sobre los indígenas, ni antes, ni durante ni después de su

construcción. El propio presidente de la FUNAI de aquel entonces, General Osamar Jeronimo Bandeira de Mello, admitía que el 90% de los indígenas a ser afectados se encontraban aislados, sin contacto con la sociedad nacional, y los calculaba en 2.800, sin duda subestimándolos, cuando vemos el largo percurso de las carreteras nacionales agrupadas, como las BR-230-404-317-364 (Ianni, 1979:183) (Morais y otros, 1970:89).

La Transamazónica fue el inicio de la política del régimen militar para la ocupación de la Amazonía, en un intento de resolver los conflictos agrarios del sudeste y la miseria del nordeste, a través del impulso de la migración interna. El ex-Presidente, General Emílio Garrastazu Médici, pretendía conducir "hombres sin tierra, para una tierra sin hombres", olvidándose de los indígenas y de los primeros grupos de inmigrantes extractores, buscadores de oro y ribereños. Tal emprendimiento, iniciado en octubre de 1970, contó con recursos de la USAID - Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional y "entre 1968 y 1972 por ejemplo, el DNER recibió un total de 400 millones de dólares en prestamos del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial. Estos fueron los mayores prestamos otorgados a cualquier país para la construcción de carreteras en la historia del Banco Mundial, siendo un factor decisivo para el rápido crecimiento de la red de carreteras brasileña" (Davis, 1978:91).

En cuanto a los indígenas, el entonces Ministro del Interior, General Costa Cavalcanti, definió su lugar de la siguiente manera: "tomaremos todos los cuidados con los indígenas, pero no permitiremos que traben el avance del progreso" (Ianni, 1979:204).

La interferencia de la Transamazónica sobre los indígenas es mejor conocida en el trecho de la BR-230 de Marabá a Itaituba, debido a los antropólogos que hicieron recomendaciones sobre el Proyecto Carajás. Sólo en este trecho, la carretera representó pérdida de territorio para los grupos indígenas Gavião, Suruí, Parakana, Assurini, Arara, Xambioá, Xicrin y amplió la frente colonizadora en dirección a los Kaiapó, Koatinemo, Araweté, Mekranotire y Munduruku, o sea, prácticamente todas las áreas del sur del Pará (Berta Ribeiro, 1983:78). La interferencia se dio en forma directa e indirecta, como en la carretera estadual PA-279, que afectó a los Xicrin.

Los grupos "arredios", como son llamados por el colonialismo los grupos aislados y autónomos que se niegan al contacto, fueron los más afectados por tales obras, y la penetración de los colonos que acarrear. Berta Ribeiro describe lo que ocurrió con un "grupo probablemente Karib, en la altura del km. 75 de la Transamazónica (unos 100 kms. distante de Altamira). Algunos indígenas Arara restantes fueron atraídos por la FUNAI. Los colonos ocuparon tierras a lo largo de la carretera a inicios de la década de 1970 beneficiándose de los cultivos de estos

indígenas, plantados con papaya, banana, mandioca, desalojando a los indígenas" (1983:81 y 82).

Y continúa: "Los indígenas Arara, resistieron cuanto pudieron el contacto. Escondían sus cultivos, sus casas. Trabajaban de noche para no ser vistos, no ser oídos, concientes por la experiencia pasada y reciente de lo que podían esperar del blanco. Pero la atracción de grupos "arredios" u hostiles se procesa sin demarcación previa de territorio. Esto es, sin tomar en cuenta los legítimos derechos de sus habitantes primitivos y sin atender la experiencia histórica de despoblación por epidemias y desintegración socio-cultural". Hasta hoy existen grupos Arara aislados en la región.

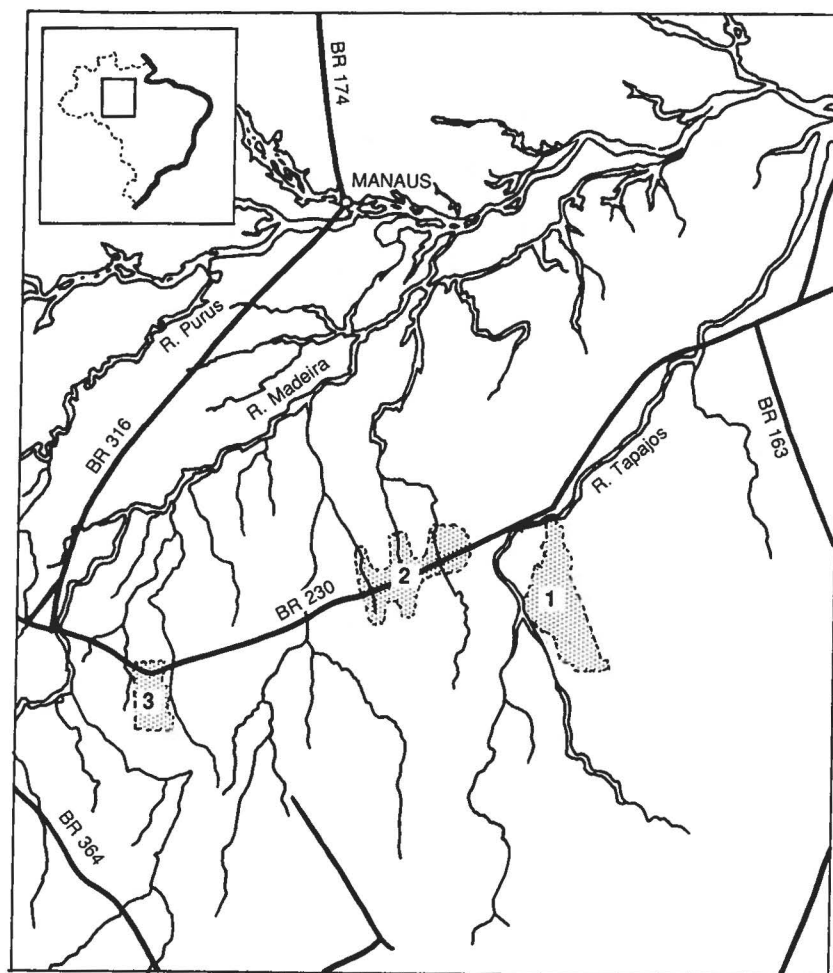
BR-230. Itaituba-Humaitá-Lábrea (Transamazónica)

BR-319. Porto Velho-Manaus

De Porto Velho a Manaus, de Porto Velho a Itaituba, estas carreteras, también de inicios de la década del 70, afectaron con graves consecuencias a los indígenas de las cuencas del Madeira y del Tapajós y abrieron la frente colonizadora en dirección al Juruá y Purus, con el iniciado ramal de Tabatinga. Hasta hoy continúan prácticamente sin asistencia de la FUNAI, a pesar de ser dependientes de la administración regional de Porto Velho. No cuentan con enfermeros, y mucho menos con sus tierras demarcadas. Es obvio que el proceso de expoliación de sus tierras se agravó con el asfaltado de la BR-364, que facilitó la comunicación de la Amazonía con los grandes centros del sudeste del país, a través de Porto Velho.

La Transamazónica, en su trecho Humaitá/Jacareacanga (BR-230), simplemente atravesó por el medio una aldea Tenharim, en el km. 124. Los Tenharim continúan sin garantías sobre sus tierras, totalmente invadidas. El grupo de Igarapé Preto convive con los inmensas cráteres de las mineras Mibrel-Taboca-Paranapanema. La propia FUNAI y los indígenas, necesitaban permiso de las compañías mineras para entrar en sus tierras.

Los Parintintin se encontraban dispersos y sin aldeas en las margenes del Madeira, de Humaitá a Porto Velho, también sin garantías y sin asistencia médica. En la misma situación se encontraban centenas de Diaho, Ticuna, Cocama, Djapá, Apuriná, Apiaká y Munduruku. Según los estudios de Miguel Menendez, Ezequias Heringer Filho y Ana Lange (CEDI - 1984).



La Transamazônica, en su trecho del sur del Amazonas, pasa sobre los territorios de los pueblos Munduruku (1), Tenharim (2) y Diahoi, Tikuna, Cocama, Djapa, Apupina, Apiaka y Munduruku (3)

Los Parakanã, el Ferrocarril Tocantins Carretera Tocantins y la Transamazônica

Los Parakanã fueron particularmente víctimas de los grandes proyectos al sur del Pará. Primero el Ferrocarril Tocantins, luego la Carretera del Tocantins y la Transamazônica, después por el Proyecto Carajás y la Usina Hidroeléctrica de Tucuruí. Desde 1928 el SPI inició contactos con estos indígenas, con miras a la construcción del Ferrocarril Tocantins. Los indígenas volvieron a desaparecer en la selva, desengañados. Según testimonio del sertanista Benamour Brandao Fontes, volvieron a mantener contactos en 1953, con unos cien indígenas, en tres oportunidades. El contacto de esta vez fue estimulado debido a la construcción de la Carretera de Tocantins (Davis, 1978:93). Alrededor de cincuenta indígenas murieron de gripe en este contacto de 1953. Volvieron a la selva. En 1970, con la Transamazônica, la FUNAI intenta un nuevo contacto y otros cuarenta indígenas mueren de gripe.

"En noviembre de 1971 -cuenta Shelton Davis- un médico brasileño llamado Antonio Madeiros, visitó una aldea Parakanã, a treinta y ocho kilómetros de la Transamazônica (1978:94). Madeiros relató que existía un "cuadro de promiscuidad" entre los indígenas y gente de afuera. En sus investigaciones médicas, Madeiros descubrió que treinta y cinco indias y dos agentes de la FUNAI, tenían enfermedades venéreas. Aparte de esto, descubrió que ocho niños de la aldea nacieron ciegos y por lo menos otras seis murieron de disentería. Para empeorar las cosas, en febrero de 1972, otra epidemia de gripe atacó la tribu Parakanã.

Un episodio importante de la Transamazônica fue la dimisión del indigenista Antonio Cotrim Soares (Davis, 1978:95). "En una entrevista muy divulgada, Cotrim describió como él había sido enviado a una frente pionera en el Pará y como una epidemia de gripe, traída por un misionero de visita había brotado en la tribu Jandeavi. Según Cotrim, él envió un mensaje urgente a la sede de la FUNAI, pidiendo medicamentos pero demoraron más de cuarenta y ocho horas en llegar. Diez y seis de los veinte y seis miembros de la tribu ya habían muerto". Más adelante y según Davis, Cotrim declara al dimitir de la FUNAI en mayo de 1972: "Estoy cansado de ser sepulturero de indios... No pretendo contribuir para el enriquecimiento de grupos económicos a costa de la extinción de las culturas primitivas".

Posteriormente, los Parakanã fueron acompañados por el antropólogo Antonio Carlos Magalhaes, en el marco del Proyecto Carajás y de la construcción de la Hidroeléctrica de Tucuruí (CEDI-8, 1985:18 a 51). En 1983, tres grupos Parakanã se rindieron finalmente a la FUNAI, en el río Bacajá y en sus afluentes Bom Jardim y Paracajzinho. En 1977 habían sido atacados por los Xicrim, sufriendo diez y seis muertes y cayendo nueve prisioneros. Según Magalhaes, los Parakanã fueron

cambiados muchas veces de lugar por razones extrañas a su voluntad, estimulados por los funcionarios de la FUNAI. Hoy están reducidos a aproximadamente trescientos cincuenta sobrevivientes. Sus tierras fueron demarcadas varias veces. Perdieron la conexión con el Tocantins y el lago de la Usina de Tucuruí. En el famoso escándalo de la Capemi, en que el gobierno militar financió una empresa maderera privada inexistente, sus tierras fueron ofrecidas para ser desmatadas. Finalmente, con el Proyecto Carajás, sus tierras fueron parcialmente demarcadas, pero hasta hoy no fueron regularizadas en los debidos registros.

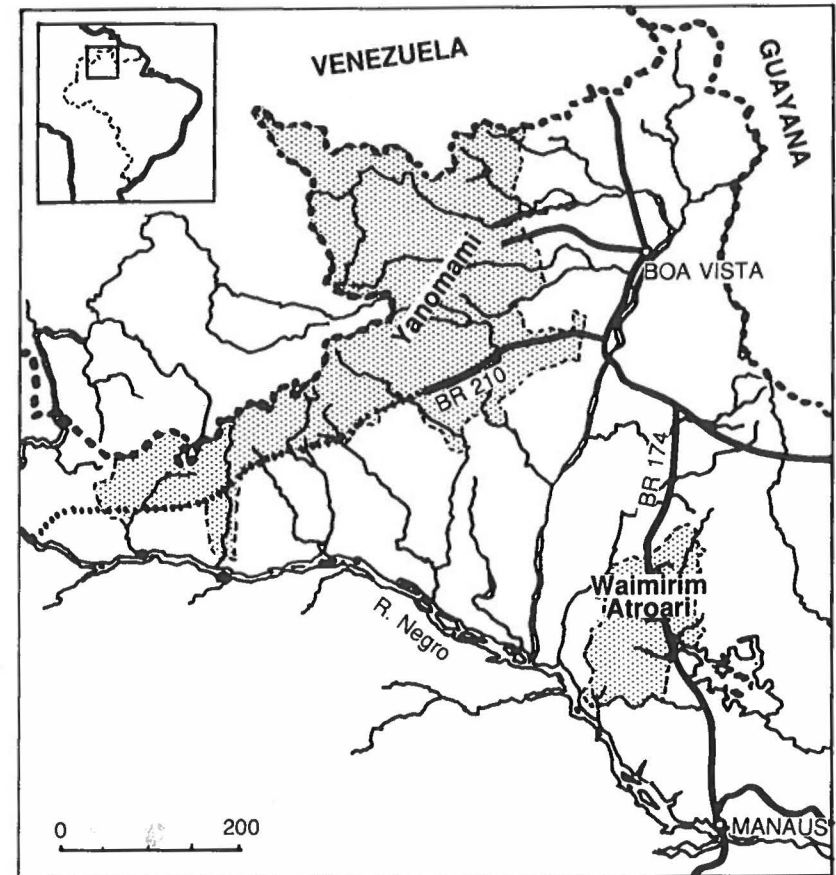
Los sertanistas promovieron quince transferencias de los Parakanã, abriendo aldeas nuevas en diferentes lugares, según el informe de Magalhaes. El peso de la Transamazónica se ve, por ejemplo: "En 1981, más o menos en el kilómetro 135 de la Transamazónica, la reserva Parakanã presentaba un corredor de quince metros de ancho por seis kilómetros de largo, totalmente desmatados, próximo a la Aldea de Lontra. Los indígenas fueron forzados a abandonar el lugar".

OP-2. Un ramal de la Transamazónica

Este ramal de la Transamazónica "fue construido precariamente por el Ejército en 1972, para facilitar los desplazamientos de tropas y material destinados a combatir los guerrilleros de Araguaia. En 1981, atendiendo a intereses políticos del mayor Sebastián Moura, conocido como "mayor curió", este ramal comenzó a ser ampliado por el BEC. Entre 1980 y 1983, la OP-2 era recorrida diariamente por un "mixto" (mitad ómnibus, mitad camión); en él los Suruí viajaban gratuitamente". Y todavía "a partir de 1983, líneas de ómnibus comerciales atravesaban el área Suruí - PI - Sororó diariamente en sentido Marabá - São Geraldo de la Araguaia" (CEDI-8, 1985:101). No hay duda que, con relativa facilidad, la conexión Marabá - São Geraldo podría haber evitado el área indígena.

PA-279. Redenção - São Félix

"En noviembre de 1976, el Dr. João Paulo Botelho de Souza (médico-EPM) y Lux Vidal (antropóloga - USP), enviaron una carta al presidente de la FUNAI reafirmando la urgencia de demarcación, ya que la carretera PA-279 estaba abierta en dirección al territorio Xicrin. A comienzos de diciembre, el presidente de la FUNAI, General Ismarth Araujo de Oliveira, respondió, en entrevista personal a L. Vidal, que serían básicamente respetados los límites propuestos por los Xicrin, pero que el Ministro del Interior había impuesto una condición innegociable, la carretera como límite sur. Con esto los Xicrin perderían las cabeceras de los ríos Catete y Pium Grande. La FUNAI sugería también que se



aguardase la finalización de la PA-279 para realizar la demarcación" (CEDI-8, 1985:141).

La demarcación fue iniciada y suspendida debido a la indefinición del trazado de la carretera. Con relación a la propuesta de Lux Vidal, los indígenas perdieron 13 mil hectáreas. "Otro reparo, en el límite oeste, que la profesora Lux Vidal hace a la demarcación, se localiza entre los marcos de la M4 y M3. Según ella, el límite correcto sería el cruce del Río Pium con la PA-279 y no como fue realizado. El desvío fue ejecutado, ciertamente, debido a la existencia de un poblado, Agua Azul, que surgió "espontáneamente", en la época de la construcción de la carretera" (CEDI-8, 1985:142).

Y concluye: "A partir de 1982, se observa que el GETAT procedió al asentamiento de colonos entre la Carretera PA-279 y el límite sur del A.I. - Cateté (Xicrin). El órgano fundador mencionado, al destinar tierras

indígenas a las acciones de asentamiento, termina por incentivar asentamientos ilegítimos e intromisiones. Desmatamiento y abertura de picadas diversas, caracterizan la acción de innumerables propiedades que limitan con el área indígena. Entre éstas, se destaca la hacienda Gra-Reata intrusa al A.I. y que pretende inmensos dominios. Se constituye en el mayor caso de invasiones y sus pretendidos propietarios se encuentran involucrados en ásperos conflictos con los indígenas" (CEDI-8. 1985:139).

BR-174. Cáceres - Manaus - Caracarái - Boa Vista

Esta carretera, acceso principal a la Perimetral Norte, cortó al medio el territorio Waimiri/Atroari y a otros grupos aislados. Los Waimiri y Atroari sumaban seis mil individuos en 1905. Sometidos a varias masacres y epidemias, fueron reducidos a tres mil en 1968, durante la construcción de la carretera. Hoy restan aproximadamente cuatrocientos sobrevivientes. Estos indígenas eran particularmente odiados por los lugareños, acusados de dificultar la comunicación entre Manaus y Boa Vista. Entre 1946, hasta el contacto, los indígenas mataron a sesenta y dos funcionarios del SPI y de la FUNAI que penetraron en sus tierras.

El paso de la BR-174 por las tierras de los Waimiri/Atroari, así como su pacificación, constituye una verdadera operación de guerra endocolonial. El Ejército se instaló en la periferia del área, a través del BEC-6, en el marco del Plan de Integración Nacional (PIN). La carretera es, hasta hoy, un enclave peligroso para los indígenas, en particular para los que continúan aislados al noreste, noroeste y sur del área. En 1986 se propuso que la carretera fuese construida evitando sus tierras, como parte de las indemnizaciones por la hidroeléctrica Balbina, que ya se encontraba concluida. Es común ver mujeres pidiendo golosinas y cigarrillos a los camioneros. Decenas murieron por enfermedades contraídas en este contacto promiscuo.

El indigenista Porfírio de Carvalho escribió la saga del contacto de estos indígenas, recapitulando los efectos de la carretera (1982: 61/84). El contacto fue acelerado para permitir su construcción. En 1983 se llevó adelante el primer intento y otro en 1928, pero la vegetación tragó a estas "picadas". Fue en la década del 70 que consiguieron concluirla, después de varios enfrentamientos con los indígenas, en particular con la muerte de indigenistas, en tentativas de pacificación, como las del padre Giovanni Calleri y del indigenista Gilberto Pinto.

Desde 1971, varios decretos vienen disminuyendo las tierras de los Waimiri/Atroari, en parte liberadas en favor de la Mineração Taboca S.A., del grupo Paranapanema, que construyó una carretera de acceso a la BR-174 atravesando el área que restó a los Waimiri/Atroari. Las compañías mineras quedaron con el 31% de las tierras indígenas teniendo

influencia sobre los aislados y el área que se encuentra todavía interdictada.

"La BR-174 - relata Edilson Martins -, a la altura del km. 209, en la división con el Río Abonari, corta el territorio de estos indígenas, en una extensión de más de 120 km. en línea recta (1981:155). Evidentemente las dificultades no fueron pocas, ya que hay trechos de la carretera, por ejemplo en la altura del km. 270, donde hasta existía una aldea. En este lugar, durante los trabajos de abertura de picada y planaje de la tierra, fueron encontrados cacerolas, hachas de piedra, cerámica, restos de arcos y flechas".

Carmen Junqueira y Eunice Paiva describen así la situación de las tierras: "La reserva Waimiri/Atroari fue creada en 1971, con 1.611.900 hectáreas, lo que significaba una reducción del 75% del territorio tradicional, liberado así para la construcción de la BR-174. Como muchas aldeas quedaron fuera de la reserva, otros decretos presidenciales interdictaron tres áreas, en un total de 704.900 hectáreas. Finalmente, en 1981, el decreto nr. 86.630 revocó todos los instrumentos legales anteriores sobre esas tierras y retiró el 31% del área anteriormente reservada, transformando el resto de la reserva y las tres áreas interdictas, en áreas temporariamente interdictadas, abriendo espacio para los trabajos de minería y la implantación de la hidroeléctrica de Balbina" (1985:27). Se ve entonces como la carretera abrió camino a la minería, proyectos de colonización y a la hidroeléctrica.

La situación de la FUNAI en el área Waimiri/Atroari fue descrita por el sertanista José Apoena Soares de Meirelles, para el semanario "Opinião", de la siguiente manera: "Los Waimiri/Atroari cayeron en el silencio de la selva, sutilmente enterrados y olvidados en el espacio y en el tiempo". Y "Hoy en día vamos en misión de paz, de amistad con los indígenas, pero en verdad estamos trabajando como puntas de lanza de las grandes empresas y los grupos económicos que van a instalarse en el área. Para el indígena es difícil creer en la misión de paz, si atrás de uno viene un potencial de destrucción ecológica" (R.J., 17.01.1975).

Carvalho viene acompañando hasta hoy la situación de estos grupos, como coordinador de un programa patrocinado por la Eletronorte, parte de la indemnización por la inundación de la hidroeléctrica de Balbina. El BEC-6 continúa creando problemas. En 1987, por ejemplo, para construir una rampa de acceso a un puente de construcción en el río Taquari, por la constructora Andrade Gutiérrez, los militares movilizaron 20 tractores, trabajando hasta la noche, sin ninguna consideración para con los indígenas, casi atropellando niños, molestando día y noche. Removían la tierra en cajas o hacían agujeros al lado de las instalaciones de la aldea (1987:7/8). Relató que, según estimaciones hechas por un técnico, las inundaciones provocadas por la carretera al aterrizar ríos y canales son bastante superiores al propio desborde de

Balbina, también causado por la carretera. Todos los años los desbordes de agua se repiten en las margenes de los aterramientos de carretera, por no haber sido hechas las obras de desagote necesarias.

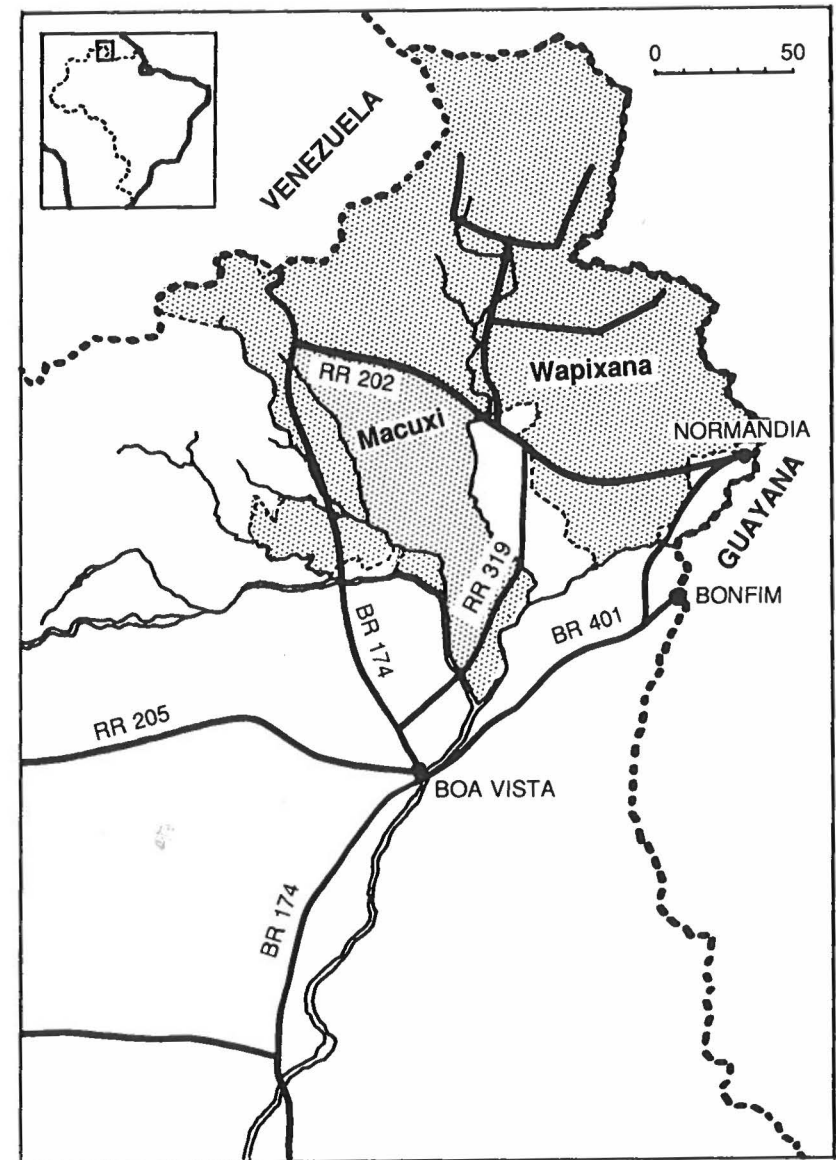
La carretera también posibilitó el ramal de acceso a Paranapanema, a las minas del río Pitinga, la mayor mina de estaño conocida, que en realidad pertenece a los indígenas. El ramal de la carretera, que atraviesa la tierra de los indios, es controlado por la compañía minera, que interviene sistemáticamente en la vida tribal, inclusive desarmando a los indígenas, aparte de intentar corromperlos, para aumentar su área de extracción, ofreciendo indemnizaciones ridículas. Esta carretera llegó a ser interdictada por la 4ta. Vara Federal de Brasilia. La contaminación de la minería está liquidando los peces, principal fuente proteica de los indígenas, según Rodrigo de Azevedo Lima, responsable del programa ambiental Waimiri/Atroani de Eletronorte (Jornal da Ciencia Hoje, 19/10/1990).

Durante las lluvias de 1985, se rompieron nueve diques de decantación, contaminando casi el 55% de las aguas de los indígenas, ligadas al río Alalao. La compañía minera no está cumpliendo la legislación que la obliga a recuperar las áreas degradadas y le prohíbe extraer minerales en tierra indígena, sin el consentimiento de los indios y la aprobación del Congreso Nacional. La compañía minera se las arregla para escapar de las multas y de la recuperación de los cráteres que se extienden sobre una superficie de más de 300 mil hectáreas. Se ve como los efectos de las carreteras sobre los indígenas son diversificados, prácticamente permanentes o al menos duraderos.

BR-210. Perimetral Norte (Macapá-Mitu, Colombia)

Los Yanomami, alrededor de nueve mil indígenas en Brasil en el territorio de Roraima, territorio elevado a Estado, donde hasta hace poco la mayoría de la población era indígena, pero "a partir de 1974, su sobrevivencia corre riesgo, principalmente con la construcción de la BR-210, la Perimetral Norte, que corta el sur de su territorio, en una extensión de 225 km. Pocos años más tarde, trece aldeas quedaron reducidas a ocho pequeñas unidades familiares que circulaban al margen de la carretera, mientras que otros grupos son afectados por dos epidemias de sarampión, sufriendo una drástica reducción. En 1975, los buscadores de oro iniciaron la invasión de la Serra dos Surucucus, entrando en conflicto con los indígenas y diseminando gripe, sarampión, y enfermedades venéreas" (Junqueira, C. y Paiva, E. - 1985:28).

El Parque Yanomami llegó a ser interdictado, después fue fraccionado en "islas", todavía no ha sido demarcado y está amenazado por la frente de expansión, buscadores de oro y compañías mineras.



Existe una fuerte resistencia de algunos sectores militares, alegando fantasiosas cuestiones de "seguridad nacional" por tratarse de áreas fronterizas y, por lo tanto, varios gobiernos, inclusive el actual, demoran la definición de las tierras de estos indígenas y la retirada de los buscadores de oro.

BR-163. Campo Grande, Cuiabá, Santarem, Surinam

En las selvas de Cachimbo vivían los Kreen-Akarore donde, en la década de los 60, se instaló la Base Aérea de Cachimbo. Desde 1950 los hermanos Cláudio y Orlando Villas-Boas sobrevolaron ocho aldeas de los Kreen-Akarore. Un pequeño grupo de ellos habría visitado la Base Aérea. A pesar de ser pacíficos, haber dejado obsequios, y acompañados por niños y mujeres, "la presencia de indígenas causó una ola de histeria en el personal militar de la base, y una escuadra de caza, barrió la selva en busca de la tribu" (Davis, 1978:96).

Los hermanos Villas-Boas, los conocidos creadores del Parque de Xingú, se resistieron a contactar estos indígenas. En 1968 aceptaron realizar una expedición que fracasó, por falta de fondos y los indígenas retrocedieron todavía más para el interior de la selva de Cachimbo (Davis, 1978:97).

"El inicio de la construcción de la carretera Santarem-Cuiabá, en 1971, dio el impulso final para el contacto con la tribu Kreen-Aarore", relata Shelton Davis. Los hermanos Villas-Boas intentaron, en 1971 y 1972, la aproximación, acompañados con gran expectativa de la prensa internacional. Los indígenas se rindieron en febrero de 1973. Los hermanos Villas Boas advirtieron en una entrevista a la prensa, que se iba a cometer un crimen en caso de que no se demarcase una reserva indígena para los recién contactados. Se demarcó una reserva pero no en el territorio tradicional de la tribu. Funcionarios de la FUNAI llevaron a los indígenas como mendigos para la Carretera Cuiaba-Santarem. De los 300 Kreen-Akarore su número se redujo a 135 en espacio de un año y hoy restan 83 (CEDI - Aconteceu, 1984:245).

A pesar de ser contrarios a esta solución y frente a tal situación, los hermanos Villas-Boas optaron por el traslado de los sobrevivientes Kreen-Akarore para el Parque Nacional de Xingú, donde "están viviendo al lado de sus enemigos tradicionales, los Txuahamae" (Davis, 1978:101). Es difícil decir cual sería la mejor solución, cuando las posibilidades de demarcación de sus tierras son remotas, dada la inercia de la FUNAI.

PA-70 ó PA-332 y el Ferrocarril Carajás-Ponta de Madeira

Los indígenas Gavião (Parkateje) del Pará fueron particularmente afectados por la construcción de carreteras. Su situación viene siendo acompañada por las informaciones de la antropóloga Iara Ferraz. Vale citar algunos pasajes: "El Riberão Mãe Maria, que nace en el interior del área indígena dio su nombre al Puesto Indígena que el SPI instaló en 1964, en la margen de una picada estrecha que, tres años más tarde, se transformaría en una carretera estadual pionera en la región: la PA-70,

como quedó conocida localmente, a pesar de ser la PA-332 (desde 1982). Esta carretera fue la primera conexión del municipio de Marabá con la carretera Belém-Brasilia (BR-010), antes de la construcción de la Transamazónica. En 1967, cortó en toda la extensión - aproximadamente 22 km. en sentido norte-sur - el inmenso castañal que constituía el territorio de los Gavião" (CEDI-8-1985:53 a 98).

Y agrega: "en 1977, el límite sudeste del área fue afectado por la construcción de otra carretera, la PA-150, que parte de Morada Nova - km. 12 de la PA-70 - en dirección a Castanhal, municipio ya próximo a Belém. La construcción de estas dos carreteras aceleró la ocupación efectiva y desordenada de aquella porción oriental de la Amazonía, favoreciendo la invasión sistemática y creciente del territorio de los Gavião, tanto por "posseiros" (invasores de tierras) como por obras estatales en la región. Más tarde, el área indígena fue también cortada por la línea de transmisión de la Eletronorte, originada de la usina hidroeléctrica de Tucuruí y por la línea férrea Carajás - Ponta de Madeira, que atravesó definitivamente el territorio de los Gavião en 1982".

La carretera implicó la unificación de los Gavião en un único grupo, con pérdida de territorios anteriormente ocupados, como fue el caso de la transferencia del "Grupo de Maraño": "Al final de la década de los 60, la abertura de la carretera PA-70, aparte de la penetración de colonos a lo largo de ella y la frente pecuaria que avanzó rápidamente en toda la región, acabaron por confinar, bajo fuerte presión, al grupo que se refugió en el Maraño, en un lugar que quedó conocido como Igarapé dos Frades, en Saranzal, próximo a Imperatriz. A fines de 1968, el área donde se encontraba "el grupo de Maraño" - cerca de la PA-70, a 150 km. de Mãe Maria- había sido interdictada por decreto (nr. 63.515 del 31.10.68), medida que no fue respetada por la población pionera. Los Gavião reaccionaron violentamente, produciéndose muertes de ambos lados, lo que provocó el pánico generalizado de toda la región (O ESP: 30.05.72).

El grupo de Maraño terminó transferido para el A.I. Mãe Maria. Afectados por enfermedades, fueron nuevamente transferidos dentro de la reserva en 1979. En 1980 se iniciaron las negociaciones con la Eletronorte, para pasar de una línea de transmisión de la Usina de Tucuruí para el Sistema Interconectado Norte-Nordeste. En el mismo año se realizaron las negociaciones para el paso del Ferrocarril Carajás, con la Compañía Vale do Río Doce.

La negociación de las indemnizaciones con la Vale do Río Doce y la Eletronorte y los Gavião, muestra la absoluta falta de criterios en el trato de las cuestiones indígenas. El artículo 198 de la Constitución garantiza el pleno usufructo de los indígenas sobre sus tierras inmemorables. El artículo 20, de la ley 6.001/73, abre una brecha para

obras de interés público, "en carácter excepcional, si no hubiese solución alternativa" (Junqueira, C y Paiva, E., 1985:15). No hubo estudio de las soluciones alternativas. Recientemente uno de los dirigentes de la CVRD admitió que el Ferrocarril Carajás podría haber tenido otro trazado, evitando así las tierras de los Gavião. Pero, aún más grave: a pesar que eminentes juristas, como el Profesor Dalmo de Abreu Dallari, recomendase que la indemnización debería ser hecha en tierra, la CVRD terminó por depositar tres billones de cruzeiros para los Gavião, por el derecho de pasaje del ferrocarril. Recientemente la FUNAI pretendía retirar del decreto de homologación del área, la faja ocupada por los rieles, a pesar que la constitución declare a las tierras indígenas como inalienables. Los indígenas terminaron perdiendo los recursos de indemnización, comprendidos por el propio gobierno, en uno de los recientes cambios económicos.

BR-316. Belém-Brasilia, Pará-Marañon y Bragança-Viseu (PA)

La forma en la que los Tembé, del área Indígena Alto Río Guamá, fueron despojados de sus tierras, está descrita en los estudios de la antropóloga Virginia Valadao: "Mientras tanto, las tierras vecinas de la reserva venían siendo ocupadas por frentes agrícolas y pecuarios, a través de las carreteras Belém-Brasilia, Pará-Marañon y Bragança-Viseu, que afectó los municipios de Ourém, Viseu, Capitaó Poço y Paragominas. Las invasiones en el área indígena tomaron entonces proporciones mucho mayores con el incentivo y apoyo de políticos y autoridades regionales, inclusive de la FUNAI" (CEDI, 1985:198).

También en "1974 -Las invasiones prosiguen, con mayor incidencia en Río Tauari, límite oeste de la reserva, donde fueron arrancados postes de demarcación. En el transcurso de un interrogatorio realizado por la FUNAI, con la cooperación de la Policía Federal, se comprobó que las invasiones se habían agravado debido a la abertura de un paso por el DER/PA, cortando la reserva en sentido transversal y uniendo un lugar llamado Garrafão con la carretera BR-316 (São Luiz-Belen). Un equipo del DER/PA venía explotando madera de Vila Tanari. La dirección general del DER/PA en Belém, al ser interrogada sobre el asunto, informó que los servicios de pique estaban previstos en el Programa de Construcción de las Carreteras Estaduales del DER/PA, ejercicio 73/74 y que las maderas fueron retiradas por orden del gobernador del Estado de Pará".

La BR-316, en el trecho de Bacabal a Bom Jardim, en el Marañon, atravesó también el área Indígena Pindaré, donde viven aproximadamente 400 indígenas (CEDI - Aconteceu, 1984:170).

BR-226. São Domingos do Marañon a Porto Franco

La BR-226, entre Grajaú y Barra do Corda, afectó el área Indígena Morro Branco, donde viven 153 indígenas Guajajara. Y algo todavía más grave: atravesó por el medio al área Indígena Guajajara, donde viven alrededor de tres mil, en un clima de gran tensión debido a tres mil invasores que construyeron el poblado de São Pedro dos Cacetes dentro del área indígena, con el apoyo del gobierno del Estado de Marañon y de la Prefectura de Grajaú.

BR-80. Xavantina a Cachimbo (MT)

Después de años de esfuerzos, los hermanos Claudio y Orlando Villas Boas consiguen, en 1961, la creación por el Congreso Nacional del Parque Indígena de Xingú. Después del golpe militar de 1964, la FUNAI, creada tres años después, pasó a implementar una política indigenista inspirada en los proyectos desarrollistas y militaristas del Plan de Integración Nacional (PIN). En 1971 la FUNAI autoriza la construcción de la BR-80, atravesando en 40 km. el Parque Nacional de Xingú. La parte norte del Parque, la que fue más afectada, era habitada por los Txukahamae (Davis, 1978:85 a 88). Un grupo, comandado por Raoni, aconsejado por los Villas Boas, se mudó para el sur, quedando cerca de los límites, a ocho kilómetros de la carretera. Otro grupo Txuahamae, liderado por Krumari, se mudó para el norte, a 120 km. de los campamentos de los trabajadores de la carretera, según informaciones del antropólogo Gustaaf Verswijver.

En noviembre de 1973, una epidemia de sarampión atacó el grupo de Krumari. Un mes antes, cuatro muertos, y otros veinte corrían peligro de vida; al mismo tiempo, setenta Txukahamae eran transferidos al hospital donde el médico decía no estar en condiciones de atenderlos. Al final del año se desató una nueva epidemia, y "esta vez la noticia decía que los transmisores eran trabajadores agrícolas que limpiaban tierras para la ganadería a lo largo de ambos lados de la carretera Xavantina-Cachimbo según el informe de Shelton Davis (1978:87).

En febrero y marzo de 1984 los indígenas de Xingú se sublevaron, reteniendo una de las balsas de la BR-80 y manteniendo como rehenes a tres altos funcionarios de la FUNAI, reivindicando la ampliación de la parte norte del Parque de Xingú en aproximadamente 500 kilómetros cuadrados, exactamente donde se encontraban instaladas alrededor de ochenta grandes estancias de ganado. El Gobierno alegó que no tenía recursos para modificar el trazado de la BR-80, pero estudiaría el tema. El Parque de Xingú fue efectivamente homologado recién en 1991, después de décadas de conversación, cuando los indígenas conseguían también recuperar parte de los territorios perdidos al norte, pero todavía

aguardan la demarcación del área Kayapó, a pesar de los esfuerzos de la Fundación Mata Virgem y del cantor Sting.

**BR-070. Barra do Garças-Cuiabá y
BR-364. Trecho Jataí-Cuiabá**

La BR-70, que permite el acceso de Goiania a Cuiabá, ya había creado serios problemas a las áreas Bororo, atravesando la R.I. Merure y la R.I. Sangradouro. En cuanto a la BR-364, en su trecho no asfaltado, verdadera carretera de pecuária, unida al nordeste de San Pablo, de Bebedouro a Jataí y a Cuiabá, provocó un gran impacto en las áreas Bororo de las proximidades de Rondonópolis, como el A.I. Jarudore, el A.I. Tereza Cristina, el A.I. Tadarimana y el A.I. Perigara.

Los Bororo tampoco consiguieron conservar un área continua. Su disputa por la tierra data de la Missão Rondon a inicios del siglo. A finales de 1985, estas áreas fueron incluidas en el programa de apoyo a los indígenas del Polonoeste sin que se hiciera nada al respecto. La asistencia de la FUNAI es precaria. La comunidad de Tereza Cristina, por ejemplo, tiene una hacienda insertada en el medio de sus tierras.

Las carreteras siempre serán polos de conflicto. En 1985, el gobierno de Matto Grosso intenta asfaltar la BR-70. Los indígenas Bororo y Xavante exigen la regularización de sus tierras, cortadas e invadidas a partir de la expansión provocada por la carretera. Exigen también indemnizaciones. Llegaron a interrumpir el tráfico de la carretera, pero esto no es comparable con lo que perdieron.

4. Carreteras: corredores de invasiones en Rondonia

Ferrocarril Maderia Mamoré Porto Velho-Guaiará-Mirim

En un principio, los indígenas fueron expulsados de los grandes ríos, como el Madeira, Mamoré y Guaporé. Por ellos avanzaron los colonizadores españoles y portugueses, para apresarlos y extraer minerales, desde inicios del siglo XVII. Los indígenas perdieron así, las margenes de estos ríos, transformados y valorizados en vías fluviales de comercio. Después vino, a finales del siglo pasado, el caucho y fueron así empujados de los ríos de cabecera y disputándoseles los afluentes.

Pero ninguna de estas entradas ha sido tan fatal para los indígenas como las carreteras. Para comenzar por la EFMM, ésta se caracterizó por enfrentarlos a cada kilómetro. Desde los primeros intentos de construcción, en 1874 y 1878, hasta su abertura efectiva, entre 1908 y 1911, aunque nunca funcionó plenamente. Abandonada por la compañía que la administraba, en 1931, fue más tarde reabierta por el gobierno. Existen decenas de telegramas del SPI sobre ataques indígenas contra la línea de ferrocarril, hasta que fue abandonada en 1977. Hoy se resume a un pequeño trecho para el turismo.

Un grupo indígena, por lo menos, fue extinto, los denominados Karipuna, de lengua Pano, que no deben ser confundidos con los que la FUNAI denominó erróneamente de Karipuna, contactados en 1978 en el Jaci-Paraná, de lengua Tupí-Kawahíwa (Rodrigues, 1984). La EFMM fue atacada prácticamente a cada kilómetro, por diferentes grupos: los Orouari, llamados Pakaa-Nova, de lengua Chapakura, los Arikem/Karitiana, y los grupos Tupí-Kawahíwa.

La carretera, con la colonización que contribuyó a ampliarla, trajo graves prejuicios a los indígenas de los ríos Mamoré, Jaci-Paraná y Mutum-Paraná. Los grupos que tomaron contacto con el SPI en la primera mitad del siglo fueron exterminados, como los Arara (Tupí-Kawahíwa) del Mutum Paraná y del Capivari. Los trabajadores de la carretera llegaron a exhibir indígenas capturados en pleno Porto Velho (Cultural Survival, 1981:41).

En la década del 40 recrudecieron los ataques, probablemente por parte de los Kawahíwa y Orouari, que sólo se entregaron en la década

del 60. Los Kawahíwa se rindieron mucho más tarde, cuando la carretera ya estaba desactivada, los llamados Karipuna (Kawahíwa) del Jaci-Paraná en 1978, y los Uru Eu Wau Wau, en 1980. La FUNAI contactó unos 400 hasta 1983, dos grupos de Djaí, Mondawa y Canindé, hoy reducidos a una centena, no incluyendo los grupos todavía sin contacto, como los Jurei.

Desde el inicio, los trabajadores de la EFMM utilizaron a los indígenas "mansos" como apoyo para avanzar en la selva, temiendo a los que se resistían. Uno de los ingenieros describe el pavor en que vivían: "El riesgo de ser muerto o asado era demasiado grande en comparación con la migaja de goma elástica que los seringueiros conseguían recoger". También: "De hecho, no era posible defendernos contra tanta eficacia de los salvajes, conocedores como eran de las ventajas que llevaban sobre nosotros, tanto cuando se acercaban furtivamente, como cuando se encontraban cerca, con sus armas silenciosas".

Y continúa: "No sería sorprendente que, la constante presencia del peligro que vivíamos, generase pánico entre nosotros, más las innumerables privaciones y torturas que caracterizaba la vida cotidiano en el Jaci-Paraná, intranquilizaba nuestro espíritu e impedía reflexionar sobre los posibles sufrimientos que por ventura todavía nos deparaba el futuro. Había ocasiones a la noche en que ruidos extraños nos hacían saltar de las redes, o durante el sueño agitado que dormíamos, imaginando que oíamos la música bárbara de los salvajes, ejecutada con instrumentos hechos de nuestros propios huesos" (Craig, 1947).

La carretera afectó a los indígenas bajo diferentes aspectos. En primer lugar, atravesó sus tierras. Mientras que los que no tenían contacto resistían y contra atacaban, los llamados "mansos" servían de guía en la selva y como mano de obra temporaria. Las pocas áreas más tarde reservadas a los indígenas por el SPI fueron invadidas, o se transformaron en proveedoras de madera, con la mano de obra del indígena sometido por la "pacificación". Cada vez que se intentaba poner la EFMM a funcionar, se reiniciaban los enfrentamientos con los indígenas.

BR-29. Vilhena-Ariquemes-Jamari

Para los indígenas fue decisivamente desastroza la abertura de la Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco, prevista en el Plan de Carreteras aprobado por el Congreso Nacional en 1946. Desde 1943 se intentó, con la colaboración del ejército, abrir esta conexión vial, una ambición desde siempre de los colonizadores. Las cascadas de Madeira y de Mamoré dificultaban la ocupación del territorio por vía fluvial. Esto fue lo que, a inicios del siglo,

llevó a la construcción de la EFMM, la ambicionada línea de ferrocarril, que conectaría Brasil con el interior boliviano.

La revalorización del caucho amazónico, durante la Segunda Guerra Mundial, provocó un nuevo intento de construcción de la entonces llamada BR-29, la carretera substituyendo a la línea férrea, pero en dirección al Perú, por el Acre. Dos unidades de ingeniería militar fueron destacadas para este motivo, una partiendo de Cuiabá y otra de Porto Velho. Las primeras máquinas aplanadoras modernas llegaron a la región en la pos-guerra. Varios intentos quedaron por la mitad. Los indígenas y la selva son los protagonistas centrales de la paralización de las obras, en particular con la desaparición de un joven oficial. Las operaciones de búsqueda llevaron epidemias a las "malocas" (viviendas indígenas) de los Boca Preta y Negra, los Parintintin-Kawahíwa de las nacientes del Jamari y del Ji-Paraná, los hoy llamadas Uru Eu Wau Wau.

Sin embargo, se pudo construir un camino precario de Porto Velho hasta São Pedro do Jamari y una picada de este punto a Ariquemes. Pero estos 141 kilómetros, traficables con dificultad y sólo en la estación seca, estaban semi abandonados. El auge del desarrollismo, el gobierno Juscelino Kubitschek, daría nuevo impulso a la abertura de la carretera que conectaría Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco, en 1960. La repetición de los acontecimientos entre 1943-46, la penetración a través de la carretera, llevó a la mortandad de los Boca-Preta.

La carretera fue prevista, en los años 40, seguida de los piquetes para la instalación de la línea telegráfica abierta por la Comisión Rondon a inicios del siglo, de la cual se apartaron a los indígenas que se negasen al contacto. Nuevos trazados, con el objetivo de acortar la obra, fueron afectando a otros grupos indígenas. El esfuerzo del gobierno Kubitschek fue decisivo, al permitir también la abertura del trecho complementar inverso, Vilhena - Ariquemes - São Pedro do Jamari.

La valorización de la casiterita, sumada a la presión del lobby de las grandes empresas constructoras, determinó las políticas públicas en la región durante las últimas décadas. En particular, en los llamados grandes proyectos, como es el caso de la BR-29. La obra de los años 60 permitió la presencia, en territorio de los Uru Eu Wau Wau, de los buscadores de casiterita, con graves consecuencias. A pesar de ser inaugurada en enero de 1961, la carretera continuó siendo sólo precariamente traficable durante las estaciones secas.

El financiamiento externo permitiría su conclusión, facilitando la ocupación permanente del interior de Rondonia. El primer paso fue dado por una comisión de la FAO, órgano de las Naciones Unidas, que visitó la región en el segundo semestre de 1963, dando su parecer favorable a la carretera (Leal, 1984:277). Los técnicos de la FAO-ONU quedaron impresionados con las potencialidades de Rondonia para la agricultura



Las Carreteras forzaron el contacto con los Uru Eu Wau Wau. Cómo se adapta un pueblo de cazadores a las novedades de los colonos?

y la pecuaria, sin considerar la calidad de los suelos y la protección de los indígenas y del medio ambiente.

El parecer de estos técnicos de la FAO "influyeron en la decisión del préstamo concedido por la AID en 1966, específicamente para la construcción de obras de arte substitutivas de las balsas y de puentes de madera entre Cuiabá y Porto Velho", conforme el testimonio de Paulo Nunes Leal, militar y ex-gobernador del Territorio de Rondonia.

Los militares describen la precariedad de la carretera, antes del financiamiento de la AID, la agencia norte americana. Los ríos eran atravesados por balsas. Cuando había puentes de madera estos estaban mal conservados, "ofreciendo serio peligro al tráfico". Cercada por la selva, excepto en las cercanías de Porto Velho, la tierra aplanada se reducía a la mitad por el avance de la vegetación. Permanecieron inconclusas, siempre, alrededor de doce kilómetros en el igarapé Muqui, pues la naturaleza fue en defensa de los indígenas aislados Jururei (Kawahíwa/Uru Eu Wau Wau), que hasta hoy allí persisten y que Lévi-Strauss encontró al final de la década del 30, en el mismo lugar (1981:315).

Las obras fueron concluidas por el 5 Batallón de Ingeniería de la Construcción del Ejército Nacional, estacionado en Rondonia. El informe de una comisión del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, que visitó las obras al final de 1963, mostró las dificultades del tráfico en la BR-29, en particular en las proximidades de los Uru Eu Wau Wau (Leal, 1984:278).

BR-364. Cuiabá-Porto Velho

En la década del 70, durante el régimen militar, se dio un impulso estratégico a la ocupación de la Amazonía, a través del PIN. Fue la época de la Transamazónica, cuando el desarrollismo se mezcló con las teorías de seguridad nacional, impulsando la ocupación a larga escala, efectiva y permanente de la Amazonía Occidental.

Ya en 1973, el DNER contrata siete empresas, entre las mayores constructoras del país, como la Camargo Correia, Mendes Jr., Constran, Odebrecht, para, por trechos, implementar la BR-29. Algunas modificaciones del trazado cambiaron su nombre por la BR-364, pero era la misma Cuiabá - Porto Velho - Rio Branco.

El impacto de estas carreteras sobre el ecosistema y los indígenas, sin duda sus mayores víctimas, es hoy bastante conocido (Goodland y Irwin, 1975; Davis, 1978, Ianni, 1979; Moraes y otros, 1970). La tecnocracia del gobierno militar insistió en la pavimentación de la BR-364, argumentando que permitía unir, San Pablo y Brasilia, con Bolivia y

Perú, y a través de la BR-319 y la BR-174, con Manaus, Boa Vista y Venezuela.

El proyecto se viabilizó, finalmente, con el Polonoroeste. La pavimentación de la BR-364 fue presentada, por el Ministerio de Transportes, como la "espinas dorsal del mayor programa de desarrollo regional brasileño" (Leal, 1984:304). Se trata de un proyecto co-financiado en un tercio por el Banco Mundial, con un costo total de 1,5 billones de dólares. Alrededor de 800 millones de dólares fueron consumidos principalmente en la carretera, el resto en un programa de desarrollo integrado, centrado en la colonización. Sólo 3% fue reservado a la prevención ambiental. En cuanto a los indígenas, para evitar ingerencia externa, el gobierno brasileño se comprometió en tomar medidas con su propio presupuesto, lo que obviamente no hizo.

En septiembre de 1984, el presidente João Batista Figueiredo inauguró los 1.438 kilómetros de la BR-364, el trecho Cuiabá a Porto Velho, pavimentados a alta velocidad, la gran obra de su gobierno. En realidad, para el gobierno militar el Polonoroeste pretendía impulsar la transformación de Rondonia en Estado, aumentando la representación de su partido, el PDS, en el Colegio Electoral indirecto, con vistas a la elección del coronel Mario Andreazza, entonces Ministro del Interior. Su Ministerio dirigía el Polonoroeste, contribuyendo a su vez para conducirlo a la Presidencia de la República, en un proyecto de continuismo militar.

La BR-364 fue la primera gran carretera pavimentada de la Amazonía. Las carreteras anteriores también trajeron graves consecuencias para los indígenas y el medio ambiente, pero funcionaban precariamente y sólo en las estaciones secas. Esta vino para quedarse, así como la colonización que estimuló, al menos en las raras zonas en que encontró suelos fértiles. Funcionando parcialmente en la década del 70, la entonces BR-29 significaba para el nuevo Estado, un crecimiento demográfico del orden del 74,4%, saltando de 116.620 habitantes a 503.125 en el censo de 1980 (Anais-SEPLAN-RO, 1984:7). La BR-364 pavimentada, llevó en menos de una década, 1,5 millones de habitantes más, de acuerdo con las estimaciones actuales.

BR-364. Trecho Cuiabá-Vilhena Asfaltado con medidas posteriores de protección

Es una región de grupos indígenas contactados recientemente. Prácticamente ninguno de los grupos del noroeste del Mato Grosso escapó del impacto de la colonización de la BR-364, en particular después del asfaltado, concluido en 1983. A pesar que el Polonoroeste previno un componente indígena, la ineficacia de la FUNAI y la velocidad de

expansión de la frente colonizadora, insuflaron los conflictos entre indígenas e inmigrantes, desde el colono desfavorecido, a las grandes agropecuarias, madereras y compañías mineras.

La BR-364 cortó simplemente al medio las tierras Nambiquara. La demarcación de sus tierras fue obstruida por grandes agropecuarias que se instalaron en el área y hasta hoy continúan amenazadas, a pesar de ser regularizadas por el Polonoroeste. Los Pareci vieron también sus tierras atomizadas. Una gran familia que vivía en una vivienda pobre, al lado de un puesto de gasolina fueron conducidos a la prostitución y al alcoholismo. Amenazados en sus tierras, el A.I. Capitão Marcos fue disputada por vecinos, a pesar de ser minúscula. Los Pareci del A.I. Formoso pelearon contra grandes grupos como las haciendas Itamaraty y el grupo Samello y la hacienda Sudamata que fabrica zapatos. Hubo muertos en el área, tanto indígenas como peones. El A.I. Pareci se encuentra invadida por unas cuarenta haciendas y fue atravesada por una carretera regional.

Los Rikbatsa, a pesar de no tener sus tierras cortadas, fueron afectados por la ocupación, enfrentándose con la Cotriguaçu, grupo económico que detenta más de un millón de hectáreas en el norte del Mato Grosso. En 1985 y conducidos por la FUNAI, 47 policías militares liderados por un antropólogo, invadieron el área Japuirá, arrastrando indígenas con cuerdas, desarmándolos, quemando cultivos y cabañas (Arruda, 1986:318).

Desde la abertura de la BR-29 hasta el asfaltado de la BR-364, en todo su trayecto creó dificultades a los indígenas, en particular debido al impulso desarrollista que representó. Mientras tanto, los Enauene-Naue, continúan disputando la demarcación de sus tierras, coincidentes en parte con la Estación Ecológica del Ique. En cuanto a la FUNAI y el IBAMA/ex-Sema prolongan desentendimientos burocráticos en Brasilia, los Enauene-Naue, de contacto reciente, resistían las invasiones de colonos y agrimensores de agropecuarias, con una decena de muertos. Recientemente los indígenas se preparaban para autodemarcar sus tierras, abriendo una picada con sus propios medios.

Las comunidades del A.I. Apiaká y del A.I. Kayabi, trabaron una verdadera guerra contra el intento de la CEMAT, de instalar una hidroeléctrica en sus tierras, en una cascada que consideran sagrada. El impacto de la BR-364, calculado al principio en una faja de cien kilómetros en torno a la carretera, terminó por afectar a grupos "arredios" al norte del Mato Grosso y al sur de la Amazonía en particular en el municipio de Aripuanã, a mil kilómetros de la carretera, a través de sus ramales y de dos proyectos de colonización que ésta permitió. (FIPE, 1983 a 1987).

La BR-364 y el Parque de Aripuanã

La construcción de la carretera Cuiabá Porto Velho, iniciada en el gobierno de Juscelino Kubitschek (1956-60), es el origen de decenas de enfrentamientos entre indígenas y blancos en las cuencas de los ríos Machado, Roosevelt, Aripuanã y otros vecinos. La prensa da testimonio de una larga lista de ataques indígenas, y de expediciones punitivas organizadas por buscadores de oro, compañías mineras, agropecuarias y extractores de caucho. La más famosa de estas masacres ocurrió en 1961, conocida como la masacre del Paralelo 11, cuando aldeas Cinta-Larga fueron bombardeadas por avión, al mando de la firma Arruda y Junqueira, siendo más tarde eliminados los sobrevivientes con extrema crueldad.

Varios sobrevuelos permitieron localizar las aldeas Suruí, Cinta-Larga y Zoró, junto con las informaciones de los Gavião (Icolei) y Arara (Karo), que mantenían contactos con la FUNAI en el Río Machado o Ji-Paraná, en Rondonia. En 1972, el entonces presidente, general Ernesto Geisel, suprime el Parque de Aripuanã, que comprendía las aldeas conocidas de los grupos Tupi-Mondé, en el límite del entonces Territorio Federal de Rondonia y el Estado de Mato Grosso. La presión de los grupos económicos llevó al ex-presidente a dividir el Parque de Aripuanã en dos, desuniendo el Área Indígena Lourdes, donde vivían los Gavião (Icolei) y los Arara (Karo), en Rondonia, aislandolos de los demás grupos con afinidad lingüística, los Zoró, Suruí y Cinta-Larga. Un gran número de haciendas se instalaron entre el A.I. Lourdes y el A.I. Zoró, lideradas por las haciendas Catuba y Castanhal.

A pesar de la evidente presencia indígena en el área, y de la prohibición por decreto presidencial, una colonizadora privada, la Itaporanga, loteó buena parte de las tierras de los Suruí y Cinta-Larga. La presión de los colonizadores terminó por aumentar las divergencias entre los propios indígenas, guerreando los Suruí contra los Zoró y sus aliados Gavião (Icolei). Tras varias muertes de colonos e indígenas Suruí, fue demarcada, en los límites entre Rondonia y Mato Grosso, el Área Indígena Sete de Setembro, destinada a los indígenas Suruí, siendo reinstalados los invasores titulados por la colonizadora privada Itaporanga.

Las tierras Cinta-Larga del Parque de Aripuanã, fueron regularizadas sólo con el programa Polonoroeste, después del asfaltado de la BR-364. Los Cinta-Larga, Suruí y Zoró fueron contactados en la década del 70. Más de trescientos "garimpeiros" (buscadores de oro) fueron retirados del A.I. Río Preto, de los Cinta-Larga, pero retornaron al corromper a funcionarios de la FUNAI. En el Área Indígena Roosevelt, de los Cinta-Larga, los propios indígenas se encargaron de expulsar a un

grupo de hacendados invasores que construían una carretera a partir de Espigão del Oeste.

La misma carretera, continuando para el Mato Grosso, construida en 1976 por el Condomínio Lunardelli, asociado a intereses bancarios, como del extinto Sul Brasileiro, intentó separar los Cinta-Larga de los Zoró, con la complicidad de los militares que en esa altura dirigían la FUNAI. Un verdadero lobby de pecuaristas del Espigão del Oeste, con conexión política en Rondonia, consiguió el loteamiento del A.I. Zoro por la Intermat, órgano agrario del gobierno de Mato Grosso. Pretendiendo legalizar la ocupación, transfirieron, a través de la Canorpa, 61 familias sin tierra para las margenes de la carretera, atravesando el área indígena a la altura de los ríos 14 de abril y Tiroteio. Allí se encuentra ilegalmente instalada una empresa minera y varias madereras actúan casi libremente, produciendose enfrentamientos esporádicos con los indígenas.

En 1986, tres mil troncos cortados por la maderera Rosseti fueron aprehendidos en el Área Indígena de Roosevelt. Una de las madereras invasoras, la Varsovia, con sede en San Pablo y dirigida por un ex-coronel del Ejército, llegó a tener acceso a negociaciones directas con los indígenas, conducidas por un alto funcionario de la FUNAI. Las propuestas iniciales de las madereras fueron rechazadas por los indígenas, y por funcionarios del Parque do Aripuanã, pero el desmatamiento venció, debido a la ineficacia de la FUNAI y la omisión del IBAMA, a pesar que las áreas indígenas son consideradas de preservación permanente, garantizando el usufructo indígena. Hoy las madereras son numerosas, el desmatamiento está generalizado y líderes indígenas jóvenes se encuentran comprometidos con las madereras.

La regularización jurídica, la protección de las tierras indígenas del Parque de Aripuanã, de los grupos que rechazan el contacto en el río Madeirinha y al norte del Municipio de Aripuanã, continúan siendo graves problemas sin resolver por el componente indígena del Polonoroeste, así como la retirada de los invasores del A.I. Zoró. Cada vez que los órganos agrarios reciben fondos para reinstalar los invasores de la carretera de Zoró, encuentran una manera de retrasar la medida. Cuando en un estudio se identificó a 115 invasores, el gobierno de Mato Grosso afirmó que eran 1500, pretendiendo tornar imposible su reasentamiento.

Este enclave inició una corriente de invasiones. El Supremo Tribunal Federal ya consideró esta carretera ilegal, pero todavía no fue suprimida. Los Cinta-Larga se enfrentan con la segunda compañía minera, explotando ilegalmente el Parque de Aripuanã y con garimpeiros en Serra Morena. (Junqueira y Mindlin, 1987:31).

Las mayores víctimas son, como siempre, los indígenas llamados "arredios", o sea, los que viven en forma autónoma, aislados y sin contacto. Las carreteras siempre aceleraron la "pacificación", por agudizar

los conflictos. Los Cinta-Larga mataron indígenas aislados, conocidos como "bajitos", probablemente Kawahiwa. Otro caso es el grupo del río Maderinha, entre los Zoró y los Gavião, cuyas tierras vienen siendo ocupadas por agropecuarias. Una indígena de este grupo, que no hablaba portugués, servía de prostituta a un grupo de cinco peones. Estos indígenas aislados continúan siendo amenazados.

La BR-364 y los Gavião y Arara del área de Lourdes

El A.I. Lourdes, de los Gavião (Icolei) y Arara (Karo), aparte de haber sido aislada del Parque de Aripuanã, perdieron alrededor de 300 mil hectáreas a favor de hacendados, y a pesar de ser demarcada en 1975, es un ejemplo de las consecuencias de la valorización de las tierras indígenas próximas a carreteras. Terminó a cincuenta kilómetros de la BR-364 y de la ciudad de Ji-Paraná, una de las que más creció en la Amazonía.

El telón de fondo de los conflictos fue la ausencia de medidas preventivas en el proceso de colonización promovido por el INCRA, y la omisión de la FUNAI, cuadro éste agravado por el clientelismo que acompañó las primeras elecciones del nuevo Estado de Rondonia.

La empresa agrimensora que demarcó los lotes del proyecto Nueva Colina del INCRA, por "error técnico", o razones oscuras, demarcó 39 lotes en el interior del A.I. de Lourdes. La ausencia de la FUNAI hizo que las fajas 70 a 80 del INCRA fueran irregularmente prolongadas por invasores, con puentes improvisados sobre el brazo Prainha. Un condominio de haciendas, liderado por la denominada Castanhal, atravesó las tierras de los indígenas con el pasaje para ganado que, con el tiempo, se transformó en una verdadera carretera para invasiones.

De los treinta y nueve colonos, víctimas de la equivocación del INCRA, en 1982 se pasó a unas 600 marcaciones, ocupando casi un tercio del área indígena, hoy totalmente desmatada en su parte sur. Por decisión judicial se dio por reintegrada las tierras a los indígenas. Al procederse al estudio de los invasores, se verificó que solamente 49 familias realmente desfavorecidas ocupaban los lotes. Las demás marcaciones eran hechas por comerciantes, peones de madereras, profesionales liberales y otros de la ciudad de Ji-Paraná, interesados en tener una propiedad en el área indígena, residencias secundarias o pura especulación. Estas tierras fueron altamente valorizadas, debido a la proximidad de la carretera y de la ciudad, que vivía una de las más altas tasas de crecimiento que se conoce, saltando, en una década, de algunos miles, para llegar a los 250 mil habitantes.

La tensión llegó a límites peligrosos. En 1985 los indígenas raptaron a 17 invasores y los detuvieron como rehenes en la sede del A.I. Lourdes

durante unos 30 días, condicionando su liberación a la retirada de los invasores. Tres misioneros católicos del CIMI también fueron detenidos, a pesar de ir a solidarizarse con los indígenas, pero se equivocaron y tomaron el camino de los invasores. Los indígenas consiguieron que la carretera de Castanhal fuese desplazada para el sur, pero todavía se continúa invadiendo el área.

Los políticos de Rondonia, estimulaban abiertamente la invasión, prometiendo hacer gestiones en Brasilia para tomar la tierra de los indígenas a cambio de votos. Durante el proceso electoral de 1986, varios candidatos de diferentes partidos, elentaron la invasión del área. Hasta hoy la tensión es grande en las fronteras. Nuevos conflictos podrán surgir, con la decisión de la Eletronorte de construir una hidroeléctrica en el río Machado o Ji-Paraná, que inundará el 10% del área indígena, inutilizando casi la mitad, inclusive las dos aldeas principales.

La BR-364 y el Area Indígena Karitiana

El avance de la colonización permitido por la construcción de la BR-364, incluso antes de su asfaltado y del Polonoeste, durante la BR-29, implicó la transferencia de los Karitiana, de la región del río Candeias donde vivían desde tiempos inmemoriales, a las margenes del río Das Garças, donde se encuentra el área que fue demarcada recientemente. Un grupo que rehusó el contacto continuó aislado entre los ríos Candeias y Jamarí y nunca más se tuvo noticias de ellos. Los indígenas protestan por haber sido transferidos a un sitio con pocos ríos, más pobre que sus tierras originales.

Hasta la década del 70 sufrieron varios ataques por parte de las compañías mineras y de los colonos, pero hoy parecen bien prevenidos contra los invasores, que son entregados a la FUNAI una vez capturados. La gran amenaza que pesa sobre ellos es la proyectada carretera BR-010, parte de los planos del DER (RO) y del DNER, todavía no alterados. Nada se opone a un cambio en el trazado de la BR-110, a no ser la inercia burocrática.

Los Karitiana muestran como una carretera puede ser controlada y no ser pernicioso en sí misma. Mantienen una carretera hecha por ellos mismos, inclusive un puente que les dio meses de trabajo y lo controlan perfectamente, impidiendo así invasiones.

5. La BR-429 y BR-425: En dirección a Bolivia

En cuando a los Uru Eu Wau Wau, es flagrante la coincidencia de las carreteras en las proximidades de sus tierras con el aumento de los conflictos. Coincidente también, es la intensificación de las expediciones de "atracción" y "pacificación" siempre desastrosas, en particular para la salud. La EFMM coincide con los puestos de atracción de inicios de siglo, en los ríos Jaci-Paraná y Mutum-Paraná. La BR-029 primera versión de la BR-364, coincide con los acontecimientos ligados a la desaparición de un oficial, el teniente Fernando, y las operaciones de búsqueda, fatales para numerosos indígenas, debido a las epidemias y masacres, los entonces llamados Boca-Preta o Negra.

La BR-364 asfaltada, sin previa protección a los grupos indígenas, en particular a los aislados, trajo consigo la ocupación permanente. Provocó el crecimiento vertiginoso de las villas por donde pasó, transformandolas en las ciudades de Ariquemes, Ouro Preto, Jarú, en las proximidades de las malocas de los Uru Eu Wau Wau. Otras se están formando, como Mirante da Serra, Alvorada do Oeste, São Miguel y Bom Princípio. Los núcleos urbanos de los proyectos de colonización están pasado a ser municipios.

Si la red vial oficial fue planeada sin ninguna atención para las áreas indígenas, imagínese entonces la red irregular incontrolable. Para los Uru Eu Wau Wau, el impacto de estas iniciativas se remonta a la carretera de la casiterita, la llamada RO-1, que conectaba Ariquemes a la BR-029, hasta las minas de casiterita del río Candeias, en la década de los 60, región de donde fueron expulsados los indígenas, después los garimpeiros y hoy se encuentra ocupada por compañías mineras que, en ese entonces, prometían el 10% de su renta a los indígenas, algo que nunca pagaron.

Un investigador describió como la BR-429, en 1980, pretendía atravesar el Parque Nacional de Picaás-Novos y las tierras de los Uru Eu Wau Wau, superpuestas en su mayor parte (Costa, 1981:89). Los indígenas andaban alrededor del campamento de los trabajadores que construían la carretera. En el kilómetro 83, en la altura del río Urupá, en su margen izquierda, un colono mostró a Costa las huellas de cazadores que atravesaban su futura hacienda, viendo a seis indios que cruzaban

el río. En el kilómetro 98, encontró un campamento de caza y, más adelante, "el lugar donde un anta había sido descarnada y señales de fuego donde el animal había sido ahumado".

El área de los Uru Eu Wau Wau llegó a ser demarcada y regularizada por decreto presidencial en 1985, que protegía los grupos Kawahíwa en fase de contacto, los que hace un siglo se resistían al avance de la colonización. El contacto se inició en 1980, después de un ataque indígena contra una familia de colonos del Proyecto Burareiro, y contra otros dos invasores. A pesar de las advertencias de la FUNAI, el INCRA insistió en lotear la parte sur de Burareiro, donde ocurrían las muertes. Los indígenas volvieron a atacar en 1983, siendo víctima un colono. Mataron decenas de invasores en los últimos años.

A pesar de la demarcación, son numerosos los invasores, debido a la proximidad de la ciudad de Ariquemes, y la fuerte valorización de estas tierras. Fueron aprehendidos más de 11 mil troncos, producto de desmatamientos promovidos por las madereras Urupá y Cometa, que entraron en tratativas con el propio presidente de la FUNAI. Las invasiones de cazadores de pieles, colonos, madereras, agropecuarias, buscadores de oro e investigadores de compañías mineras, mantienen a los indígenas en un estado de guerra permanente, con decenas de muertes en la última década. Los indígenas llegaron a herir a tres funcionarios de la FUNAI en el inicio del contacto.

Alrededor de una centena de colonos recibieron títulos definitivos en las proximidades de Cachoeira de Montenegro, reivindicada por los indígenas, a pesar que menos de una decena de lotes estuvieron ocupados. En su mayoría, los lotes fueron ofrecidos a personas residentes en Ariquemes, que no explotan la tierra, como un médico, o un secretario del alcalde, o el dueño del hotel de la ciudad, profesionales liberales, ruralistas y comerciantes. Llegaron a impedir el registro del Decreto Presidencial de demarcación en el notario de la ciudad y articulan hoy un potente lobby en Brasilia. Consiguieron que el ex presidente Sarney, en enero de 1990, diese marcha atrás a la demarcación, pero la Fiscalía General de la República recurrió al STF, en defensa de los indígenas.

El INCRA llegó a recibir fondos del Polonoeste para proceder al reasentamiento de los titulados desfavorecidos, pero por cuestiones burocráticas y a causa de la fuerte presión política, ni siquiera se inició un estudio al respecto. Durante las elecciones, los titulados fueron estimulados a ocupar sus lotes, a pesar de la resistencia de los indígenas. El área enfrenta también procesos movidos por especuladores, detentores de presuntos títulos de "seringais" (plantaciones de caucho) de inicio del siglo, refiriéndose a centenas de millares de hectáreas. Los extractores de caucho nunca consiguieron instalarse en el interior del área, debido a los ataques indígenas y numerosas masacres de aldeas enteras, como los promovidos por los extractores de caucho Chaves y Lucino. En los años

60, con las minas de casiterita los conflictos se agudizaron todavía más y varias compañías mineras están codiciando el área.

El decreto protegía, aparte de los indígenas, también las nacientes de los principales afluentes brasileños del río Amazonas, que nacen en esta área montañosa y estéril. Se trata de una región particular de Rondonia, reuniendo a las nacientes de los grandes afluentes del Guaporé, como el São Miguel y el Cautário; del Mamoré, como el Sotéiro y el Pacaas Novas; del Madeira, como el Jaci-Paraná, Mutum-Paraná, Candeias, Jamari y también del Ji-Paraná o Machado, como el Jarú, Urupá, Muqui y tantos otros. Se trata de una de las raras elevaciones del Amazonas. De ahí la inmensa concentración de nacientes.

El desmatamiento ya amenaza el curso medio de estos mismos ríos. La preservación de estas nacientes es fundamental para el futuro del Estado y de la cuenca amazónica. La mayor parte del área es de terreno rocoso, la Sierra de Pacaas Novas y Uopianes, de baja fertilidad no son aptas para la colonización. Los indígenas, en realidad, disputan con los invasores las nacientes de los ríos, la parte noble del área, insignificante frente a su extensión, con campos y piedras. Los indígenas contribuyen así, de manera decisiva, para la preservación de la red de las principales cuencas hídricas del nuevo Estado.

Los Uru Eu Wau Wau que se contaban por millares a inicios del siglo, se reducen hoy a centenas, y corren el riesgo de reducirse a decenas al final del contacto con la FUNAI, contacto que apenas se inició. Este fue el destino de todos los grupos que entraron en contacto en Rondonia durante las últimas décadas, como los Suruí, Cinta-Larga, Karipuna, y como ocurrió de forma semejante a inicios del siglo con la Misión Rondon, que instaló las primeras líneas telegráficas.

La principal amenaza para estos indígenas es la mal informada postura inmediatista de la élite política de Rondonia que resiste a las dimensiones del área suprimida, por no comprender la importancia de su preservación. Por otro lado, los indígenas no podrían ser más confinados para el interior de las sierras, simplemente porque son improductivas, no hay caza, ni pesca. La mayoría del área es rocosa y jamás permitiría la sobrevivencia de los colonos. Esta es la razón de tratarse de un área de preservación de primera línea, convenida con el ex IBDF/Ibama, que domina el centro del área, con el Parque Nacional de Pacaas Novos y debería co-administrar el conjunto, según el decreto de 1985.

Los Uru Eu Wau Wau fueron tal vez las principales víctimas de la BR-429. Es suficiente decir que esta pasó, en el río Urupá, a un kilómetro de una maloca, donde yacían, expuestos, 12 cadáveres. A partir de su construcción, aumentaron las invasiones y los enfrentamientos. Los ataques indígenas, inclusive contra trabajadores de la carretera, obligaron a la modificación de su trazado. La carretera impulsó y dirigió la

ocupación de las tierras de estos indígenas y revigorizó proyectos de colonización en torno al área, como el Burareiro, Jarú, Ouro Preto, Mirante da Serra, Alvorada do Oeste, São Miguel y Bom Princípio. Continúa llevando para más adelante la colonización, ahora del río Cautário para el Sotério. De esta manera se agravó el cerco sobre los indígenas que ya estaban bastante irritados por los seringueiros y las compañías mineras.

Los indígenas, manteniendo contactos iniciales con la FUNAI, sumaban unos 400, en seis aldeas. Existen otros dos grupos en el área sin ningún contacto. Aparte de las balas de los invasores, las epidemias diezman. Dentro de la precaria asistencia para la salud, suministrada por la FUNAI, en una sola visita médica, se constató una aldea entera de cien indios con neumonía.

La demarcación fue mal hecha, o mejor, no es identificable, fue devorada por la selva, y los postes cambiados de lugar por los invasores. La FUNAI ni siquiera comparó la demarcación al recibirla. Los enfrentamientos son muchos y graves. Hay garimpeiros invadiendo por el sur, compañías mineras por el norte, colonos por el sur y noroeste. Un grupo de buscadores de oro habría asesinado recientemente a dos indígenas. La pavimentación de la BR-429 puede significar el genocidio de los grupos todavía aislados en el área, como los Araparaquara y Jururei y la destrucción de la más importante área de preservación permanente de Rondonia, el sistema nervioso de sus ríos, comprometiendo el futuro de la ocupación en curso en el Estado (Leonel, 1991).

BR-429. Asfaltar sin prevenir

Las informaciones recogidas por la expedición de atracción dirigida por Apoena Meirelles, llevaron a la supresión de la BR-429 en la altura del kilómetro 106, pero por poco tiempo (Costa, 1981:90). El grupo de la expedición consiguió también el compromiso del INCRA de no asentar colonos en la margen derecha del río Urupá. Tales medidas y compromisos fueron de corta duración. Algunos meses después el INCRA continuó distribuyendo y legalizando áreas en las inmediaciones. La BR-429, con modificaciones del trazado, quedó lista en 1986. Su pavimentación está próxima, pues ya se inició parcialmente.

Tras el inicio del asfaltado de la BR-364, sin medidas de protección para los indígenas y el medio ambiente, hizo que la SEPLAN, en Brasilia, se resistiera y el Banco Mundial se pronunciara desfavorablemente a la pavimentación de la BR-429, sino se adoptasen medidas preventivas. La carretera conecta Presidente Médici a Costa Marques, o sea, la BR-364 al río Guaporé, en la frontera con Bolivia. El gobierno de Rondonia viene



La BR-429 abrió el sur de Rondonia a las madereras y garimpeiros

poniendo todo su empeño en esta pavimentación. El Banco Mundial condicionó su participación para el cofinanciamiento de la obra, a través del Programa Polonoroeste, a las medidas previas de protección para los indígenas y el medio ambiente, conforme a sus normas actuales.

La legislación ambiental comprometía también al gobierno de Rondonia a elaborar el Informe de Impacto Ambiental - IIMA, previo a la construcción de la obra. Trató de improvisar un IIMA, considerando cincuenta kilómetros a los lados de la carretera, pero este no resistió al más ligero análisis. Frente a tales obstáculos, el gobierno de Rondonia trató de obtener el financiamiento de la pavimentación directamente en la SEPLAN, contornando las exigencias del Banco Mundial. El dinero podría salir bajo otros rubros especiales del presupuesto federal, como PIN o el Finsocial.

Las grandes interesadas son las propias constructoras, como la Camargo Correia y Mendes Jr., que el gobierno Kubitschek llevó a Rondonia, en 1960, para la BR-029. La presencia de las máquinas en la región, hace que sea más rentable usarlas allí, antes que transportarlas a otros sitios, como es el caso de la empresa contratista Mendes Jr.

El asfaltado de la BR-429, en su área de influencia, representa, ante la ausencia de medidas previas de protección, una amenaza para once áreas indígenas conocidas, aparte de afectar a varios grupos sin contacto o los que viven sin aldea propia. Todo el sur de Rondonia es área de influencia de esta obra y de su red, por tratarse del único acceso a la BR-364 con pavimentación prevista al sur de Rondonia y al nordeste boliviano. Inmediatamente, los comerciantes de Costa Marques y de la vecina ciudad boliviana de San Joaquin, comenzaron a intentar prolongar la carretera hasta el territorio boliviano, sin ninguna preocupación por los indígenas y los recursos naturales del país vecino.

El impacto ambiental de la BR-429 y su interferencia en las áreas indígenas vecinas ya son posibles de ser evaluadas pues la carretera funciona durante el verano. Fue construida para ser pavimentada rápidamente, con una acabado por encima de la media de las carreteras de la región. En el invierno de 1987, llegó a funcionar a pesar de las grandes lluvias, no obstante el tráfico lento y las interrupciones. En los últimos años viene funcionando incluso durante las lluvias, a ritmo lento.

La BR-429, debido a los conflictos y distorsiones que ya creó, testimonia contra su propia pavimentación, incluso funcionando plenamente sólo durante las estaciones de seca, a no ser que se tomen medidas preventivas decisivas, algo que parece no ocurrir. Esta obra es algo más que un simple ramal de la BR-364. Es la heredera, el escurridero de sus distorsiones, y la válvula de escape. Pretende poblar la última región selvática de Rondonia con una colonización improvisada.

La BR-364 incentivó un importante flujo de migración interna. La capacidad de asentamiento de los proyectos oficiales del INCRA, como

los de Urupá y Machadino, financiados por el Polonoroeste en Rondonia, eran de tres y cuatro mil lotes. En 1985 llegaron al nuevo Estado 151.621 inmigrantes, representando una tasa de crecimiento anual del 251,8% (SEPLAN/RO, 1987). La BR-429 permitió filtrar proyectos improvisados, embustes de "asentamiento rápido" para los inmigrantes. Los demás son incentivados a seguir para Acre o Roraima, o componen el inmenso ejército de reserva de mano de obra de las contratistas, madereras, compañías mineras, agropecuarias y buscadores de oro, terminando por ensanchar las ciudades, donde se encuentran dos tercios de los habitantes de Rondonia.

Las margenes de la BR-429 fueron ocupadas en un proceso absolutamente descontrolado. El INCRA corría detrás de los acontecimientos. A medida que se abría la BR-429, los colonos iban tomando lotes, a través de la marcación, para estar bien ubicados en la lista del INCRA ya que tenía unos 20 mil inscritos en 1985 y 70 mil en 1990 esperando lotes. Este proceso dio origen a los asentamientos de Alvorada del Oeste, Mirante da Serra, São Miguel y Bom Princípio y otros, contornando la BR-429 y sus ramales.

Todos estos proyectos de asentamiento rápido se están dando en tierras de poca fertilidad y con incidencia exponencial de malaria. Los colonos son los primeros en ser engañados, en su justa desesperación por la pose de tierras. Pero las mayores víctimas continúan siendo los indígenas y el ocupante tradicional de las primeras migraciones a inicios de siglo, el seringueiro y el ribereño. Sin embargo, desde 1980, por lo menos el Ministerio de Agricultura sabía que las tierras del nuevo Estado eran ináptas para la agricultura.

La BR-429 es un buen ejemplo de la abertura de carreteras sin previas medidas de prevención sobre sus consecuencias ambientales. Esta atravesó tierras de los Uru Eu Wau Wau y de otros indígenas aislados, como los Jururei en el río Muqui, hasta hoy mal conocidos. Estimuló la colonización oficial y la incontrolable, así como la acción de madereras y compañías mineras. Meses después a su abertura, una gran empresa pesquera promovía la pesca predatoria a dinamita en el propio río Guaporé, última frontera de Rondonia. Camiones frigoríficos transportaban el pescado a los grandes centros consumidores.

El habitante tradicional del Valle do Guaporé, los pescadores y ribereños, fueron violentamente afectados por las empresas pesqueras. Los buscadores de caucho, al ver a los colonos hacer marcaciones y talando los árboles de caucho de los que dependen. Los indígenas fueron sin duda, una vez más, las mayores víctimas.

El tema ahora, en Rondonia, en Brasilia, junto a las agencias financieras internacionales y los bancos multilaterales es la oportunidad de su pavimentación. Se trata de una carretera construida cuidadosamente, para ser pavimentada inmediatamente después y al

menos los constructores nunca ocultaron tal propósito. La abertura de la BR-429 no fue precedida de consideraciones sobre su impacto ambiental, y mucho menos en cuanto a la interferencia sobre algunos indígenas aislados, o sobre las poblaciones ribereñas o los buscadores de caucho. Intereses económicos, de las propias constructoras, aliados al inmediatismo de las madereras, compañías mineras y agropecuarias, en busca de fortuna fácil, llevaron adelante la obra a una gran velocidad. A este cuadro se suma la presión de los colonos sin tierra que reclamaban en Rondonia, cuando el gobierno militar prometía tierra e infraestructura. Aparte de los intereses de una casta política local, recién creada, originaria del sur.

Tal presión demográfica, aliada al agotamiento de los proyectos de colonización mejor estructurados, estimuló la expansión en dirección a regiones no planificadas, al menos en el marco del Polonoroeste, como es el caso del Vale do Guaporé. Es lamentable que tal expansión se dé sin el indispensable criterio de fertilidad de suelo y sin previas medidas ambientales y protección a los habitantes del lugar, indios y seringueiros.

La colonización en torno de la BR-364, antes y después del Polonoroeste, se dio a partir de núcleos urbanos, como Vilhena, Ji-Paraná, Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici y Ariquemes. De esta área de influencia son los proyectos agrarios como el Burareiro, Jarú, Ouro Preto, etc... Pero los proyectos, en gran parte irregulares o intentos de poner orden sobre los procesos espontáneos de colonización, como los que vienen ocurriendo en Rolin de Moura, Alta Floresta, Nova Brasilândia, Bom Princípio y Costa Marques, dependerán fundamentalmente de la BR-429.

Sería de gran importancia realizar un estudio específico sobre las consecuencias de la BR-429 para las poblaciones tradicionales de la región, ribereños, seringueiros, otros extractores y poblaciones dedicadas casi exclusivamente a la economía de subsistencia o al menos, con canales débiles de mercado. Otro estudio específico indispensable debería ser enfocado particularmente sobre la contribución de la BR-429 al grave y predatorio actual desmatamiento en Rondonia.

Hay que considerar también, junto a las carreteras oficiales, las obras planificadas de ingeniería, los corredores abiertos por las madereras, tornando la caoba y la "cerejeira", las maderas de ley, en las orientadoras de la expansión del sistema vial. El impacto de estos caminos apenas traficables, utiliza la carretera como eje y la vía por donde se cuele la expansión de la colonización. Donde haya un árbol de madera exportable, se abre una pequeña carretera provisoria para derribarlo, destruyendo todo por el camino.

El asfaltado acelerado de la BR-429, por cierto no conviene a los indígenas, pero tampoco conviene a la sociedad nacional y al ocupante tradicional de las primeras migraciones de inicios de siglo. Al menos en

el marco que se propone: la BR-429 representa la abertura del Vale do Guaporé a la colonización. Se trata de la última región de Rondonia donde podría darse una ocupación adecuada al uso de los recursos naturales. La pavimentación merecería ser, como mínimo, retrasada, y antecedida de medidas previas, como un apropiado planeamiento físico, la definición de las áreas de protección; la definición de reservas extractivas; el plan de uso de los ríos navegables; la diversificación de las posibilidades de producción; las garantías de las zonas de protección contra la pesca predatoria; un plan compatible de ocupación de los valles de los ríos Guaporé y Mamoré; estudios preliminares del uso adecuado de los recursos naturales; de la fertilidad de los suelos para la colonización; de medidas de contención a la deforestación, de análisis y protección de sus ocupantes actuales, el indígena y el extractor de la Amazonia; de las potencialidades de renovación de los recursos naturales; de la diversificación de las posibilidades de producción; del agotamiento de las posibilidades de expansión en dirección a suelos más fértiles y así en más.

Revisión del plan vial de Rondonia

En noviembre de 1984, el equipo de evaluación del Polonoroeste de la FIPE-USP, juntamente con técnicos del Banco Mundial, advirtió al DER-RO, pero nada se hizo en el sentido de rever el Plan de Carreteras. Se alega la necesidad de aprobación del DNER para tal medida, pero ninguna iniciativa es tomada. El Plan de Carreteras de Rondonia es una amenaza a las reservas ecológicas. El ejemplo más grave es el de la Reserva Biológica del Guaporé. De mantenerse el plano actual, sería cortada tres veces, tornándose inviable como área de preservación permanente. Por lo menos dos reservas ecológicas serían también cortadas.

Aquí se consideran las carreteras oficiales que cruzan áreas de preservación permanente. Son incontables las que pasan en las proximidades. A pesar que muchos ambientalistas recomiendan una distancia de veinte kilómetros, tal propuesta no se incorporó al universo mental de los planificadores.

Sin embargo, la advertencia pública más grave fue hecha por el artículo de Ferreira y Fearnside, investigadores del INPA, en la revista Ciencia Hoje (1985:90), bajo el título: "Rondonia: la farsa de las reservas". Técnicos del DER de Rondonia nos dijeron que el plano está siendo modificado, estando retardado sólo como consecuencia de las dificultades burocráticas y de entendimiento con el DNER, órgano normalizador de los planos de carreteras. Sin embargo preocupa, en primer lugar, la inexistencia hasta hoy en día de un plan alternativo de carreteras,

evitando reservas ecológicas e indígenas; en segundo lugar, existen evidencias de la aplicación del plan inicial, como es el caso de la retomada de la BR-421.

Se puede constatar que nueve trechos de carreteras oficiales deberán atravesar áreas indígenas. Las dos Karipuna y Uru Eu Wau Wau deberán ser cortadas dos veces. La de los Uru Eu Wau Wau por la prevista BR-370, al oeste, y por la BR-010 al norte. Otras pasan peligrosamente cerca, como la BR-429, y otras que tienen un trazado incontrolable, como la BR-421. El estudio de Fearnside y Ferreira (1985:90), indicó la amenaza que siete carreteras proyectadas o en construcción representaban para seis áreas indígenas. Este cuadro se agravó de la siguiente manera:

1. El área delimitada de Karipuna puede ser cortada al norte por la RO-257.
2. La misma área delimitada de Karipuna puede llegar a ser cortada al sur por la RO-370.
3. El Area Indígena del Río Branco puede ser cortada por la misma RO-370, al medio.
4. El Area Indígena del Río Negro Ocaia puede ser cortada por la misma RO-370, al este.
5. El Area Indígena Uru Eu Wau Wau puede ser cortada por la misma RO-370 al oeste.
6. El área Uru Eu Wau Wau puede ser cortada por la 010 al norte.
7. El Area Indígena del Río Mequens puede ser cortada por la misma RO-370, al medio.
8. El Area Indígena Roosevelt puede ser cortada al medio por la RO-380.
9. El Area Indígena Tubarão/Latunde puede llegar a ser cortada por la RO-391, al noroeste.

No fue posible, por lo menos hasta el momento, y en el marco de este estudio, localizar hasta que punto tales carreteras están siendo construidas, o continúan sólo proyectadas. No hay, según informaciones de técnicos, un mapa actualizado de las carreteras del Estado de Rondonia, pero estaría en preparación por una consultoría privada junto al DER-RO, encomendado por compañías mineras. Cualquiera sea la hipótesis, los datos aquí presentados son suficientes para una revisión del Plan de Carreteras de Rondonia.

Nótese además, que todas las carreteras aquí mencionadas como posibles interferencias en áreas indígenas, tienen trazado alternativo posible, con pequeños desvíos, salvo la RO-387, que necesita otro proyecto, una vez que amenaza fundamentalmente al Parque de Aripuanã, debiendo interrumpirse su construcción en el límite del área indígena, y contornarla.

El Plan de Carreteras de Rondonia, a ser reelaborado, debe contar con el dictamen previo de la FUNAI, y de los investigadores independientes, debido a la existencia de grupos todavía aislados y sin contacto.

La BR-421, una carretera particular

Esta carretera también llegó a ser suprimida durante un cierto tiempo, por solicitud del entonces responsable de la FUNAI en Rondonia, el sertanista Apoena Meirelles, en 1978, en la altura del río Candeias, debido a las muertes allí ocurridas. Durante algunos años, se consiguió impedir su construcción, hasta el contacto con parte de los indígenas de las inmediaciones.

En 1980, cuando Costa la visitó, en la región de Campo Novo, donde se encuentra la compañía minera "Mineradora Mibrasa", los garimpeiros comentaban la presencia de indígenas en el área (1981:84). De allí salían varios grupos de garimpeiros, gateiros y seringueiros, que multiplicaban los conflictos con los indígenas. La carretera interesaba sobre todo a las grandes compañías mineras de casiterita, trabajando al norte del A.I. Uru Eu Wau Wau.

En 1986, varias medereras, asociadas a los intereses locales y a las compañías mineras, agropecuarias y colonos, resolvieron abrir la carretera, fuera de cualquier programación del gobierno estadual. Aparte de representar un riesgo a los Uru Eu Wau Wau, que hasta hoy circulan por la carretera, la BR-421, deberá probablemente atravesar tierras prohibidas del grupo Karipuna (Kawahíwa), de aquellos que rechazan el contacto, lo mismo ocurre con un grupo Karitina, cuya localización no mereció ningún esfuerzo de la FUNAI en los últimos años.

Las madereras establecieron contactos oficiales con el gobierno de Rondonia, antes que se diera inicio a la empresa contratista. Cuentan con el beneplácito de las autoridades estatales y no fueron advertidas de las consecuencias de su iniciativa. Tampoco se recomendó a la FUNAI que realice estudios previos. Como obra particular, aunque menor será el control de su trazado, alterado en función de los intereses locales, según técnicos de la SEPLAN-RO. Para dar cobertura a estos intereses mayores, el INCRA estimula a colonos invasores y recientemente promovió proyectos en las inmediaciones del área.

Control de las carreteras improvisadas

Las carreteras estatales oficiales obedecen a un plan director posible de ser revisado y adaptado. Más difícil todavía, pero no imposible, es el control y la eventual contención de las carreteras secundarias e irregulares. El riesgo más dramático para las áreas indígenas es la

preservación permanente, sin embargo, las carreteras son improvisadas por particulares. Las carreteras del gobierno pueden ser rediscutidas por el poder legislativo o judicial, y así minimizar su efecto a través de medidas preventivas o con modificaciones de su trazado.

Difíciles de controlar son las carreteras irregulares, la red a que las grandes recaudadoras oficiales dan origen. Estas se mostraron siempre como amenazas permanentes contra las áreas indígenas y aún más contra los grupos aislados. Los ejemplos son innumerables en el país, y especialmente en el caso de la BR-364. Se trata de los ramales; de las vecinales; de las intermunicipales; de las que unen una carretera con otra; de las picadas para marcar las posesiones; de la extensión irregular de las fajas de los proyectos agrarios; de los accesos a las obras públicas; accesos a hidroeléctricas; carreteras privadas, como minas, accesos entre haciendas o núcleos de colonización incontrolable en condominio; cargadores de madera, etc.

Sin duda, estos caminos que cruzan los ríos por balsas o puentes improvisados, funcionando apenas en la estación seca, dependen de las carreteras oficiales como recaudadores. Muchas de estas carreteras, inicialmente picadas, terminan transformándose en importantes vías regionales.

Tres medidas podrán controlar y eliminar las interferencias causadas por las carreteras. Pueden ser controladas: primero - a través de las fotografías del satélite Landsat, cuyas imágenes estarían a disposición del Polonoeste; segundo: a través de helicóptero, como ocurrió con cierto resultado correctivo durante el Acuerdo Interinstitucional de Defensa de la Fauna y Flora de Rondonia, por intermedio de la acción del Batallón Florestal, en el Polonoeste, sobrevolando los límites de las áreas en los períodos secos. Todavía se puede perfeccionar la legislación y controlar las carreteras a través de previa autorización del IBAMA, incluso las aparentemente inocuas y de corta extensión, para que mantengan distancia de las áreas a ser preservadas.

Los ejemplos de la BR-364, sirven como argumentos: la carretera del condominio Fazenda Castanhal fue y es, pieza fundamental para las invasiones del Area Indígena de Doures; lo mismo ocurre con Lourdes la Carretera del Condominio Lunardelli, en las A.I.s Zoró y Cinta-Larga de Roosevelt. Como en el caso anterior, las carreteras van siempre acompañadas de prolongaciones de la faja 641 del proyecto Jarú del INCRA, en el A.I. Uru Eu Wau Wau, hecho por la Brumadinho; la RO-1, carretera de la casiterita, dando acceso a Ariquemes e interfiriendo en el A.I. Uru Eu Wau Wau; carretera del lobby de hacendados, liderado por la ex-alcalde de Espigão do Oeste, que permitió la invasión de varias agropecuarias en el A.I. Roosevelt, expulsadas por los indígenas; prolongamientos irregulares de varios proyectos del INCRA, como Alta

Floresta, en el A.I. Río Branco; Burareiro, Ouro Preto, Jarú, Bom Princípio y Mirante da Serra, en la A.I. Uru Eu Wau Wau; y la carretera de Zidolandia, improvisada por particulares y madereras, amenazando los aislados de Guaporé, entre Alta Floresta y Rolim de Moura de Guaporé.

Todavía hay casos más sofisticados de carreteras invasoras, contando con la omisión o la colaboración de funcionarios de la FUNAI, como los pasajes de transportadores de madera abiertos por las nueve madereras que desmataban el A.I. Río Mequens, a partir de la llamada "k cero" del INCRA; o la carretera dando acceso a haciendas "alquiladas" en tierra indígena, como ocurrió en el A.I. Pareci, seduciendo incluso a los indígenas a cambio de favores, como combustible o enfermerías y otros beneficios, en gran parte obligaciones del Estado brasileño como es la asistencia de la minoría indígena.

Carreteras y reservas ecológicas

En el estudio de Fearnside y Ferreira, se encuentran indicadas las carreteras oficiales, planificadas o en construcción, con graves interferencias sobre reservas ecológicas, como las "tres carreteras que van a cortar la Reserva Biológica de Guaporé: la RO-383, uniendo Santa Luzia a Pedras Negras; la RO-377, del río Guaporé la BR-429 y la RO-370, que va de Cerejeiras hasta la BR-429 (1985:90) donde existen indios aislados.

Y también: "otro caso es el de la Reserva Biológica del Jarú, antes denominada reserva forestal, creada en 1961, la cual tenía originalmente un área de aproximadamente un millón de hectáreas y que ha sufrido una serie de problemas. La incorporación de parte de la reserva al Proyecto de Asentamiento Dirigido Burareiro - destinado a promover empresas rurales de cacao - acarreó una drástica disminución de su área oficial de sólo 268.150 hectáreas, en 1979. La reserva nunca tuvo servicio de protección, de modo que un número indeterminado de posseiros abre claros dentro de sus límites. Aparte de esto, está sufriendo otras pérdidas con la abertura de una nueva carretera, la RO-357, unida al municipio de Ariquemes al Estado de Mato Grosso".

Años después de las advertencias de los especialistas del INPA, las reservas biológicas y forestales, los parques nacionales y el conjunto de las reservas de Rondonia, aumentaron nítidamente su exposición a la invasión y a la deforestación. Preocupa mucho la retórica de los planificadores en Brasilia, y poca la iniciativa tomada sobre el terreno. La constatación parte del documento "Tendencias del Desmatamiento", elaborado por la ex-SEMA/IBAMA, mostrando invasiones en todas las reservas durante 1988.

La cuestión es también relevante para las comunidades indígenas que coinciden, en varias situaciones, con las reservas ecológicas. De

acuerdo al estudio de la ex-SEMA, vía Landsat, todas están chocando con las frentes de desmatamiento. A pesar de no ser este el caso, valdría la pena realizar un estudio que comprenda estas reservas. Explicar, por ejemplo, desde su creación, ¿porqué la Reserva Biológica de Jarú no se encuentra con el río Ji-Paraná, como parecería obvio? ¿Porqué la Reserva del Urupá no fue interconectada al Parque Nacional de Pacaas Novos? ¿Cuál es la cuota de recursos en la defensa de estas áreas? ¿Cómo se permite que compañías mineras de casiterita y madereras liquiden los recursos naturales de la reserva forestal del Jamari?. Y así decenas de cuestiones todavía sin respuesta.

También es válido cuestionarse porque se decretaron estas reservas cuando las compañías mineras Mibrasa y Brumadinho tienen autorización para realizar investigaciones al norte del Parque Nacional de Pacaas-Novos, y el grupo Best en el sudoeste. Lo mismo ocurre con la Reserva Biológica del Jarú, con una concesión al grupo BRASCAN/BP; con la reserva en estudio en el Río Candeias, también cedida al grupo BRASCAN; la Mequimbras en la reserva forestal Urupá, etc.

Sin embargo, lo que más llama la atención, es la presencia de tres minas abiertas en actividad en la Floresta Nacional do Jamari, las compañías mineras Jacundá, Rondonia y Cachoeirinha. Casi la totalidad de esta reserva constituye una concesión minera al grupo BRASCAN/BP, que se encarga de destruirla. Al revés de una reserva preventiva contra compañías mineras, se hace una reserva para la minería.

Carreteras, después vienen las centrales hidroeléctricas y las compañías mineras

Un área extensa, como la de los Uru Eu Wau Wau superpuesta al Parque Nacional de Pacaas-Novos (ex-IDF/IBAMA), es bastante vulnerable a las obras públicas y privadas. La óptica dominante es que se trata de tierras subaprovechadas. A duras penas se consiguió modificar los trazados iniciales de las BR-429 y BR-421. Si no se modifican los proyectos, los grupos existentes en el A.I. Uru Eu Wau Wau podrán ser afectados por varios emprendimientos del sector eléctrico, y de compañías mineras privadas, aparte de las carreteras; incluso antes de la consolidación del contacto en curso.

El río Jamari tiene sus nacientes, y sus principales afluentes, en el A.I. Uru Eu Wau Wau. Es en este río que se construyó la Usina Hidroeléctrica de Samuel, de la Eletronorte. Desde el primer estudio, hecho en conjunto con el Museo Emílio Goeldi, la Eletronorte sabía que esta barrera podría afectar a grupos "arredios", entre los ríos Jamari y el Candeias. Lamentablemente, el concepto de impacto del sector eléctrico es limitado, intentando reducir la intromisión en el área indígena sólo

cuando se llega a reubicar a los indios. En el caso de los indígenas sin contacto, como sus tierras nunca están interdictadas o protegidas, no son tomados en cuenta. En un informe de la Eletronorte/FUNAI de 1981, se lee que "los grupos indígenas Urupa-in y Uru Eu Wau Wau, a pesar de localizarse en las margenes del Jamari, se desconoce su número y la localización de sus aldeas, por lo que no se previno los efectos sobre sus áreas".

De hecho, las aldeas están fuera del área de inundación. La barrera está en funcionamiento y se encuentra distante de los límites del A.I. Uru Eu Wau Wau. Sin embargo, jamás fueron realizadas expediciones para verificar la presencia de indígenas en las inmediaciones. Se sabe que hay indios Parintintin y Arikem sin aldeas, en las margenes del Jamari. Entre este río y el Candeias, existe también un grupo Karitiana que rechazó el contacto en la década del 60.

La interferencia de una obra sobre los indígenas debe ser medida también en términos de sus consecuencias indirectas. La más grave de ellas es provocar la presión de los lugareños sobre los indígenas, sea por la valorización de sus tierras, o por los numerosos reasentamientos, como ocurrió en Itaipu, Tucuruí e Itaparica. Pero todavía hay efectos a ser estudiados sobre el régimen de los ríos, las consecuencias en la ictiofauna y, por lo tanto, en la alimentación de los Uru Eu Wau Wau, que pescan río arriba de la Hidroeléctrica de Samuel. Son cuestiones mal estudiadas y todavía no se sabe que ocurre, por ejemplo, con los peces que necesitan ir río arriba a depositar sus huevos.

En cualquier hipótesis, y como mínimo, sería del interés de la Hidroeléctrica de Samuel que las nacientes del río Jamari fuesen convenientemente protegidas. Bastaría un convenio con el IBAMA y la FUNAI. No se tomó ninguna iniciativa, a pesar de ser un estímulo a la protección indígena, y del Parque Nacional de Pacaas-Novos, que la Eletronorte, por disponer de recursos superiores a estos órganos, colaborase en la defensa del norte del área, uno de los puntos más amenazados, exactamente en la cascada de Montenegro del río Jamari.

La Eletronorte tiene también, a mediano plazo, otro proyecto con interferencia sobre los Uru Eu Wau Wau. Se trata de la hidroeléctrica a ser construida en el río Ji-Paraná o Machado. Esta obra afectará gravemente a los Arara (Karo) y los Gavião (Icolei) del A.I. de Lourdes y otros indígenas sin aldeas y "arredios", implicando el reasentamiento de centenares de colonos. Están previstos, aparte de éste, denominado Ji-Paraná 14 (JP 14), otro aprovechamiento, el JP-04, que podrá afectar dos áreas Tenharim. Existe un tercer aprovechamiento, todavía no descartado, en el río Jarú, JR-13, cuyos resultados sobre el A.I. Uru Eu Wau Wau no fueron estudiados. El JP-14 también afecta al río Jarú. Las nacientes del Jarú están en el A.I. Uru Eu Wau Wau.

Los grandes diques construídos por las subsidiarias de la Eletrobras, como la Eletronorte, no son estudiados en relación a los indígenas, desde el inventario de las potencialidades de las cuencas de los ríos. Los indígenas sólo entran en la lista de indemnizables, y esto en caso de no haber otra salida. Es de imaginar el tratamiento por parte de las pequeñas concesionarias estatales y regionales. Ultimamente la tendencia es la privatización del sector energetico. La Goes Cohabita, por ejemplo, pretende construir una pequeña hidroeléctrica en el río 12 de Octubre, en el área de los indios Nambiquara, manipulando, con la complacencia de la FUNAI, algunos líderes indígenas para que acepten indemnizaciones ridículas frente a la invasión y sus interferencias, como la carretera de acceso, desbordes de aguas, y la presencia de funcionarios en el área. Lo mismo ocurrió con la CEMAT, intentando manipular los Cinta-Larga de Serra Morena, para un acuerdo desventajoso.

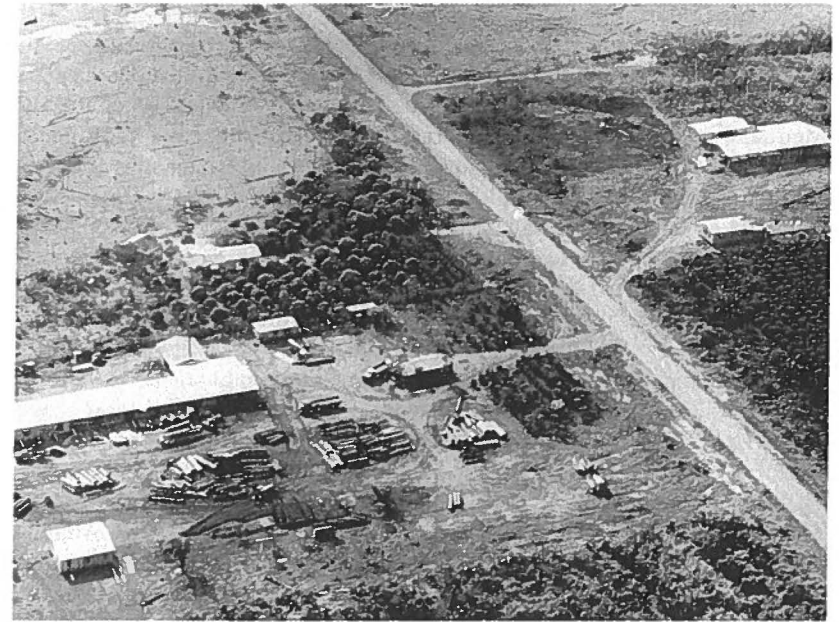
En este caso, se encuentran también las Centrales Electricas de Rondonia S.A. y la CERON. Su Plan de Aprovechamientos Hidráulicos de Pequeño y Mediano Porte, fue elaborado sin ninguna preocupación por los impactos socio-ambientales. Las centrales estatales están totalmente subordinadas a intereses locales e inmediatistas.

De los posibles aprovechamientos de la CERON, dos seguramente tienen interferencias sobre las áreas indígenas. La Hidroeléctrica de Avila deberá afectar el A.I. Tubarão/Latundê. El aprovechamiento de Paulo Saldanha, en el Río Branco, se da en una región de indio "arredios", bastante cerca del A.I. Uru Eu Wau Wau, de los probablemente aislados Arua, próximos al A.I. Río Branco.

Existen otros tres proyectos bastante amenazadores para el A.I. Uru Eu Wau Wau. Se trata de UHE Boca do Pompeu, en el río Ouro Preto, de otro aprovechamiento en estudio de las nacientes del río Pacaas-Novos, y el aprovechamiento del río São Miguel, que seguramente interferirá en las aldeas de grupos indígenas todavía no contactados.

Ninguno de estos aprovechamientos llegó, ni de cerca, a ser registrado cartográficamente para verificar su sobreposición o proximidad con áreas indígenas. Tampoco fueron consideradas otras consecuencias socio-ambientales sobre las poblaciones ribereñas. La planificación es orientada por criterios específicamente técnicos, sin tomar en cuenta los costos sociales. No hay, en la FUNAI, ni en el sector energético, ni en el DNER, o en el DNPM, cualquier prevención sistemática de interferencias de obras, como carreteras, hidroeléctricas o minería en las áreas indígenas, con caracter preventivo o correctivo. Es el grito del indio, o de los pocos que le son solidarios, que podrá corregir o atenuar los efectos, pero "a posteriori", si todavía fuera posible. En la mayoría de los siguientes casos sería fácil evitarlo "a anteriori":

UHE - Boca de Pompeu (A.I. Pacaas Novas)



Rondonia tiene hoy mas de 2.000 aserraderos y el norte de Mato Grosso unos 6.000

UHE - Río São Miguel (Uru Eu Wau Wau y aislados)

PCH - Cachimbo (en Paulo Saldanha, aislados)

PCH - Alta Floresta (aislados)

UHE - Primavera (desaldeados, arredios/Tubarão/Latundê)

Aprovechamiento - Río São Paulo (Tubarão/Latundê y aislados)

Aprovechamiento - Corumbiara (Tubarão/Latundê y aislados)

Aprovechamiento - Río Enganado (Tubarão/Latundê i aislados)

Aprovechamiento - Río Vermelho (aislados)

Aprovechamiento - Río Cabixi (aislados)

UHE - Avila (Tubarão/Latundê y aislados)

UHE - Samuel - convenio indispensable entre

IBAMA - FUNAI - Eletronorte para la defensa de las nacientes del Jamari y afluentes.

Los objetivos de la BR-429 y la BR-425 y su red de acceso, es estimular la extracción mineral y de ciertos ramales que serán abiertos con este fin. Es indispensable un estudio previo para que tales actividades no se den en área indígena, donde están prohibidas por la Constitución, y son nocivas a los indígenas.

Una medida previa indispensable es el registro en mapa, y la anulación de las autorizaciones de investigación o extracción como los concedidos a Mibrasa y a Oriente Novo/Brumadinho, entre los Uru Eu Wau Wau; Best, entre los Uru Eu Wau Wau y Río Negro Ocaia; Mequimbras, en Río Branco; Oriente Novo, en Ribeirão, Lage y Karipuna; y Minas Aliança, entre los Karipuna. Estas autorizaciones estaban registradas en los estudios de la asesoría del DER-RO, Proconstec, destinados justamente a la previsión de vías secundarias de la BR-429, que como se ha visto, son peligrosas para los indígenas. Es curioso que el DER-RO haga sus planes en estrecho contacto con las compañías mineras, sin otras preocupaciones socio-ambientales.

En el estudio hecho por el Cedi-Conage, fueron también indentificadas otras autorizaciones de investigación al sur de Rondonia: Metalcon, Top Sol, y Rondon entre los Tubarão/Latundê; CPRM, en el Río Mequens, CPRM, Sdo. Service y Cacimba, en el Río Branco, Brascan, Best, South A.P., Serra da Alvorada, Pompéia, CPRM, Vale da Muralha, en los Uru Eu Wau Wau; Ceriumbras, en los Uru Eu Wau Wau y Río Negro Ocaia; Brascan, en los Karitiana, Brumadinho, Minas de Aliança, en el Lage y Ribeirão. En 1986 habían, para el área de influencia del Polonoreste, en Rondonia y norte del Mato Grosso, un total de 396 autorizaciones y pedidos de estudios minerales incidentes sobre veinte y cinco áreas indígenas, cubriendo más de dos millones de hectáreas.

Todavía más grave sería el descontrol de la acción de compañías mineras y garimpeiros en las áreas de indios aislados, como se vio en el pasado con los Yanomami, Waimiri/Atroari y Uru Eu Wau Wau.

BR-429 y 425. Comprometen el Guaporé y Mamoré

El asfaltado en curso de las BRs-429 y 425, ya traficables en todas las estaciones, permite prever su influencia como polo de atracción, después de la pavimentación. Un mapa resumiendo las tendencias de desmatamiento en Rondonia, de la ex-SEMA, encomendado por el Polonoroeste, mostró el elevado grado de deforestación y ocupación en las margenes de estas carreteras. La BR-429 fue esencial a la expansión de localidades como Mirante da Serra, Alvorada do Oeste y, más recientemente, São Miguel, Bom Princípio y Novo Destino. A través de las redes viales irregulares de los transportadores de madera, se interconectó con la expansión que provenía de Pimenta Bueno y Rolim de Moura. La carretera irregular que avanza de Alta Floresta a Rolim de Moura do Guaporé, une las madereras y al proyecto privado Zidolandia, y es la amenaza más grave, sumada a la conexión, también privada entre Costa Marques y Guajará-Mirim, o sea, entre la BR-425 y la BR-429.

La pavimentación de la BR-429, asegurando el tráfico para todas las estaciones, tenderá a tronarla en eje de la ocupación ya iniciada en todo el Vale do Guaporé. Su conexión con Guajará-Mirim, a través de la carretera vía Costa Marques, o por la BR-421, comprometerá también el Vale do Mamoré y, así, todas las últimas regiones preservadas en Rondonia. Las conexiones irregulares pueden ser previstas por las tendencias que se constatan en las fotos del Landsat. La planeada BR-370, conectando la BR-429, al este con Cerejeiras y Vilhena y al oeste con la BR-421, con Guajará-Mirim Mutum-Paraná, en la BR-364, indican que la BR-429 será el polo de todo el sur de Rondonia, desde la BR-364, al norte hasta el límite de Rondonia con Mato Grosso, al este teniendo el Guaporé al sur, y el Mamoré y la BR-425 al oeste.

Para efecto del análisis de interferencias de las BRs-429 y 425 pavimentadas sobre las comunidades indígenas, se puede considerar prácticamente todas las áreas indígenas existentes en el sur y oeste de Rondonia. Así, este diagnóstico sólo puede ser comprendido como una contribución a un plan adecuado de manejo de los valles de los ríos Guaporé y Mamoré. Este plan, así como estas medidas previas que fueron recomendadas directamente al gobierno, sin resultados, deben darse como imperiosos condicionantes anteriores al asfaltado. Lo contrario sería abdicar del interés general y a largo plazo, orientador del gobierno democrático, en favor de la presión inmedatista de las constructoras y de fortuna fácil y depredatoria de minorías. Desde hace un tiempo, gobierno y progreso ya no se confunden con la construcción de carreteras. Exige una visión previa de la influencia de su impacto y la orientación del proceso de ocupación que de ellas decorre.

Las BR-429 y 425, sumadas a la BR-421, afectarán: El Area Interdictada Karipuna, y Las Areas Indígenas Ribeirão y Lage. En el área de influencia, todas las del sur de Rondonia, las áreas indígenas: Tubarão/Latundê, Río Mequens, Río Branco, Guaporé, Sagarana, Pacaas-Novas, Río Negro Ocaia y Uru Eu Wau Wau. Súmese también los grupos indígenas no identificados, los dispersos o sin aldeas, aparte de las reservas forestales de la región.

Area Indígena Tubarão/Latundê

Estos indios son parte de los numerosos grupos contactados en el siglo XVII por las expediciones portuguesas (Bandeiras) que alcanzaron al Río Corumbiara, donde se encontró oro. Allí se abrigan los sobrevivientes de tres grupos indígenas: los Latundê y Sabanê, subgrupos Nambiquara y los Aikana, de lengua aislada y poco estudiada. Los Nambiquara que pertenecen a los grupos más septentrionales no aceptaron el contacto de la Misión Rondon, a inicios de este siglo. Tanto ellos como los Aikaná,

así como numerosos otros grupos de la margen derecha del Guaporé, mantuvieron contactos con la sociedad mayoritaria, y más tarde a partir de los cauchales. Antes, resistieron como pudieron a los garimpeiros y cazadores de esclavos.

Antes de la FUNAI, creada en 1967, que llegó ahí recién en 1975, solamente en dos oportunidades hubo presencias oficiales en la región: la expedición científico-mineral de la Misión Rondon, dirigida por el teniente Estanislau Zach, que buscaba las minas de Corumbiara y de Urucumacua, en los años 30, y el puesto Ministro Pedro de Toledo del SPI, en 1945. En la década del 40, el SPI desactivó el puesto Ministro Pedro de Toledo, por las dificultades de acceso a esta región e intentó llevar consigo a los indígenas, pretendiendo instalarlos en colonias agrícolas como la de Foz do Guaporé y la Rodolfo Miranda, donde hoy encontramos la ciudad de Ariquemés. Los indígenas huyeron. Parte de los trasladados se dispersaron y un gran número de ellos murió en epidemias.

Cuando en Brasilia se loteó de manera injusta el Proyecto Corumbiara, a inicios de la década del 70, las tierras de estos y otros grupos fueron tituladas en nombre de particulares, a veces enparentados, en lotes de dos mil hectáreas para la explotación agropecuaria. La resistencia de estos y de otros indígenas del Guaporé, algunos hasta hoy aislados, obligó a la demarcación del área indígena Tubarão/Latundê. Tubarão es un apodo que los habitantes del lugar atribuían a los Aikaná.

La FUNAI interdictó 200 mil hectáreas en el área, cubriendo inclusive las tierras de grupos hasta hoy "arredios". Los indígenas terminaron con 118 mil hectáreas, después de varios conflictos FUNAI-INCRA, que culminaron en la justicia. Vale la pena recordar que los indígenas fueron transferidos de las tierras más fértiles, situadas en los lotes 21 a 28 y 31 a 38, del Proyecto Corumbiara, para las de peor calidad, en la gleba 11, por fuerza de intereses económicos y locales.

La asistencia de la FUNAI en el área es precaria e intermitente. Ultimamente los indígenas vienen recibiendo influencia del fanatismo de grupos protestantes fundamentalistas, a través de indios-pastores Terena convertidos. El área fue demarcada físicamente en el terreno, pero demoró para ser homologada o registrada por escribano y en el SPU, debido a la presión de militares todavía aferrados a la teoría de la "seguridad nacional", por situarse en la región de fronteras, a pesar de estar a decenas de kilómetros de Guaporé. La presión actual sobre esta área viene de Vilhena, pero la apertura de una carretera asfaltada, en dirección al Guaporé, no dejará de traer mayores consecuencias que los accesos improvisados a Vilhena.

Area Indígena Mequens

Toda historiografía de Guaporé se refiere a estos indios Mequenes, registrándose varios intentos de fijarlos en aldeas junto a misiones jesuítas, en el siglo XVIII. En la década del 30 aceptaron el contacto con recolectores de caucho, cuando fueron prácticamente esclavizados en el régimen de "barracão" (vivienda destinada a los productos), trabajando por alimentos y vales. Fueron diezmados por epidemias sucesivas. La FUNAI fue incapaz de atenderlos en una epidemia de sarampión en 1983 que costó la vida a 25 indios. En 1985, una operación conjunta de la PF-FUNAI-IBDF-INCRA-POLONOROESTE, retiró del área a nueve madereras que la deforestaban, abriendo caminos en medio de las aldeas indígenas. Una de las tribus abrió una serrería, en cuyo patio se encontraban más de 500 mil dólares de caoba para exportación.

El área todavía no fue regularizada, por presión de los sobrevivientes del régimen anterior, ligados a la concepción de la "seguridad nacional". Continúa prácticamente sin asistencia por parte de la FUNAI y sufre constantes amenazas de las madereras y agropecuarias. Estos grupos también son sobrevivientes del intento del SPI de transferirlos para las colonias agrícolas, ocasión en que parte de ellos se refugiaron en la selva y otros huyeron de los barcos en que fueron tomados prisioneros. Más tarde pasaron a trabajar para los seringueiros que avanzaron sobre sus tierras. La presencia de un seringueiro boliviano hizo que la FUNAI, durante la gestión de Alvaro Villas Boas, los considerase a todos bolivianos, por sugestión de la maderera Lavrama, la principal invasora, contrariamente al consenso y las evidencias etnohistóricas.

Los invasores están regresando al área. Una carretera asfaltada en la región será un canal más de conexión con la llamada "k cero" del proyecto Corumbiara do Incra, que estimuló a los invasores.

Area Indígena Río Branco

En esta área se encuentran los sobrevivientes de grandes pueblos que dominaban el Guaporé, como los Tupari, Macurap, Corumbiara, Aruá, Jabuti, Aricapú y Canoé. Mantuvieron contactos intermitentes con misiones jesuitas en las inmediaciones hasta la llegada de los seringueiros a inicios del siglo, cuando fueron también sometidos al régimen de semi-esclavitud de los "barracoes". Bajo la pista de aterrizaje existe un cementerio con más de 400 muertos, como consecuencia de una única epidemia de sarampión en la década del 50.

Esta área fue demarcada por el Polonoroeste, en 1983. Quedaron fuera, la Cachoeira de Paulo Saldanha y la aldea del Palhal, en la reserva Biológica do Guaporé. Una operación (1986) del Acuerdo

Interinstitucional para la Defensa de la Flora y Fauna de Rondonia, de la PM-FUNAI-IBDF-Polonoroeste, sorprendió allí la acción de madereras, en particular de la Estil y subcontratadas, aprehendiendo inclusive tractores y grandes máquinas aplanadoras, aparte de 3 mil troncos de madera.

Un peón de la madeira intentó recuperar un tractor y fue muerto por los indígenas, que creyeron que era un ataque nocturno ya que el invasor, al oír ruidos, disparó a la noche, según testimonios. Las amenazas de invasión se dan al nordeste del área, a partir de prolongaciones ilegales de las líneas 50, 60 y 70 y otros del proyecto agrario del Inca en Alta Floresta. Existen varios desmatamientos, según estudios hechos por la SEPLAN-RO, a partir de las fotos del Landsat. Hay penetraciones también al nordeste, de ramales y picadas que parten de la propia BR-429, en la altura de Bom Princípio, proyecto agrario que se transforma en ciudad.

Grupos "arredios" de las inmediaciones, al norte, nordeste y oeste, también no fueron considerados en la demarcación. La asistencia de la FUNAI es precaria y eventual. El contacto se realizaba vía Guajará-Mirim, por el Guaporé y Mamoré, llevando de 8 a 30 días. Durante bastante tiempo los indígenas reivindican la mejoría de una pequeña carretera de 10 km., conectando la aldea central S. Luis a las líneas del Inca, para poder vender caucho y otros productos a precios más ventajosos en los mercados de Alta Floresta y Cacoal. Las invasiones en esta área, los conflictos y la malaria, son consecuencias de la apertura de la BR-429 y de las carreteras del INCRA.

Area Indígena Guaporé

Es una antigua colonia agrícola del SPI donde, en los años 40, se pretendió concentrar, como reserva, a todos los sobrevivientes indígenas del Guaporé y Mamoré, sin resultados. La concentración de los indígenas liberaba sus tierras a los seringueiros. Funcionarios del SPI llegaron a vender las tierras liberadas a los extractores de caucho. El área Guaporé, antiguamente llamada de Ricardo Franco, abriga a sobrevivientes Tupari, Macurap, Orouari, Aruá, Jaboti, Aricapu, Mequen, Sakirabiar, Ajurú (Wayoro), Massacá, Canoé y Arara.

El área donde en las últimas décadas vivieron solamente indígenas, en una zona que limita entre los Tupi de Guaporé y los Chapacura de Mamoré, fue mal demarcada, dejando afuera a aldeas y plantas de caucho. Están siendo realizados estudios complementarios, pero la regularización jurídica del área indígena está también comprendida en el grupo de presión de la anacrónica ideología de la "seguridad nacional". El asfaltado de la BR-429 traerá invasores hacia un área hoy

comparativamente calma, como las demás de Mamoré. Ya se abren carreteras improvisadas de Costa Marques a Guajará-Mirim, amenazando las áreas Guaporé, Sagarana, Río Negro, Ocaia, Pacaas-Novas, Lage y Ribeirão. Estas carreteras irregulares comprometen también las reservas de extracción de las regiones de Cautário y de Mamoré.

Area Indígena Sagarana

Tierras tradicionales Orouari, fueron ocupadas en la década del 50 por una misión franciscana, ligada al entonces prelado de Guajará-Mirim, con el nombre prosaico de Recuperación del Género Humano. Allí ya vivían diversas familias Canoé. Uno de los últimos grupos Orouari contactados, Oroboni, fue transferido para Sagarana en 1969. Quince murieron de epidemia durante la transferencia. En la época de su fundación, Sagarana fue entregada a un encargado, un joven boliviano que trataba a los indígenas con extremo autoritarismo. Más tarde, los indígenas pasaron a ser atendidos por cooperantes técnicos franceses, que cambiaban el servicio militar por trabajos sociales en el Tercer Mundo. La atención médica es mejor que con la FUNAI.

Sagarana depende de la diócesis de Guajará-Mirim, y es sustentada con recursos de grupos tercermundistas europeos y por el trabajo de los indígenas. La vacilación en resolver la regularización de las tierras trajo como consecuencia, en las últimas décadas, la disminución del área, de 30 mil para alrededor de 9.500 hectáreas. Sagarana está sólo interdictada. El Estatuto del Indio (Ley 6001/73) permite la transformación de estas tierras en Dominio Indígena, fuera del control de la FUNAI, inalienables pero destinadas al pleno y autónomo usufructo por parte de los indígenas. Podrían ser regularizadas también en acuerdo con la llamada ley de "usocapiao", una vez que los indígenas allí están desde hace décadas, aparte de ser parte del patrimonio inmemorial de los grupos del Guaporé y Mamoré. El área es contigua al A.I. Guaporé, y podría ser demarcada simultáneamente. Pero existe otro probable obstáculo: el grupo militar ligado a las teorías de la guerra fría y de la "seguridad nacional", por ser área fronteriza. También será afectada por las carreteras del sur de Rondonia, en particular por la conexión de la BR-429 de Costa Marques, con la BR-425 en Guajará-Mirim.

Area Indígena Pacaa Nova

El área Pacaa Nova es la más numerosa de Rondonia, reuniendo diferentes grupos Orouari, en particular los Orodão, y algunas decenas de Oroboni, Oroin, Oroat, Ororam y Ororamtxiem. Fue la región donde, en la década del 50, se llevaron adelante los primeros contactos con los

Orouari. Estos grupos ocupaban desde tiempos inmemoriales la margen derecha del Mamoré y sus principales afluentes. Fueron empujados, a finales del siglo, con el ciclo del caucho, en dirección a las nacientes de los afluentes del Mamoré.

Vivieron toda la primer mitad de este siglo en conflicto con seringueiros y con la construcción de la EFMM. En la década del 50 resistieron a los primeros proyectos de colonización oficial, como las colonias Iata y Sidney Girão. Fueron víctimas de incontables masacres, donde no faltaron "jagunços" (matones), inclusive por parte de peruanos que eran especialmente contratados para eso.

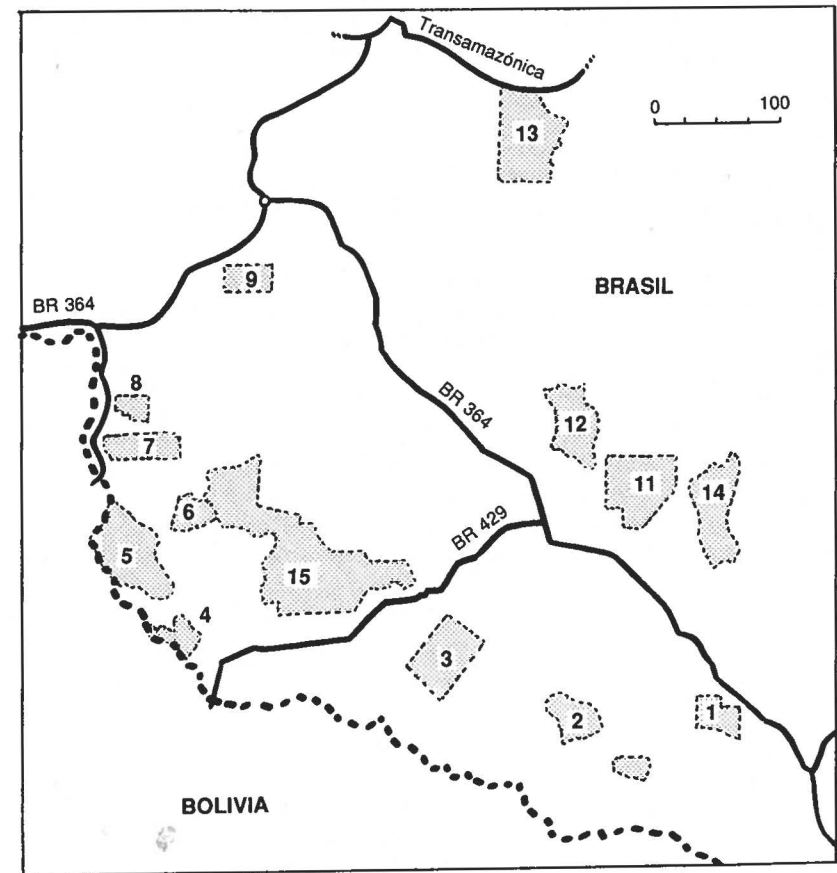
El área fue demarcada en el transcurso del Proyecto Rondon, pero tardó en ser homologada y registrada en los registros públicos y en el SPU, debido al grupo de presión militarista ligada a la ideología de "seguridad nacional", por estar localizada en la frontera. En la época del contacto se permitió que ribereños se instalasen dentro del área, en los ríos Sotério o Negro do Mamoré, y en el propio Pacaa Nova. El Incra demoró en tomar providencias para la reinstalación de los ribereños, algo que ocurrió tras la presión directa de los indígenas, evitándose así un enfrentamiento.

La asistencia de la FUNAI es precaria, debido a sus problemas estructurales. Los indígenas, desde los primeros momentos de contacto, están sujetos a la acción fanática de misioneros canadienses, norteamericanos y brasileños de la "New Tribes" (Nuevas Tribus), protestantes fundamentalistas. Son víctimas también de la pesca depredatoria a dinamita en sus ríos, y de comerciantes que pagan precios irrisorios por su exedente comerciable. La situación de salud es precaria, sin haber mejorado a pesar de los recursos del Polonoeste, pero también por la incompetencia administrativa. Una carretera asfaltada aumentaría las invasiones, ya que hoy el acceso es posible sólo por barco, manteniendo el área relativamente aislada.

Area Indígena Río Negro Ocaia

La historia de contacto de estos Orouari es semejante y subsecuente a la de los Orodão, del río Pacaas Novas. Son también en su mayoría, del grupo Orodão, a pesar que, por razones de casamiento, se encuentren representantes de los otros grupos Orouari de Mamoré. Tuvieron más suerte, ya que sus tierras fueron demarcadas y homologadas por el Proyecto Rondon, consideradas excluidas de la faja de fronteras.

También están sujetos a las acciones de la Nuevas Tribus, que cuentan con poderosos aliados en la Administración Regional de Guajará Mirim y con complicidades en la alta jerarquía de la FUNAI en Brasilia.



El sistema de carreteras en Rondonia y las areas indígenas. A. I. Tubarão.- Latundê (1), Mequens (2), Rio Branco (3), Guaporé (4), Pacaas Novas (5), R. Negro Ocaia (6), Igarape Lage (7), Riberão (8), Karipuna (9), Igarape Carere (10), Sete de Setembro (11), Igarape Lourdes (12), Tenharin (13), Roosevelt (14), Uru Eu Wau Wau (15).

El área del Río Negro Ocaia sirve de refugio a algunas familias Oroin, sobrevivientes de la masacre promovida por el seringueiro Manoel Lucindo, en las nacientes del Pacaas Novas, en 1963, diezmando una aldea entera. El seringueiro continúa invadiendo la tierra de estos indios, en el A.I. Uru Eu Wau Wau. La acción de la FUNAI consistió en retirar las víctimas y no el invasor. La conexión de Costa Marques (BR-429) con Guajará-Mirim (BR-425), no dejará de traer invasores para esta área que

se encuentra relativamente aislada y de la cual fueron retirados y reasentados los pocos ribereños no indígenas.

Area Indígena Lage

El área del Lage es el resultado de la pos-guerra que llevó a la atomización de los grupos Orouari, a partir de la valorización del caucho. Abarca principalmente a los sobrevivientes Ororamtxien. Estos indígenas fueron atraídos para el Lage, y concentrados para permitir el proyecto de colonización Marechal Dutra, iniciado en 1945. Esta área era continua con el PI Ribeirão. Fue desmembrada cuando se la demarcó a partir del Proyecto Rondon, durante el régimen militar.

Cercada de colonos, sufre de alta incidencia de malaria y verminosis, pues los recién llegados se quedaron con las nacientes de los ríos. Las invasiones son constantes, dada la proximidad con la BR-425 y la ciudad de Guajará-Mirim, principal centro urbano del Mamoré. La secta "Nuevas Tribus" fue expulsada del área. Ahora por lo menos les resta una pequeña porción de tierra, demarcada y regularizada. Sufrirán las consecuencias del asfaltado de la BR-429, debido a que ofrecerá un nuevo flujo colonizador del Mamoré, conectado con el asfaltado en curso de la BR-425, por iniciativa de la prefectura de Guajará-Mirim y con apoyo estatal.

Area Indígena Ribeirão

Fue donde el SPI, en los años 40, inició la atracción de los Orouari, en el entonces llamado puesto Mayor Amarante. Esta área fue desmembrada del Lage durante la demarcación improvisada por el Proyecto Rondon. Presenta grandes desmatamientos, confirmados por las fotografías del Landsat.

Recientemente hubo una grave epidemia. A pesar de la proximidad de Guajará-Mirim, y de las facilidades de acceso, la asistencia médica es precaria debido a la deficiente administración de la FUNAI. Seguramente aumentará sus dificultades con el asfaltado de la BRs-421, 425 y 429 que están interconectadas.

Area Interdictada de Karipuna

Unos 70 indígenas Karipuna fueron contactados en 1978, restando ocho sobrevivientes tras las epidemias de contacto. Hoy posiblemente queden unos veinte indios en total. Otros grupos mayores, emparentados a estos Kawahíwa, no aceptaron el contacto, encontrándose aislados en las inmediaciones. Tanto el área interdictada, como los aislados, se

encuentran gravemente amenazados por la BR-421 y por proyectos irregulares de colonización. Más recientemente, garimpeiros provenientes de Roraima, comenzaron a invadir el área. Estos indígenas, emparentados con los Uru Eu Wau Wau, resistieron a la EFMM y a los seringueiros. De un grupo que aceptó el contacto con el SPI, en los años 40, resta apenas un sobreviviente: es el intérprete. A esto fueron reducidos los indígenas que aterrorizaron el inicio de la colonización de Rondonia. La red vial de la BR-421 también deberá alcanzar el área Karipuna, así como picadas de los proyectos de colonización en las vecindades.

Grupos Indígenas no identificados Aislados y sin contacto

Estos serán los grupos más expuestos a las consecuencias de las BRs 421, 425 y 429, y al avance de la colonización en el sur de Rondonia, producto de la pavimentación. Deberían ser localizados, identificados y sus tierras garantizadas antes de cualquier tipo de proyecto de colonización en la Amazonía. Hoy se defiende el punto de vista que ni necesitarían ser contactados. Generalmente los lugareños, ribereños y seringueiros, consiguen trazar un cuadro bastante aproximado del área que ocupan los indígenas, permitiendo así su protección. Las barreras o árboles derribados que colocan en el camino de los invasores, indican límites que la colonización debería respetar. La protección que realmente necesitan del Estado es para la salud y contra los invasores.

Es precaria la protección de la salud y tierras de los indígenas ya contactados, es el caso de los llamados peyorativamente "arredios", o "bravos", donde la agencia indigenista oficial viene mostrando su ineficacia, en particular en zonas de gran expansión, como el Polonoeste. La BR-429 y su red vial planificada o irregular, seguramente incidirá sobre estos indígenas, como ya lo hizo, en el Río Muqui, en el Río Manoel Correia, en Río Branco, en Cautário, etc.

Igarapé Omeré

La reciente masacre de un grupo de indígenas en la región del río Corumbiara, en pleno final del siglo veinte, constituye uno de los episodios más sombríos del Polonoeste. En 1984, un grupo de indios desconocidos flechó una serrería denominada Xipinguai, en el municipio de Cerejeiras. Advertida por lugareños, la FUNAI realizó una expedición de reconocimiento. Los indígenas que acompañaron a los funcionarios encontraron huertas recién plantadas, "malocas" destruidas por tractores (y también cartuchos quemados), en las inmediaciones de Igarapé Omeré.

Tras las presiones de grupos humanitarios, y de funcionarios responsables de la FUNAI, el área fue interdictada. Los hacendados y madereras invasoras ganaron un recurso en el juzgado de primera instancia, por la liberación del área. La segunda instancia volvió a garantizar la interdicción del área para fines de identificación del grupo indígena desconocido. A pesar de salir victoriosa ante la Justicia, la FUNAI liberó el área a los hacendados.

Las principales señales de presencia indígena se daban en la Hacienda Yvipitã. Según informaciones de lugareños, los indígenas resistieron al avance de un tractor sobre sus cultivos. Vale la pena recordar que fue en este mismo grupo de haciendas que la PF y el Ministerio del Trabajo encontraron el mayor número de víctimas de esclavitud blanca y violencia contra trabajadores en el Estado de Rondonia. El propietario de la Hacienda Yvipitã, Antonio José Junqueira Villela, responde a proceso por asesinato de garimpeiros. Incluso durante el período de interdicción, los hacendados prosiguieron los desmatamientos, buscando la destrucción de vestigios indígenas.

La Policía Federal constató las señales de presencia indígena, identificados por los funcionarios de la FUNAI, pero no prosiguieron las verificaciones relativas a las denuncias e indicios que una decena de indios fueron allí asesinados bajo el mando de hacendados. Una de las principales testigos ha huido temiendo represalias. El equipo oficial de "atracciones de arredios" de la FUNAI visitó recientemente el área, diciendo que los invasores eliminaron prácticamente los vestigios y que, si hay sobrevivientes, se deben haber retirado a una zona más segura. Los asesinos impunes, los indígenas muertos o que escaparon expulsados de sus tierras, es un riesgo que corren los grupos todavía aislados, generalmente poco numerosos y temerosos de los fusiles de los colonizadores. La red vial de la BR-429 no dejará de tener ramificaciones hasta el Omeré.

Ríos Massaco, Colorado, Terebinto, São Simão, Baía Rica y Río Branco - Aruá o Desconocidos.

Un grupo de funcionarios de la FUNAI se encuentra presente en esta región por recomendación del equipo de evaluación del Polonoeste. Hay señales recientes, probablemente del mayor grupo todavía aislado en el Guaporé, hoy ya afectado por la BR-429. Fueron vistos por funcionarios del INCRA en la abertura de una de las líneas del proyecto Nova Brasilândia. Estos indios siguieron al equipo militar que demarcó el PI Río Branco, durante la abertura de las picadas del límite nordeste, que cruzó dos aldeas recién abandonadas, pareciendo abrigar a decenas de indígenas. Un camino, conduciendo a un "tapiri" (choza), fue

encontrado por funcionarios del IBDF, al nordeste de la Reserva Biológica del Guaporé. Los pocos sobrevivientes Aruá (Tupi-Mondé) del Río Branco, informan tener parientes próximos en las inmediaciones, pero que rechazan el contacto.

Algunos seringueiros se refieren a una zona indígena donde no se atreven a entrar, en los cauchales Baía Rica y Colorado. Un seringueiro se habría casado con una india, tras una visita de indígenas desconocidos y a veces recibe visita de los parientes de ella, en las margenes del Guaporé. Un grupo desconocido estaría apareciendo con frecuencia en la Hacienda Pau D'óleo, del Gobierno de Rondonia. Indígenas desconocidos habrían colaborado con la abertura de una hacienda, llamada Santo Antonio, del Sr. Barbosa, en el río Colorado. Serían 300, pero tras una epidemia quedarían unos 70, según informaciones de un Macurap del Río Mequens.

Hay mapas de la FUNAI mostrando "malocas" de indios desconocidos en la Serra dos Parecis, en la altura de las nacientes de los ríos indicados y en las numerosas islas comprendidas entre el Río Branco y el Mequens, y en las nacientes de estos. Un hacendado, conocido como "coronel" Antonio, ligado a un grupo Dínamo, abrió una carretera para retirar madera de la reserva biológica del Guaporé, donde se encuentran muchas señales de estos indios, inclusive arcos y flechas. La mayor invasión se da a través de un proyecto irregular de colonización llamado Zidolandia, impulsado por un ex-alcalde de Alta Floresta. La intención es abrir una carretera de Alta Floresta a Rolim de Moura do Guaporé, también sin ninguna medida ambiental preventiva, o de protección a los indígenas. Parte del área ocupada por los indígenas desconocidos coincide con la reserva biológica del Guaporé, donde fueron vistos por funcionarios de la FUNAI. Deberían estar protegidos, pero el IBAMA viene tolerando madereras y colonos dentro del área.

Ríos S. Miguel, Bananeiras, Jurupari, Manuel Correia, Palmelenhos, Miquelinhos Urupáin o Poruborá

Todos los seringueiros que intentaron instalarse en estos ríos fueron atacados. La BR-429 atravesó esta región al medio, sin ningún trabajo previo de identificación por parte de la FUNAI. Allí, los indios desconocidos mataron a dos peones e hirieron a un geólogo de la Mineração Pompéia, trabajando para el grupo Sopemi. En estas inmediaciones un garimpeiro habría presenciado la reciente masacre de indígenas, según informaciones jamás verificadas, que prestó a la Policía Federal en Porto Velho. Podrían ser parte de los Kawahíwa/Uru Eu Wau Wau fuera del área demarcada, como el grupo Jururei, a quien se refieren

con insistencia los Uru Eu Wau Wau, que invitaron a la FUNAI a visitarlos.

Ríos Muqui y Ricardo Franco - Jururei Desconocidos Kawahíwa

En 1910, la Misión Rondon se encontró con indios en esta región. Claude Lévi-Strauss convivió con un grupo aislado Kawahíwa en el Río Muqui, al final de la década del 30, conforme a la descripción de Tristes Trópicos (1981:315). En la década del 60, unos seringueiros fueron atacados en Muqui y en Ricardo Franco. El área Uru Eu Wau Wau cubre las nacientes, pero no los ríos medios, y otras nacientes de la Serra de Moreira Cabral, expuestos a la colonización que la BR-429 estimula.

Recientemente, algunos colonos informaron a la Camara Municipal de Ji-Paraná, que vienen siendo atacados por indígenas a cuatro kilómetros de los límites del área demarcada de los Uru Eu Wau Wau. Una expedición de la FUNAI mantuvo un rápido contacto con una pareja de indígenas en el Río Muqui, también fuera del área. La mujer hablaba Tupi-Kawahíwa, según el intérprete de la FUNAI. La colonización y la BR-429, ocuparon este río en una velocidad que difícilmente será acompañada por la FUNAI, que ya se encuentra por detrás de los acontecimientos. El Incra lotea las inmediaciones del área. Mataron a dos colonos y arrojaron los cadáveres hacia la otra margen del Muqui, mostrando su límite de tolerancia.

Ríos Sotério, Cautário y Pacaas Novas

Indios desconocidos visitan esporádicamente, las A.I.s Río Negros Ocaia, Guaporé y Riberão. Los Uru Eu Wau Wau informaron que hay otro grupo, no Kawahíwa, los Araparaquara, en la misma dirección, que vivirían en un terreno que se transforma en isla durante las lluvias, saliendo durante el período seco a cazar y pescar. Esta región será en breve afectada por la expansión de la BR-429, a través del ramal que la conectará a la BR-425. Los Orouari se refieren a grupos aislados de su misma etnia en la región.

Río Jaci-Paraná, Mutum-Paraná, Capivari y Formoso Karipuna/Kawahíwa

Desde inicio de siglo existen noticias sobre estos indígenas. La FUNAI hizo una expedición de reconocimiento al Jaci-Paraná. Los lugareños informaron que los indios se movían con mayor frecuencia por el

Capivari y el Formoso. Rechazando todo contacto en 1978, durante la pacificación de los Karipuna.

Río Jamari y Candeias - Karitiana o Ariken

El sertanista Benamour Fontes, de la administración de la FUNAI en Porto Velho, recibió informaciones recientes de un seringueiro sobre estos indígenas. Los Karitiana confirman que, de hecho, una parte del grupo se negó al contacto en el Candeias, antes de la transferencia del grupo para el río Das Garças. Los Uru Eu Wau Wau se refieren a un grupo en la Serra do Tracoá, pero no se sabe si podrían ser los mismos.

Indios sin aldeas o dispersos

Son familias, a veces individuos, que se encuentran entre los lugareños, sobrevivientes de grupos extintos, hablando el portugués con dificultad. La FUNAI no tiene un proyecto de atención, y soluciones diferenciadas para estos casos.

Parintintin - Ríos Madeira, Machado, BR-364. Los Parintintin se dispersan por falta de garantías en sus tierras en torno del Río Madeira. Tras un estudio de su situación se podría unificarlos con facilidad.

Massacá, Campé - Porto Velho, Rolim de Moura (Foz do Mequens). Existen dos familias en el Ministerio de Agricultura, a 5 km de Porto Velho. Fueron dispersados por las idas y venidas promovidas por el SPI. Algunos son funcionarios, otros están en Sagarana, otros en el A.I. Tubarão/Latundê. No hay estudios sobre estos casos.

Macurap, Sakirabiar - Rolim de Moura (Foz do Mequens) Ji-Paraná, Guajará-Mirim, Costa Marques y Colorado. Abandonaron la región del Mequens, atemorizados por las amenazas de los invasores. Una vez demarcada el área, es indispensable para ellos la opción de regreso a la tierra que les pertenece.

Arikem - Floresta Nacional de Jamari - Río Jamari. Con la invasión de Colonia Rodolfo, creada por el SPI, hoy transformada en la ciudad de Ariquemes, los Arikem se dispersaron. Existe un matrimonio viviendo cerca de una cascada, en tierras tituladas a un hacendado, a algunos kilómetros de Ariquemes. Un ingeniero forestal del ex-IBDF, que respondió por la Floresta Nacional de Jamari, dice haber oído hablar de algunas familias que vivían allí.

Palmelenho, Poruborá - Limoeiro y Porto Murtinho. Varias familias sobrevivientes, viviendo con lugareños en los límites de la Reserva Biológica do Guaporé, en Limoeiro. Fueron visitados en las investigaciones para este trabajo. Hay necesidad de hacer un profundo estudio sobre la situación en la que se encuentran ya que habrían sido expulsados por funcionarios del ex-IBDF de un sitio que les fue destinado por Rondon en 1915.

Jaboti/Ajuru/Wayoro - Seringal dos Quintões. Están en un cauchal fuera de uso, en las proximidades de Rolim de Moura do Guaporé. El seringueiro vendió el título a un hacendado que quiere expulsarlos de Serrinha, valorizado por la carretera de Alta Floresta. Para evitar el conflicto, la FUNAI en vez de proteger sus derechos, transfirió parte de estos indígenas para el estuario del Guaporé.

Orouari, Oroin - Guajará-Mirim, Seringais Parati e São Luís. Algunos Orouari estarían viviendo en un barrio de Guajará-Mirim. En cuanto a los Oroin, son los supervivientes de la masacre ocurrida en la naciente del Río Pacaas Nova en 1963, los que no están refugiados en el Río Negro Ocaia. Una de las supervivientes serviría de empleada doméstica en la familia Bennessby, en Brasilia. Pueden ser ahora reintegrados a sus tierras interdichadas con el A.I. Uru Eu Wau Wau, una vez procedida la retirada de los invasores.

Areas coincidentes ex-IBDF/IBAMA-FUNAI

Existen indígenas aislados y una aldea Tupari, la de Palhal, en la Reserva Biológica do Guaporé. El Parque Nacional de Pacaas Novas es habitado en torno a las sierras por los Uru Eu Wau Wau, que garantizan un área convenida con el IBDF, según el decreto de intedición. En la Floresta Nacional do Jamari habría algunas familias dispersas. En la Reserva Biológica do Jaru los Gavião tienen una aldea y árboles de caucho.

Apesar de los diversos puntos de interés común, las dos instituciones trabajan como si fuesen de dos gobiernos diferentes, con objetivos en conflicto y altamente competitivos. El IBAMA alega que los indígenas, con el contacto, se tornan tan predadores como los blancos. La FUNAI alega que el IBAMA interfiere en el derecho indígena de usufructo pleno. Son medias verdades. Los problemas son más estructurales. El IBAMA es más una agencia burocrática para autorizar desmatamientos, que una institución de preservación. La FUNAI es una institución creada para defender a los indígenas, pero termina, en la mayoría de los casos, protegiendo a los colonizadores, por su carencia de política indigenista, por las presiones económicas, políticas y militares.

Son instituciones débiles, resultantes de una conciencia social, ambientalista y humanitaria enrarecida. La verdad es que las áreas indígenas son, por el Estatuto del Indio y por el Código Florestal, por fuerza de ley, áreas de protección permanente. El usufructo indígena no implica la alienación de los recursos naturales para fines comerciales, sino que se destina a la sobrevivencia de un modo de vida milenario. El IBAMA no necesita cohibir a los indígenas, pero sí a las madereras. Difícilmente los teóricos de la preservación, desde sus escritorios del IBAMA en Brasilia, encontrarán los nichos ecológicos de la Amazonía con que sueñan. En un gran número de casos, son áreas defendidas por indios aislados. Frente a la velocidad del deforestamiento, sería indispensable que estas instituciones sean en lo posible reformadas o suprimidas, dando origen a instituciones con otra orientación y naturaleza, para que mantengan, como mínimo, una acción común en la defensa de las áreas de preservación, las habitadas bajo economía de sobrevivencia o los santuarios, que también necesitan de una defensa oportuna e indispensable.

Programa de protección de los valles del Guaporé y Mamoré

Es recomendable, dentro de cualquier hipótesis, que las garantías a los indígenas y al medio ambiente sean implementadas a priori que la construcción de obras en las proximidades de sus tierras. El avance incontrolable de la colonización no permite que se pavimente las BRs-421, 425 y 429 antes de la aplicación de un programa de garantías a las tierras indígenas, jurídicas y sobre el terreno y la salud de las comunidades.

Tal programa, en verdad, deberá ser bastante amplio. No es el tema de este trabajo. A título indicativo, debería prever, entre otras medidas, la identificación de los aislados; plenas garantías jurídicas y en el terreno de las áreas demarcadas; prevención a la salud, defensa de la autonomía cultural; estudio antropológico de la situación de los indígenas "sin aldea" y medidas diferenciadas; estudio etno-histórico de la presencia indígena en Rondonia y sobre la acción del colonialismo interno; estudio lingüístico de todas las áreas; convenio FUNAI/IBAMA/Gobierno de Rondonia para la protección y manejo sostenible y salidas económicas alternativas. En caso que el Gobierno pretendiese comprometerse con tal recomendación, tal plan apenas será viable, condicionando el inicio de las obras a la completa implementación de las medidas preventivas.

Retraso en la pavimentación: una alternativa al desarrollismo

El retraso en la pavimentación de la BR-429 es urgente, así como el estudio de las posibilidades de orientar la colonización para otras

regiones de Rondonia, con menores consecuencias socio-ambientales, como los valles del Guaporé y del Mamoré.

Reservas extractivas

Un plan de desarrollo para el Guaporé y el Mamoré debe anteceder la carretera y no ser provocado por la necesidad de la obra. Existe un plan en preparación en la Seplan-RO, el Plan Agropecuario Forestal. Es indispensable compatibilizarlo con la pavimentación. En particular en las propuestas de creación de reservas de extracción para seringueiros y recolectores de castaña. De hecho el país importa el 60% de sus necesidades de caucho, y la castaña es un producto de valor para la exportación, en fin, crear formas de aprovechamiento de los recursos naturales que garanticen su carácter renovable. Este plano debe adecuarse con el macrozoneamiento económico-ambiental del Estado, y con la definición de un modo de uso a largo plazo de los recursos naturales del Guaporé y del Mamoré. Los estudios del IAMA ya identificaron 35 áreas de seringueiros en Rondonia.

Se ha considerado que las carreteras generaban desarrollo. Vale la pena repensar esta creencia, rediscutir objetivos y adecuar los medios. No se realizó todavía el estudio sobre el uso de los ríos Guaporé, Mamoré y afluentes, como medios de transporte, y así en más. Lo contrario sería repartir las experiencias predatorias ahora empujadas hasta la frontera boliviana.

La pavimentación de la BR-429, sin un plan adecuado de prevención sobre sus consecuencias socio-ambientales, y la ausencia de claridad en cuanto a las metas de uso de la región del Guaporé y del Mamoré, constituye sólo una victoria del inmediateísmo desarrollista.

6. PMACI: La vez del Acre

La BR-364 está siendo asfaltada hasta Río Branco, capital del Acre. El asfaltado del trecho Porto Velho - Río Branco fue antecedido por varias discusiones, con el objetivo de evitar la experiencia negativa ocurrida en el trecho Cuiabá - Porto Velho, a pesar de las medidas correctivas implementadas por el Polonoroeste. Dos puntos de vista diferentes se opusieron, sobre como prevenir el impacto sobre el medio ambiente y sobre las comunidades indígenas. El equipo de Evaluación del Polonoroeste - Componente Indígena y Ambiental defendió, desde el inicio, la tesis de que las medidas de demarcación, protección de las tierras y salud de los indios y del medio ambiente, deben ser tomadas antes de la construcción y especialmente antes del asfaltado. Este punto de vista es el resultado de las experiencias acumuladas desde la Transamazonica, o desde el Ferrocarril Noroeste, a inicios de siglo.

Sin embargo, el gobierno brasileño, sensible a la presión de intereses volcados a la explotación del Acre, seducido por la posibilidad de inaugurar un obra de gran porte y cuanto antes, amparado por la decisión del BID de financiar la obra, optó por iniciar el asfaltado y simultáneamente tomar medidas de protección del medio ambiente y de las comunidades indígenas. Fue creado así el PMACI I (BID), con la tolerante posición del BID. Al mismo tiempo, se creó un PAMCI II (BM/Seplan), abarcando el Acre, Rondonia y el sur de la Amazonía, o sea, no limitando la prevención del impacto a las margenes de la carretera, sin que se consideren todas las interferencias previsibles.

El BM limitó su financiamiento sólo a los estudios, no concluidos, por interferencias de intereses inmediateístas, que querían la carretera a cualquier precio y lo más rápido posible. Este PMACI II, financiado con recursos residuales del Polonoroeste, tenía la calidad de prever una división territorial más amplia para el impacto de la carretera, previniendo efectos correctivos sobre las áreas indígenas, de seringueiros y ambientales. Hubo también resistencia de los militares, contrarios a un programa de esta amplitud, tocando áreas de fronteras, a pesar que la división territorial trabajase con informaciones de interés público y fuese conducido por técnicos y consultores brasileños.

El propio BID llegó a suspender durante algún tiempo el financiamiento de la carretera, a pesar de su posición ambigua frente al impacto sobre los indígenas. Incluso teniendo reducida el área de influencia a 50 kilómetros de la carretera, las áreas indígenas más próximas no fueron totalmente regularizadas. Después, el BID dio marcha atrás y continúa financiándola, a pesar de la ausencia de medidas socio-ambientales compatibles. El BM prefirió no comprometerse con la carretera, debido a la fragilidad de los estudios previos, la ausencia de división territorial y de medidas preventivas.

Un primer balance, hecho en febrero de 1987 con representantes de la FUNAI, IPEA, SUDECO y BM, permitió verificar que, en lo tocante a las comunidades indígenas, de las nueve áreas previstas a ser demarcadas en 1986, sólo una fue demarcada. Este atraso sensible del PMACI no interfirió en el asfaltado de la carretera, que continuó a toda velocidad, comprometiendo a varias empresas contratistas, o sea, la independencia de los cronogramas permite el alto riesgo que la obra venga a ser concluida sin que las medidas simultáneas estén implementadas, en una repetición de las distorsiones del Polonoroeste. Sin embargo, todas las áreas indígenas serán violentamente afectadas por la BR-364, en el Acre, en particular cuando avance en dirección a Cruzeiro do Sul.

El PMACI revela que es imposible garantizar velocidad a un componente indígena y ambiental, cuando éste no condiciona el cronograma de la obra principal, estimulada por intereses más poderosos. Es que se argumenta en el sentido que las medidas de protección ambiental, las garantías a las tierras, la salud de los indígenas y de las reservas forestales y al extractor de la Amazonía, deben ser tomadas definitivamente antes que cualquier emprendimiento, público o privado, en sus inmediaciones. Aún más: la implementación de las garantías socio-ambientales debe condicionar, y comprometer, el inicio de la obra de impacto. Está también el problema de la definición de la amplitud, que no puede, definitivamente, limitarse en torno a la carretera, pero debe considerar todos los accesos e interconexiones que podrá provocar, inclusive fluviales. Esta lección del Polonoroeste infelizmente no fue incorporada al PMACI, debido a la debilidad y poca información con que cuenta el movimiento ecologista.

La BR-364 y la mina que condenó a los Kaxarari

Los Kaxarari tienen sus tierras, parte en la Amazonía, parte en Rondonia. Desde el inicio del componente indígena del Polonoroeste se programa la regularización del área. El propio INCRA de Rondonia aconsejaba a la FUNAI a proceder con rapidez en la demarcación, antes de la

concretización del proyecto agrario Marmelo, en estudio. Con la decisión del Gobierno de proseguir con el asfaltado de la BR-364 hasta el Río Branco y el PMACI, se esperaba una rápida homologación. No hay ningún obstáculo conocido a la demarcación y homologación. Hay un título emitido dentro del área, sin ocupación, fácilmente sustituible por otro, en el proyecto Marmelo, siendo suficiente los entendimientos FUNAI-INCRA. Hay también un seringueiro por ser reasentado.

Esta vacilación en regularizar el área, terminó por permitir la invasión de una mina de piedras, o grava, para la carretera, dentro del área. La mina fue allí abierta por la constructora Mendes Jr., una de las que construyen el trecho Porto Velho-Río Branco. La mina bloqueó el principal río de los indígenas y lo contaminó. Sus tres aldeas enfermaron y cinco indios murieron intoxicados, dos ancianos y tres niños, según el informe de los propios indígenas. Sin embargo, de acuerdo a las informaciones del CIMI, sería la malaria, provocada por los desmatamientos y desbordes de ríos que provocó las muertes. Todos los cauchales y castaños de los indígenas fueron destruidos por la contaminación de las aguas. La constructora intentó hacer un acuerdo con los indígenas, pretendiendo indemnizarlos con cantidades ridículas, manipulando funcionarios de la FUNAI. Al final, los indígenas terminaron por expulsar a los trabajadores de la constructora que trabajaban en la mina, abandonando el área. Pero el río continuó interrumpido y ninguna medida ambiental correctiva fue adoptada.

El ejemplo de los Kaxarari muestra como el PMACI, además de contener los mismos errores conceptuales del Polonoroeste, tiene todavía menor capacidad correctiva. Los indígenas tendrían derecho a una indemnización enorme, pero hasta hoy ni siquiera fue constatada la importancia del impacto ambiental de la mina, y no disponen de asesoría jurídica. La falta de previsión del impacto es tan impresionante, que la propia constructora se encargó de destruir directamente los recursos naturales de los indígenas, sin que se tomase ninguna providencia. Nótese que la mina se destinaba al abastecimiento de piedras para la construcción de la propia carretera BR-364, en los tramos financiados por el BID. Existe también un intento sórdido de la constructora, alegando que hubo errores en la demarcación y que la mina estaría fuera del área indígena, intentando así escapar de su responsabilidad.

Las tierras indígenas del Acre aguardan regularización

Todavía no fue posible, en el curso de este trabajo, una actualización sobre la situación del Acre, con estudio de campo y revisión de la documentación. Pero la simple lectura de la tabla sobre la situación de las tierras indígenas en 1989, producida por la Superintendencia de

Asuntos Agrarios de la propia FUNAI, revela importantes indicadores. A pesar de los compromisos asumidos por el PMACI, la situación de las comunidades indígenas continúa en gran parte sin solución. De las 27 áreas indígenas del Acre, sólo cinco están parcialmente aseguradas bajo el punto de vista jurídico, o sea, con los respectivos registros notariales y en el Servicio de Patrimonio de la Unión (SPU): Kaxinawá do Río Humaitá, Kaxinawá do Río Jordão, Kulina do Río Envira, Mamoadate y Río Gregorio. Estas áreas precisan ser desalojadas de intrusos y reinstalar a los ocupantes no-indígenas. Existe un invasor en el Río Gregório y seis en los Kaxianawa do Río Humaitá.

Aparte de estas cinco, hay otra registrada bajo escribano, de dos Kaxinawá de la Colonia Vinte e Sete, careciendo de registro en el SPU y de decreto presidencial que asegure el usufructo indígena. Existen otras cinco áreas - Campinas, Igarapé de Caucho, Katukina/Kaxinawá de Nova Olinda y Nukini, que están demarcadas, siendo que la última no cuenta con decreto y todas estas cinco no se encuentran registradas bajo notario ni en el SPU. Hay otras doce áreas identificadas, aguardando decretos, demarcación y registros: Alto Río Purus, Alto Tarauará, Arara/Igarapé Humaitá, Cabeceira do Río Acre, Jaminawá/Arara, Jaminawá/Igarapé Preto, Kampa do Río Amonea, Kampa do Río Envira, Kaxinawá do Río Breu, Kulina do Igarapé do Pau, Poyanawá y Xinane. Hay tres áreas que ni siquiera fueron identificadas: Igarapé Anjo, Kaxinawa Praia do Paracanã, Recreio I y Timbauba.

La FUNAI reconoce la presencia de 137 invasores en áreas indígenas en el Estado de Acre, a pesar que la tabla no los califique así. A pesar de haber un estado de colonización antigua, donde muchas ocupaciones se produjeron hace décadas, consolidando los derechos adquiridos, no es imposible, con una planificación adecuada, reasentar a los de buena fe e indemnizar a los realmente desfavorecidos, para que puedan recomenzar en un nivel aceptable. La especulación agraria en los procesos indemnizatorios, onerando de los cofres públicos, recomienda, sin embargo, llevar adelante un estudio, caso por caso.

Las tablas elaboradas por el CEDI/PETI revelan la misma situación de indefinición (1990:L5). De las 24 áreas del Acre, ninguna está homologada o regularizada en la totalidad de su situación jurídica, o sea, todas aguardan todavía al PMACI y su vaga promesa. Existen 9 delimitadas, 11 interdictadas, 3 identificadas y una sin ninguna providencia. Cinco años de PMACI y nada ocurrió de nuevo para los indígenas. Un paso atrás frente al propio Polonoroeste.

La BR-364 en el sur de la Amazonía y norte de Rondonia

En las primeras definiciones del impacto del asfaltado de la BR-364, en el trecho Porto Velho a Río Branco, donde se planificaba el prolongamiento de la carretera hasta la frontera, el PMACI II, en una concepción de macroplanificación, intentó prever lo que ocurriría con las áreas indígenas de la Amazonía, también desatendidas. Se preveía también efectos correctivos en las áreas el norte y oeste de Rondonia, también afectadas por el trecho Río Branco.

A primera vista, tal medida puede parecer excesivamente cautelosa. Pero, si retomamos la experiencia del asfaltado del trecho Cuiabá-Porto Velho, se vio que las áreas indígenas de la región de Lábrea y Humaitá fueron afectadas, sin que se tomasen medidas preventivas o correctivas. Esta región del sur de la Amazonía fue atraída por el polo económico de Porto Velho, dada su distancia de Manaus. El PMACI desconsideró también el impacto indirecto del asfaltado sobre las áreas del norte y oeste de Rondonia, a pesar del asfaltado previsto de la BR-425, conectándose al trecho Río Branco de la BR-364, impulsando la ocupación sobre numerosas áreas de Rondonia, tales como los Karitiana, Karipuna y las de río Namoré, como Lage, Riberão, Pacaa-Nova, Río Negro Ocaia y Guaporé.

Esta es la dificultad para la definición de un área de influencia. El criterio de previo establecimiento de las vías de comunicación generadas por la carretera principal, por ramales y carreteras secundarias, por vía fluvial o por la intensificación de las precarias pistas de aterrizaje, en particular negativas para el garimpo, se torna indispensable para prevenir impactos negativos en las áreas indígenas.

Hoy en día se nota que el PMACI, representa un retroceso frente al Polonoroeste. A pesar que los errores en la concepción de impacto sean comunes a los dos, el Polonoroeste contó con capacidad correctiva bastante superior a la que muestra el PMACI, no obstante aún pueda perfeccionarse. El PMACI tampoco cuenta con una evaluación independiente y sistemática, como la de Polonoroeste, empobreciendo su capacidad correctiva. El PMACI crea ilusiones inclusive en ambientalistas sin preparación técnica, que consideran las declaraciones como suficientes, sin confirmar su eficacia en el lugar. En cuanto al movimiento de seringueiros, a pesar del tratamiento privilegiado que tuvo en los medios de difusión internacional, a partir del asesinato del líder Chico Mendes, su situación tampoco viene siendo resuelta adecuadamente por el PMACI, existiendo pocas áreas efectivamente protegidas para la extracción.

Fronteras, indios y seguridad nacional

Uno de los obstáculos a la plena garantía jurídica de las áreas indígenas del Acre, del Guaporé y Mamoré en Rondonia, como en toda la Amazonía, ya que están situados en una faja fronteriza. El concepto militar de frontera es de 150 kilómetros para el interior. Como Brasil no tiene conflictos previstos, los militares se ocupan de estrategia como si fuese un pasa tiempo, entrometiéndose en asuntos ajenos a su competencia como la cuestión indígena y ambiental. Entre las secuelas del régimen anterior, hay segmentos militares, incluso dentro de la alta jerarquía que mantienen impregnada la idea de los indios brasileños como candidatos a la guerrilla, contrabando, espionaje, guerras de liberación y otras actividades de sospechoso futurismo. Estos militares, generalmente muy próximos a las compañías mineras, establecieron una enorme y desproporcionada faja fronteriza, donde dificultan cualquier demarcación, incluso en casos obvios de ocupación e inmemorabilidad, como el de los Mequens, Pacaas Novas, o de los Yanomami.

Se confunden los indígenas brasileños, cazadores y recolectores, grupos tribales de la selva, con las minorías vascas de España o los católicos de Irlanda, también minorías étnicas pero articuladas por una organización social diferente que los grupos tribales de la selva, generalmente de número reducido en torno a una o dos "malocas", incapaces de promover una guerra civil. Estos militares desconocen otras formas de tratamiento de las minorías étnicas, a través de mecanismos democráticos, como los Laponos, en Escandinavia, o las minorías en China, donde disponen de Cámara propia en el Congreso del Pueblo, a pesar de funcionar bastante mal, como se ve en el caso de Tibet. Este grupo militar tampoco está acostumbrado a oír a antropólogos, científicos políticos, ni a los propios líderes indígenas. ¿Habrán oído hablar sobre el complejo sistema consensual de Suiza, Bélgica u Holanda?. Usan los poderosos medios que disponen, inclusive el amplio espectro de la comunidad de informaciones, para impedir, o retardar, la regularización de áreas indígenas en las fajas fronterizas, incluso cuando se trata de algunas decenas de sobrevivientes.

Es urgente un trabajo de esclarecimiento junto a la alta jerarquía de las Fuerzas Armadas, sobre la posibilidad de una perfecta articulación del interés nacional con las minorías, bajo mecanismos democráticos y dejar de tratarlas como casos policiales. Nada impide que el Ejército, la Marina y la Aeronáutica, abran puestos de vigilancia en las fronteras, coincidiendo con las áreas indígenas demarcadas, mientras que dejen a los especialistas y sobre todo a los propios indios, la negociación de las relaciones interétnicas, y no interfieran en la vida tribal. Esta cuestión es relevante, pues la regularización de las tierras indígenas es un condicionante imperioso en la pavimentación de carreteras, si es que

queremos evitar el lejano oeste. Por el contrario: las Fuerzas Armadas podrían estar cumpliendo un eminente papel social, a ejemplo de Rondon, hoy ya olvidado. Por ejemplo, ayudando en la retirada de invasores y en la demarcación, como ya hubo precedentes.

El gobierno Sarney consiguió un corto período de autonomía de los militares en su política indigenista, pero terminó nuevamente gobernado por ellos. El gobierno Collor intentó también una relativa desmilitarización de la política del gobierno federal para la Amazonía, pero terminó cediendo. Sin duda las Fuerzas Armadas compiten la vigilancia de las fronteras, la escoja de puestos de vigilancia estratégicos, en fin, mantener consolidado y pacificado el espacio geográfico brasileño y libre de invasiones.

Sin embargo, en los últimos cinco años, algunos altos oficiales se autoeligieron en expertos sobre ecosistemas, política indigenista, cuestión agraria y forestal, división territorial y así por delante. Lo más grave es que proceden encasillados en posturas intolerantes, donde la divergencia es considerada "traición" y otras figuras de retórica vacía, que sólo elimina el tratamiento adecuado de la cuestión, consultando a importantes sectores de la sociedad civil y de la comunidad científica, con conocimiento de causa y con posibilidades de contribuir. El resultado es entonces, dejarse llevar por un pequeño grupo de intereses, los únicos capaces de interlocución con estos militares.

El gobierno Collor pensó, sin desprestigio de las Fuerzas Armadas y de sus responsabilidades constitucionales, en encargar a las secretarías de medio ambiente y de ciencia y tecnología el trato de las cuestiones pertinentes a la Amazonía. Si esta práctica entrara en vigor, tal vez se obtendría un tratamiento más adecuado a la cuestión de la Amazonía, o sea, a partir del consenso creado por la diversidad creativa de la sociedad civil, y no sólo por visiones de círculos restrictos, no siempre movidos por los altos intereses que se autoatribuyen.

Las grandes constructoras y compañías mineras brasileñas se han mostrado competentes para grandes obras, dentro y fuera del país. Este hecho es extremadamente positivo, pero ni a ellas, ni al poder público les exime de generar las políticas públicas a partir de los mecanismos democráticos a ser perfeccionados continuamente y no a los intereses inmediatos de conglomerados imponiéndose a los de la sociedad como conjunto.

Para que se eviten tales prácticas en el futuro, es de interés nacional, de la sociedad y de la integración latinoamericana, el uso adecuado de los recursos naturales de la Amazonía y la protección de sus poblaciones, que el Congreso Nacional y la sociedad civil sean llamadas a la opinión y al consenso.

7. La salida brasileña al Pacífico - la conexión vial Brasil-Perú: Poblaciones y medio ambiente

El debate más pertinente sobre las carreteras amazónicas se centra en torno a la conexión vial Brasil-Perú, que permitiría al Brasil un acceso por tierra al Pacífico y al Perú una salida al Atlántico. Esta carretera viene siendo discutida en el marco de la comisión mixta Brasil-Perú. Su proyecto, aparentemente fue postergado debido a la reacción contraria que originó, inclusive por parte del secretario de medio ambiente, José Lutzenberg.

Una reacción calificada, se dio en una mesa redonda del congreso de la SBPC, en junio de 1990, en Porto Alegre, donde varios investigadores mostraron los riesgos de obras sin medidas preventivas. La oposición al proyecto por parte de antropólogos, geógrafos, otros científicos y ambientalistas, en su actual estado, enfurece al lobby desarrollista, que viene perdiendo toda objetividad y serenidad en su argumentación. El primer paso para la definición de parámetros en este debate, sería que el gobierno brasileño y el peruano, muestren capacidad de efectos correctivos para los grandes proyectos en curso en la región. Es responder, concretamente, a las cuestiones formuladas a partir de las experiencias anteriores, en particular la BR-364, relativa a la cuestión de los indígenas, seringueiros y de la protección ambiental. Es obvio que Brasil y Perú tienen el derecho y la necesidad de una comunicación adecuada, el obstáculo es como, para quien, a que precio, con que consecuencias y cuales las medidas preventivas.

Medidas anteriores y correctivas a los grandes proyectos en curso en Brasil y Perú

En el caso brasileño, es importante que, en el trazado anterior de la misma carretera del Pacífico, o sea, la BR-364, se introduzcan medidas correctivas de amplio alcance. Una carretera hasta el Pacífico aumentará todavía más el tráfico por el trecho brasileño. La carretera está siendo considerada aisladamente de los trechos anteriores, sin embargo, será

imposible desconectar el trecho Río Branco al Pacífico, de los trechos anteriores Cuiabá-Porto Velho-Río Branco. Allí hay importantes pasivos.

En relación a las comunidades indígenas, por ejemplo, merece señalar: los atrasos en las demarcaciones del Acre; la revocación del decreto que protegía los Uru Eu Wau Wau (RO), el cual preveía un área de protección ambiental e indígena, hoy expuesta a invasiones; grupos aislados sin protección, en el Mato Grosso y en el Guaporé; estímulo a invasores en los Karipuna, Mequens y Parque do Aripuanã; los Kaxarari en Rondonia, víctimas de una mina de grava o granito para la carretera, que ocasionó muertes por contaminación de las aguas; la no regularización de las reservas extractivas; todas éstas entre otras numerosas cuestiones.

En el caso peruano, también habría que reanalizar las experiencias anteriores, en sentido correctivo, como en los casos de proyectos especiales en torno de la Carretera Marginal, tales como: Jaen-San Ignacio-Bagua, Alto Mayo, Huallaga Central y Bajo Mayo, Alto Huallaga, Pichis-Palcazu-Pachitea, Oxapampa, Satipo-Chanchamayo, Madre de Dios y Ucayali-Chontayacu-Purus. Este estudio debe concentrarse en particular sobre la situación de las comunidades indígenas, cuestiones ambientales y uso adecuado.

En el caso de la carretera del Pacífico, se teme la posibilidad que se proceda de una manera diferente, aprendiendo de las experiencias anteriores. Es indispensable que el cronograma de las medidas preventivas socio-ambientales condicione el inicio de cualquier obra, o sea, que tales medidas antecedan claramente a la obra, sin tergiversaciones, o pseudocompatibilizaciones de calendarios, que tiendan solamente a camuflar la obra, colocando en un plano secundario el uso adecuado de los recursos naturales y el derecho de las minorías, que deberían orientar primariamente las políticas en la Amazonía.

Se puede prever un plazo para que tales medidas sean planificadas y adoptadas. Esta previsión, sin embargo, debe condicionar el inicio de la obra, o sea, cuando el asfaltado se inicia, las áreas indígenas, extractivas, reservas forestales, uso renovable de los recursos naturales, ya se encuentran implementados, de lo contrario, la obra no se inicia. Sólo condicionando estrechamente los cronogramas se puede evitar la repetición de antecedentes como los del caso brasileño, Polonoeste y PMACI.

Creció también la preocupación en cuanto a la legislación ambiental. La Constitución brasileña en vigor avanzó bastante sobre este tema. Existe un análisis de la legislación ambiental peruana todavía a ser realizado, incluso comparativo con la brasileña, en particular en lo relacionado a los recursos forestales, desmatamiento, incentivos fiscales, impacto ambiental, crimen ecológico y la relación poblaciones tradicionales y uso adecuado de recursos.

Clarificación de los intereses Perú - Brasil - Japón

Se trata de un cuestión clave, bastante mal esclarecida en las discusiones sobre la carretera. El tipo de demanda de este intercambio determina consecuencias en la ocupación del espacio diferenciado, riesgos de especialización para el mercado, que deben ser profundizados. Se habla mucho sobre la exportación de granos a oriente, en particular a Japón. La carretera significaría un lucro de 100 dólares por tonelada de granos, dentro de la economía de 9 mil kilómetros en la ruta brasileña al oriente. La savana brasileña tendría gran capacidad de producir excedente (FSP, 28/10/1990:A:18 y Globo Rural, 10/90). Pero ¿cuáles son las consecuencias de esta expansión de monoculturas de exportación sobre la calidad de vida de la población brasileña? ¿Cuáles son sus límites?.

Se evita, sin embargo, referencias a las necesidades de madera en Japón, China y de todo el extremo oriente. Con la devastación en curso, se condenan las últimas reservas de forestas tropicales de la región. Las medidas preventivas no son discutidas en profundidad. Al contrario, los defensores de la viabilización inmediata de la carretera, enojados, acusan a los ambientalistas de defender las exportaciones norteamericanas de granos, en perjuicio de las potencialidades brasileñas en el mercado. Pero, ¿será cierto que los brasileños ganarán efectivamente con los previstos 400 camiones diarios de soya en dirección a oriente? ¿Cuál va a ser el impacto sobre las millones de hectáreas destinadas a la exportación? ¿y a la concentración agraria?, en un país como Brasil, donde la mayoría de la población es más pobre que la de Colombia o la de Paraguay. ¿Qué ganan las poblaciones locales? ¿Cuáles son las garantías de renovabilidad de los recursos, en particular de la madera, codiciado potencial amazónico?.

Interrogado sobre el impacto de la integración vial con el Brasil, el presidente del Frente de la Defensa de Madre de Dios, José del Maestro, respondió a la revista Sur de Cuzco: "Este proyecto puede llegar a realizarse, pero en igualdad de condiciones. No podemos, por una carretera, asfaltada o no, hipotecar nuestros recursos naturales. Todos sabemos las intenciones que tiene Brasil. Somos vecinos de un país hermano, Bolivia, con quien podemos compartir casi la misma estructura económica, pero no con Brasil, que es un país hegemónico".

Para un trato equitativo, José del Maestro proponía un plan de industrialización y de aprovechamiento de los recursos naturales, aparte de la autonomía regional de Madre de Dios, y agregó: "El problema es que somos consumidores de lo que Brasil produce, pero el Brasil no consume nada de lo que tenemos. Nosotros sostenemos que esta gran

contradicción debe ser superada, a través de una acción preferencial del Estado peruano sobre los problemas de Madre de Dios".

Esta preocupación está bastante extendida en la opinión regional. Es muy importante que se dé respuestas claras, o sea, que sean previamente estudiadas las consecuencias del intercambio entre dos países ante la abertura de un eje vial de importancia. Algunas indicaciones fueron hechas, pero todavía insuficientes como previsión. Con seguridad, Brasil y Perú asociados organizadamente podrán salir ganando, pero difícilmente si se improvisa. La consolidación de las relaciones paritarias para la constitución de la Comunidad Europea llevó más de diez años perfeccionándose. La integración latinoamericana es también inevitable, por razones geográficas y culturales, necesita, sin embargo, de respuestas a las dudas de este tipo, incluso cuando algunos inmediatistas las descartan como improcedentes.

Las pocas respuestas enunciadas se refieren a que Perú podría exportar al Brasil productos minerales, sobre todo fertilizantes y gas. Hay que mencionar estas alternativas. Así como las consecuencias para Brasil y Perú de la ampliación de posibilidades de acceso a los mercados de oriente y de la costa oeste de América del Norte.

Existen también obstáculos financieros. Brasil y Perú viven una delicada situación económica, con importantes deudas internacionales. Japón no tiene condiciones de financiar un emprendimiento de esta envergadura por razones diplomáticas, sin la solidaridad de Europa y de los Estados Unidos. Para esto, necesita de garantías de protección sobre el medio ambiente y las poblaciones locales, conforme a las convenciones internacionales y las normas, cada vez más estrictas, de la CEE, el BM, el BID y de otras agencias financieras multilaterales e incluso bilaterales. Una repetición de los acontecimientos de Rondonia, crearía grave oposición por parte de la opinión internacional, como está ocurriendo con el BID en el Acre y hace poco, con el BM en el Polonoroeste.

Por otro lado, como fue dicho al comienzo, ¿por qué la carretera? ¿Cuál es la interacción con las otras posibilidades de transporte en uso de la región? ¿Cuál es el papel de las poblaciones tradicionales y de los recursos naturales en tales planos?

Los indígenas del noroeste de Bolivia y la carretera

Uno de los caminos más ágiles para la conexión Brasil - Perú - Pacífico es, sin duda, Bolivia. Se considera, sin embargo, que las negociaciones bilaterales ya son en sí difíciles, y que las trilaterales traerían enormes dificultades. El argumento es razonable, pero no excluyente. Para la geopolítica de esta región, es importante que se mantenga, en el marco de esta triangularidad, contactos multilaterales de varios ordenes. Hay

necesidad de contactos, al menos bilaterales, entre Brasil y Bolivia, entre Perú y Bolivia, ya iniciados con el apoyo del BID y en las negociaciones del Pacto Amazónico.

Una carretera entrando por Vila Assis y Iñapari, en dirección a Puerto Maldonado y Puerto Ilo, ladea las fronteras Brasil-Bolivia, y Perú-Bolivia, en una línea paralela de decenas de kilómetros. A pesar del estado precario en que se encuentra la actual carretera que atraviesa Madre de Dios, durante la estación seca, ya hay seis salidas con puentes entre Perú y Bolivia. Estos dos países ya estudiaron su integración en esta región en un pasado reciente. Del lado boliviano existe también una carretera, hasta el sur del país, que a pesar de ser precaria, ladea la frontera.

De cualquier forma, un eje vial de gran importancia no dejará de atraer todas las actividades regionales por vía fluvial, por ramificaciones improvisadas de madereras, compañías mineras o agropecuarias, o iniciativas municipales bolivianas. Así, se torna imperioso considerar el noroeste boliviano como área de impacto de la carretera.

Una solución, ya expuesta, es la poligonación del noroeste boliviano con el Brasil, por Basiléa, Cobija y con Perú, de esta misma ciudad a Iberia o Puerto Maldonado. Esta solución traería la ventaja de permitir la integración de tres países, incluso dentro de negociaciones bilaterales múltiples. Ella impone el planeamiento ambiental del noroeste boliviano, hecho por el gobierno de este país, en articulación con los vecinos, atenuando la tensión en las vecindades.

Es inevitable que la carretera asfaltada traiga consecuencias al país vecino. El centro de este impacto es nuevamente relativo a la valorización de las tierras, las cuestiones ambientales, al uso de los recursos naturales y a las comunidades indígenas de la selva y a las poblaciones locales o ribereñas.

Esta realidad obliga a la planificación detallada, al igual que la prioridad de las negociaciones a nivel bilateral. Nuevamente se impone la obligación de planificar por el conjunto de las cuencas afectadas. En el caso brasileño, la iniciativa de una negociación y cooperación bilateral, se impone también con miras a crear un nuevo clima en la región, donde existe una tensión que se remonta a décadas atrás, no habiendo ventajas en prolongarlas, dada la estabilidad de las fronteras.

La iniciativa en curso, Bolivia - Perú, es altamente positiva para esta integración, a través del Programa de Apoyo a la Integración Fronteriza Bolivia-Perú. Proyecto de Explotación Integral del Caucho - BID. La colaboración concreta, en el sentido del uso adecuado de los recursos naturales, por lo menos conceptualmente, está más adelantada entre Bolivia y Perú, que en el caso de la colaboración Acre/Madre de Dios. Esto se debe a un pequeño préstamo de quinientos mil dólares otorgado por el BID. La gran laguna del proyecto, todavía por verificar ya que no

se llegó a entrevistar a sus planificadores o ejecutores, es la ausencia de previsión para el establecimiento de reservas extractivas, con la finalidad de garantizar a largo plazo el uso adecuado. Hay referencias que garantizan unas 100 hectáreas por familia, pero no se dice como, las hileras de árboles de caucho no se preservan como lotes de colonos.

El citado proyecto pretende alcanzar, del lado peruano, a unos mil seringueiros, en la región de Tahuamanu, Iberia, Iñapari, San Lorenzo y Alerta. Se propone pasar de la producción a la transformación primaria del producto y semi-industrializar en la región, a través de una mayor organización entre profesionales extensionistas y productores y la creación de empresas binacionales. El proyecto parece enfrentar problemas de ejecución, por dificultades institucionales. Por ejemplo, los vehículos previstos, 40 motos y 10 automóviles, no estarían funcionando por falta de mantenimiento o combustible. Se pretende crear 350 mil árboles de caucho, reforestar experimentalmente 500 hectáreas, para alcanzar una producción de 400 mil kilos en el octavo año. El proyecto incluiría, inicialmente, a 300 seringueiros, reforestando en sus lotes 1 hectárea ó 1.5 en cada lote. Serían también incluidas las 3 ó 4 industrias de "laminación de caucho existentes en la región de Tahuamanu, responsable por el 0.22% de la producción nacional". Este plan parece ignorar las posibilidades de adensamiento en las hileras de caucho ya existentes y la importancia de apoyar la actividad del caucho como producción comunitaria.

Los Ese'ija son el mejor ejemplo de las conexiones y repercusiones que surgen de la integración vial Brasil-Perú sobre las poblaciones del noroeste boliviano, porque viven indistintamente en los dos lados de la frontera Perú-Bolivia. No internalizaron la territorialidad de los Estados de las vecindades. Están ligadas a sus tradiciones ancestrales de uso del Río Madre de Dios, hasta su confluencia en Beni.

Los grupos indígenas en la frontera Perú-Bolivia podrán sufrir interferencias con la carretera Brasil-Perú, en la alternativa más probable, acompañando la frontera boliviana al noroeste, impacto agravado a todo el norte boliviano, por la expansión de las BR-429 y 425, comprometiendo los ríos-límites entre los dos países, Guaporé y Mamoré, anteriormente descritos:

- 1) Yaminawa, grupo lingüístico Pano, en la margen boliviana del Río Acre.
- 2) Ese'ija, grupo lingüístico Takana, en ambas margenes del Río Madre de Dios.
- 3) Tacana, grupo lingüístico Takana, en el curso medio del Río Beni.
- 4) Quechua, grupo lingüístico Quechua, en las nacientes del Río Tambopata.

5) Aymara, grupo lingüístico Aymara, en torno del Lago Titicaca.

(Fuente: *Mapa Etnolingüístico de Bolivia - Instituto Nacional de Antropología - La Paz*).

7.1 Alternativas de trazado, ciudades, selva, altiplano, litoral

Es verdadera la afirmación que la salida por Assis Brasil-Iñapari-Puerto Ilo, es menos impactante sobre el ambiente y las comunidades indígenas que la alternativa inicialmente propuesta por el gobierno de Acre, atravesando todo el noroeste de este Estado y un trecho mayor de la Amazonía peruana, por Pucallpa hasta Callao. Esta segunda alternativa por Cruzeiro do Sul, comprometería todo el Estado de Acre y es todavía más desastrosa para el sur del Estado brasileño de Amazonas. Es la alternativa oficial brasileña desde la pos guerra, y es la peor. Este hecho, sin embargo, no cambia nada en relación a la necesidad de profundizar el análisis sobre las cuestiones del transporte intermodal y sobre todo, relativamente a las medidas socio ambientales, anteriores al inicio de cualquier obra, condicionando su cronograma.

Hay diferentes alternativas de trazado también en el interior del Perú, pero ninguna de ellas es considerada adecuadamente bajo el punto de vista de las cuestiones socio-ambientales. En la alternativa de poligonación para Cuzco, por ejemplo, hay numerosas cuestiones subestimadas. Hay dos grandes contratistas brasileñas interesadas en estas obras: la Mendes Jr., mejor relacionada en el Acre, donde realiza las obras de la BR-364 y la Odebrecht, que tiene realizado varios trabajos en Perú. De cualquier forma, en una gran obra como esta, se incluiría a otras empresas constructoras.

Contradicciones en la regionalización peruana

Tanto Cuzco, como Puno, se disputan la carretera, o sea, que su trazado atraviese estas regiones. Perú vive el proceso de regionalización y Madre de Dios está conectado a la región Inca, con Cuzco como capital. Hay, a pesar de esto, un gran resentimiento de Madre de Dios contra Cuzco, que, en el fondo, siempre sirvió de intermediario entre Lima y Madre de Dios. Puno también pretendía que Madre de Dios quedase en su región, considerando que, con la carretera asfaltada, las relaciones entre estos dos departamentos serían prioritarias.

Madre de Dios puede hacer un plebiscito, intentando autonomizarse de Cuzco. La legislación preve también una región más. No obstante, Lima también estaría interesada en transformarse en una región independiente, anulando, en éste caso, las pretensiones de Madre de Dios, por contar con mayor fuerza política. La media de las opiniones en la región es por la autonomía de Madre de Dios. Otra región de la Amazonía peruana consiguió su autonomía, lo que aumentó los deseos de Madre de Dios.

Los resentimientos contra Cuzco son importantes, los contrarios a Lima son bastante pesados y definitivos. A finales de febrero de 1990, Madre de Dios vivió dos días de huelga general en todo el departamento, contra la administración central. Pararon prácticamente las actividades, inclusive el comercio, y las manifestaciones llevaron a las calles a casi toda la población, aparte de unificar a todos los partidos en época electoral, lo que es más que sorprendente. Las reivindicaciones, de agua, luz y carretera para Puerto Maldonado centralizaban la plataforma del movimiento, que se caracterizó, sobre todo, como una rebelión contra el abandono. Resta preguntarse si Madre de Dios será mejor tratada por Cuzco, ahora como región con mayor autonomía frente a Lima. Ligada a esta cuestión existe otra: ¿cómo la región Inca pretende tratar las cuestiones de los indígenas de la selva, y del medio ambiente?

La Fenamad, según una resolución de su VI Congreso, considera importante que haya sido reconocida como la organización representativa de las comunidades nativas de la región, no sólo de Madre de Dios, sino también en Kcosñipata, Paucartambo y Cuzco. Deberá participar de la Asamblea Regional con dos representantes, entre los no electos por voto directo, para representar asociaciones profesionales y de sociedad civil. Su presencia está prevista en la Ley de Creación de la Región y en la Ley de Elecciones Regionales. Se puede esperar que los indígenas de la selva, minoritarios, sean mejor oídos, algo que no es seguro, estando estos dos entre decenas de representantes de la mayoría absoluta Quechua. La Fenamad quiere que Manu, Kcosñipata, Paucartambo y Cuzco sean, por lo menos, una sub-región, dentro de la región Inca.

Protestan, porque los indígenas de la selva de La Convención, de Cuzco, no consiguieron representación particularizada en la Asamblea Regional Inca, en especial los Machiguenga y Piro, representados por la Feconay, Ceconama y Comaru. Reclaman también una mejor representación popular de Madre de Dios, en particular de la Federación Agraria y de la Federación de Asentamientos Humanos.

La descentralización representativa y administrativa permite crear un diálogo más directo con las autoridades, pero incluye intereses locales manifestados con más fuerza. Todavía no está claro, por lo tanto, como serán representados en el gobierno regional las cuestiones indígenas y ambientales. Este tema es central en la planificación e implementación de

un programa ambiental y social, destinado a las comunidades indígenas, extractores de caucho y castaña.

Por lo menos parte de la opinión de Madre de Dios insiste en la autonomía. En un artículo -publicado por la revista Sur, del Centro Bartolomé de Las Casas de Cuzco, el antropólogo Thomas Moore recuerda que "la Frente de Defensa de los Intereses de Madre de Dios, durante la mayor parte de la presente década, viene exigiendo cada vez mayor autonomía y el fin del colonialismo interno". Considera que no hay áreas continuas integradas histórica, económica, administrativa y culturalmente, entre Madre de Dios y Cuzco o Puno y menos todavía una unidad geográfica, como orienta la ley para constituir una región: "hoy, a finales de 1989, se mantiene el carácter extractivo mercantil del colonialismo interno, con Madre de Dios en la periferia, dominada por los dueños de capitales que se acumulan en Cuzco, Arequipa y Lima" (1/1990).

El presidente de la citada Frente de Defensa, afirma en una entrevista que, si la carretera fuera hecha, se debe crear una región en Madre de Dios. Desconfía que la región Inca signifique progreso para Madre de Dios. Argumenta que siempre se pretendió un gobierno regional autónomo, pero reconoce que no llegaron aún a elaborar un proyecto de desarrollo claro y definido (Sur, 7/1989, p.11).

Estas contradicciones indican que, una planificación adecuada, debe prever una actuación eficaz a nivel central, regional y local, eventualmente, privilegiando a éste último. El acompañamiento detallado del espacio de autonomía y articulación que Madre de Dios tendrá en el proceso de regionalización, podrá mostrar las posibilidades de autonomía reservadas también a las comunidades de la selva.

Guerra étnica

Esta es una de las cuestiones más graves en la realidad interna peruana, cuyas relaciones con la carretera del Pacífico no fue considerada con la debida atención. La guerra civil está localizada en tres departamentos, con repercusiones sobre otros y la capital, pudiendo ampliarse a los países vecinos. Hasta ahora esta cuestión viene siendo tratada bajo el punto de vista de las divergencias político-ideológicas, regionales, de clases, de cuestión democrática, militares, etc. Pero hay un ángulo que todavía no ha sido explotado: la cuestión étnica. ¿Hasta que punto puede Perú crear un estado de consenso social, sin admitir, de manera más amplia y real, su condición de país pluriétnico, multicultural y plurilingüístico?

Para que las poblaciones serranas, de gran importancia cultural y demográfica, se sientan parte representada en la sociedad y en el Estado,

que pretende legitimidad en todos los segmentos, es indispensable que se hablen las lenguas nacionales, en la televisión, al menos a nivel regional, prensa, universidades, y que las lenguas tradicionales dejen de ser tratadas como inferiores al español, impuesto por el colonizador.

Pero el tema no se restringe a la diversidad lingüística. Hay un conjunto de costumbres, visión del mundo, cultura, en fin, cuya diversidad no viene recibiendo los derechos de plena expresión que necesitan. En varias alternativas de trazado, esta cuestión se coloca pertinentemente. La interferencia es real en cualquier punto del territorio, pues afecta hoy a toda la sociedad. La regionalización pretendió atenuar el colonialismo interno impuesto por Lima y otras regiones. Pero no trató sobre la diversidad étnica, ni sobre la democratización de los mecanismos de poder en la esfera local. Antes de una carretera, hay que buscar soluciones y profundizar el análisis sobre esta grave cuestión nacional de Perú, que no tendrá una salida puramente militar. Hay zonas de conflicto en Puno y Cuzco y en las proximidades de Madre de Dios.

Carretera de seca, carretera para todas las estaciones

Se argumenta que asfaltar una carretera ya existente, sería menos desastroso que abrir una carretera en la selva virgen, como fue el caso de la Transamazónica. Esta afirmación es apenas relativamente correcta. La BR-364, por ejemplo, es el asfaltado con correcciones de trazado de la antigua BR-29, o sea que ya existía y no por eso el impacto fue menor, como es sabido.

Existe una gran diferencia, en términos socio-ambientales, entre una carretera para todas las estaciones, de gran tráfico, perennizada por el asfalto, y una carretera sólo para el período seco. La asfaltada crea, en torno a sí misma, un gran impulso urbanizador, es una aceleración de la especulación que la otra no llega a alcanzar.

Todavía faltan alrededor de 30 a 60 kilómetros para tornar posible la carretera propuesta por San Gaban, o sea, la carretera existente es sólo parte de la que se construirá. También hay que prever el impacto de poligonaciones inevitables, como la del trecho alternativo Puerto Maldonado-Cuzco, hoy intraficable una buena parte del año. Durante las lluvias no se consigue utilizar la carretera actual de Puerto Maldonado hasta el Brasil, siendo útiles sólo los 100 primeros kilómetros, por lo tanto, la carretera asfaltada facilitará una ocupación más amplia y efectiva.

La ocupación total a los lados de la carretera se estima en 10 km. en el Acre, y 2 ó 3 en Madre de Dios. No cabe duda que el asfaltado creará especulación agraria y desmatamientos mucho más amplios. La carretera, en su ritmo actual de construcción, avanza 4 km. al año, con

los pocos recursos del Estado peruano, o sea, serán recursos internacionales, a débito externo, y la participación de Brasil, que viabilizará su construcción a corto plazo.

No se mantiene el trecho Quince Mil-Iñambari en las lluvias, ya que no hay drenaje adecuado y mal conservado necesitando de obras de afirmación y puentes. El problema de las carreteras secundarias está bien representado por la situación en Shintuya, donde hay un comercio en el medio de la aldea indígena y un puerto, pareciendo más a una feria o mercado, iniciando una nueva ciudad con alcoholismo y enfermedades, que a una comunidad indígena, cuyo habitat debe ser respetado en su integridad. Los ramales deben por lo tanto evitar áreas comunitarias o de preservación.

Es indispensable el estudio previo del impacto de las carreteras sobre las comunidades. El problema ya es actual en el caso de Shintuya. No se puede discutir por separado el eje vial principal sin su red irregular. Inclusive porque ya habrían conseguido, de la Cordemad y Corporación Cuzco "cuyos funcionarios, identificados con la región Inca, se comprometieron a apoyar con máquinas pesadas la manutención de la carretera, donde se retira la madera y también alimentos existentes en la zona de Manu" (El Sol, Cuzco, 5/3/1990). En el mismo artículo se informa que se pidió al Presidente de la República, la declaración del estado de emergencia para la carretera Cuzco-Shintuya. Todos los ramales deben ser previstos y compatibilizados con áreas de preservación, inclusive las indígenas y áreas de extracción.

Selva, altiplano y litoral

Hay tres estudios de impacto por realizar, en el conjunto del trazado, cualquiera sea la alternativa escogida. Hasta el momento se trabajó más sobre el caso de las regiones de selvas de la Amazonía peruana, tal como fue sugerido por la presión de los medios de difusión y de la opinión pública internacional, mejor informada porque el tema está de moda. La región de Madre de Dios llegó a contar con un proyecto de desarrollo integrado bastante precario y peligroso, elaborado en el marco de la comisión mixta bilateral. Pero no se podrá ignorar el conjunto.

Hoy es imposible que los tramos de cualquier otro trazado puedan ser desconsiderados bajo el punto de vista socio-ambiental. El Perú tiene gran y rica diversidad en todos los sentidos. Atravesarlo de punta a punta significa pasar, viniendo de Brasil, por la selva, sierra y litoral. La diversidad de las especies serranas es tan importante como la de la selva. En el altiplano, por ejemplo, se encuentra uno de los mayores centros mundiales de camelidos. Se trata de ecosistemas igualmente frágiles, y de decisiva importancia para las poblaciones que allí viven, también hay

milenios de gran biodiversidad y compleja diversidad étnica. Hay, entre otros, graves problemas de erosión y de defensa de la vegetación en las laderas.

Uno de los entrevistados, a título de ejemplo, recordó la llama, la vicuña, la alpaca, la guzana, etc... que constituyen inclusive recursos alimenticios y económicos de importancia. La piel de la vicuña puede alcanzar los 500 dólares la libra. Hay también gran diversidad de ovinos. La alpaca, importante en Puno, está siendo criada concurrentemente en Nueva Zelanda, donde ya hay un rebaño de 15 mil especímenes. Juliaca, centro de industrias medianas, que llegó a conocer un relativo desarrollo económico, vive hoy graves problemas de mercado.

Hay una tendencia migratoria a Madre de Dios. La política pública peruana trata de incluir la carretera en un proyecto de migración estimulada, o sea, el mismo error cometido a inicios de la década por las autoridades brasileñas. Habría que dedicar un análisis al porqué de la migración, cuales son las condiciones locales que generan el fenómeno, como la de las explosiones de urbanización.

En estas regiones también se plantean graves problemas de valorización agraria en las proximidades de una carretera de gran tráfico. Hay que prever el impacto de su paso sobre comunidades y etnias, que podrán desestructurarse gravemente, tornando a engrosar la marginalización urbana y esto no podrá denominarse desarrollo. También en el caso de otros puntos de trazado, se debe dar prioridad a las poblaciones que están allí, sobre todo a las campesinas. Una obra puede provocar numerosos reasentamientos, que tendrán que ser conocidos a anteriori y medidas de planificación indicadas e iniciadas también anteriormente al inicio de la obra. Se corre el riesgo de atravesar comunidades estabilizadas y que alcancen una adecuada calidad de vida. Se disemina la ilusión que, en las selvas, las tierras serían fértiles, lo que no es verdad para la mayor parte del espacio amazónico. Todo desmiente las pretendidas ventajas del estímulo a esta migración. En el caso de Brasil, ésta se dio debido a la concentración excesiva de los espacios agrarios en el norte de Paraná, oeste de San Pablo y Espíritu Santo.

El esfuerzo debe ser puesto, inicialmente, en responder a las dificultades de radicación de las poblaciones, donde esten. Una vez movidas, por equívoco de la política pública, tenderán a engrosar las ciudades explosivamente, como ya ocurre en Puerto Maldonado y Juliaca. Un hombre en la ciudad cuesta enormemente más que uno en la agricultura, siendo el último indispensable al otro, y no siempre así el inverso. El litoral es un caso aparte, también hasta ahora sin que merezca la atención adecuada. La creación de un gran puerto de exportación e importación, como se planea para Puerto Ilo, uno de los mayores de la costa latino-americana del Pacífico, no se hará sin gran urbanización y



Las carreteras, a partir de los nucleos de colonización, crean nuevas Ciudades.

graves consecuencias sobre los ecosistemas costeros. El puerto, por ejemplo, merece una previsión de impacto particularizada.

Vale la pena recordar también las poligonaciones, ramales y red vial de los otros trechos del posible trazado, que deben ser profundamente estudiadas. En particular la poligonación por Cuzco que, a pesar de existir precariamente, tendrá impacto previsible sobre poblaciones y ambientes, en todo su trazado.

Arqueología y monumentos nacionales

Esta es hoy otra cuestión determinante, en grandes obras de impacto. Hay poca reflexión sobre el tema en relación con las carreteras. Por ejemplo, si hubiera poligonación asfaltada en dirección a Cuzco, aprovechando la carretera actual, ¿cuáles serían las interferencias con los grandes monumentos nacionales peruanos de importancia mundial? ¿Cuál su importancia en Madre de Dios? ¿Algunos de los ramales, o el eje de la carretera, pasarán sobre ellas, o en las proximidades? ¿Hay estudios o mapas sobre el tema?.

Lago Titicaca

Es otro problema delicado, pues se preve el paso de la carretera, ampliando el tráfico, según estimaciones, en unos 400 camiones diarios sobre la ciudad de Puno, estimulando el turismo, acelerando la urbanización y otras consecuencias. ¿Cuál es la especificidad del ecosistema del lago? ¿Cuál es la relación del lago con la ciudad, en términos de abastecimiento y saneamiento básico? ¿Cuáles las medidas de protección adecuadas? ¿Puno tiene un plan socio-ambiental y de urbanización? Hay un pueblo indígena que habita el lago transformado en objeto por el turismo, ¿qué medidas fueron tomadas? El lago tiene una gran biodiversidad, como la existencia de ranas gigantes únicas, ¿cuáles son entonces las consecuencias? ¿Hay petróleo en el lago?. En fin, una carretera exige medidas previas y alternativas, como ser desviarse de Puno.

Narcotráfico

Hay zonas de plantación de coca en Cuzco y en Puno y referencias en las nacientes del Manu, en las vertientes orientales. Esta cuestión merece medidas preventivas antes que una obra de la envergadura de la carretera del Pacífico, y un previo tratamiento particularizado.

Carreteras, creadoras de ciudades y de grandes obras

Los grandes ejes viales de la Amazonía se transformaron, sin excepción, en creadores de urbanización precaria y sin planificación, incluso cuando pretendían promover el desarrollo rural, teniendo resultados perversos. Dos tercios de la población de Rondonia, por ejemplo, se encuentran en las ciudades que más crecieron en Brasil en la última década. Ciudades donde los ríos se transforman en desagotes, sin saneamiento básico, con graves problemas de energía, de urbanización, en fin, una pésima calidad de vida.

Una planificación ambiental adecuada debe considerar las ciudades que serán creadas o ampliadas desproporcionadamente. En el caso del Polonoeste, estos centros urbanos explotaron, transformandose, de núcleos de apoyo al desarrollo rural, en precoces sedes de municipio. Ciudades llenas de polvo, sin árboles, al estilo del lejano oeste, donde hasta las construcciones utilizan material y arquitectura impropia para la región. En el caso de un eje vial importante, atravesando Madre de Dios, pequeños centros como Iberia, Iñapari y otros, enfrentarán un crecimiento demográfico que necesita ser planificado en términos socio-ambientales.

Puerto Maldonado es un buen ejemplo. Es la capital del Departamento de Madre de Dios. Simulacro de media ciudad, sujeta a las inundaciones y falta de agua, ciudad de garimpo, con urbanización inadecuada y espontánea. Esta explosión ya es resultado de la abertura, en 1965, de la carretera Urcos-Quincemil-Puerto Maldonado, que no funciona en todas las estaciones del año pero que fue suficiente para ocasionar graves imprevistos. La propia carretera sufre una falta crónica de atención; hay falta de teléfono; de agua potable; de electricidad; el transporte aéreo es desorganizado e irregular, etc.

En 1984, cuando se abrió la carretera en dirección al Acre, se estimaba una población de quince mil habitantes. Hoy estaría en torno a los veinte y cinco mil, pero las fluctuaciones durante la estación seca, podrían llegar a duplicar esta cifra en torno al garimpo. La consecuencia es el aumento de la marginalidad y del crimen. La electricidad es racionada por economía de combustible y el agua potable viene de puestos de agua subterránea debido a la contaminación de los ríos. En 1988 se instaló una nueva bomba de succión de agua de gran capacidad, pero errores técnicos impiden su funcionamiento y el resultado es el racionamiento y la protesta.

Puerto Maldonado está entre las ciudades más caras de Perú. Al mismo tiempo que paga mal la producción de los pequeños agricultores y de los indígenas de las inmediaciones, comprando a peso de oro productos de otras regiones, desde alimentos, hasta productos industrializados. Prever un proceso de urbanización implica planificar el abastecimiento. Aparte de la contaminación por deyección, la más grave es la del mercurio y hasta hoy no se verificó el alcance de sus efectos. Fue ésta la situación que llevó al Frente de Defensa de Madre de Dios, a realizar una huelga general anual de protesta.

Tampoco será desarrollo estimular la creación de ciudades nuevas a ritmo explosivo, copiadas de los grandes centros urbanos del llamado primer mundo, dependientes de tecnología y materiales inexistentes en la región. Esta conexión entre ciudad y medio ambiente debe comenzar por las ciudades ya existentes, en particular por el periurbano, donde se concentra la mayoría de la población y donde se puede intentar recuperar una calidad de vida aceptable. Este tema exige planificación y experiencias piloto, en los tres primeros años dirigidos a la población local, antes que se inicie cualquier tipo de obra y condicionando su cronograma.

Potencial hidroeléctrico de San Gaban

Este es otro estudio indispensable sobre el impacto. Considerado como inofensivo en Perú, cortarían un formador del río Amazonas, entre otras

consecuencias a ser seriamente evaluadas. Tiene estrecha relación con la carretera del Pacífico.

Minería

Uranio en Puno, petróleo en Madre de Dios, los garimpos y gas. Todas estas reservas minerales deben ser estudiadas, registrados en mapa y consideradas sus consecuencias y reglas propias, sobre todo cuando afectan áreas indignas, extractivas o áreas de preservación, pues serán impulsadas con la carretera.

7.2 Migración, conflictos interétnicos, garimpos: La frente colonizadora en Madre de Dios

La emigración de Puno, Cuzco, Arequipa y Tacna, ya en curso, crecería en dirección a Madre de Dios, con la abertura de un eje vial central, con ramales importantes y poligonaciones. Se subestiman los conflictos de naturaleza cultural o étnica que puedan de ahí derivar. Hoy, como los pocos núcleos de colonización ya asentados, la situación no es cómoda.

Hay relatos de nativos de Madre de Dios, por ejemplo, sobre los problemas de los inmigrantes venidos de Puno. Estos ni llegan a quitarse sus gorros tradicionales, antes exigido por el frío de la sierra, a pesar del calor durante la mayor parte del año en su nuevo habitat amazónico. Viven en la selva como si todavía estuviesen en la sierra, sólo un detalle pero que ilustra los riesgos de promoción de la transmigración. Algunos dependen de los nativos para sobrevivir, unos cazando para los otros. Los recién llegados desprecian a los nativos, considerándolos como menos capaces. Este choque cultural caldea los ánimos en la mayoría de los enfrentamientos entre colonos y nativos. Es importante investigar las situaciones ya existentes, antes de planificar nuevos asentamientos, como se pretende.

Tampoco es admisible el argumento que la migración ya está en curso y que los proyectos tenderían a ordenarla. Simplemente por el hecho que la actual emigración se da en dirección a la búsqueda de oro, y no a la agricultura, tanto de brasileños como de bolivianos. Los emigrantes garimpeiros son, con más frecuencia, reclutados entre poblaciones urbanizadas, ya descaracterizadas desde el punto de vista de su cultura. Difícilmente serán aprovechados en asentamientos rurales permanentes. En cuanto a los emigrantes agrícolas venidos de Puno o Cuzco, basta analizar el fracaso de los intentos anteriores de colonización en Madre de Dios, para darse cuenta que no es posible repetir tales experiencias, sin medidas correctivas de amplio alcance.

La planificación a "anteriori" se debe ocupar de las cuestiones relativas a los choques interculturales, antes que promover planes de transmigraciones, como los que vienen siendo propuestos inadvertidamente para Madre de Dios. El control del proceso migratorio, ya en curso, estimulado principalmente por la búsqueda de oro, no se hará por la programación de estímulos de una migración a mayor escala, antes del ordenamiento especial y de las garantías a las poblaciones ya instaladas. El gobierno peruano llegó a prever la instalación de 300 mil inmigrantes, lo que sería extremadamente grave para la población hoy residente, en particular para los indígenas y seringueiros. En Rondonia, salvo en las manchas fértiles, lo que creció fue el garimpo. Tal como fue pensado hasta ahora, los proyectos de desarrollo de Madre de Dios constituyen simples repeticiones del Polonoeste y prometen repetir también sus graves consecuencias sobre los indígenas, seringueiros y sobre el medio ambiente.

Colonización

El proyecto del PDRI, tal como se viene presentando en las propuestas de la comisión bilateral, contiene una visión agropecuaria tradicional, opuesta al uso de extracción forestal, diversificado y dirigido a las poblaciones tradicionales, como sería lo más adecuado. Existen numerosas especies forestales no consideradas en los estudios. Todos los PDRI se dirigen al café, cacao y ganado. En las decenas de experiencias peruanas de este tipo, anteriormente fracasadas, está la respuesta. De todas maneras se planifica un Proyecto Rural Integral Masuco/San Gaban, inicialmente con 8 mil personas, en 100 mil hectáreas, sin el análisis preliminar de que allí, probablemente, residan ya poblaciones.

Existen también referencias de proyectos en Iñapari-Iberia, previstos para 20 mil personas, en 200 mil hectáreas. En los proyectos de asentamientos anteriores, como en el proyecto Madre de Dios, se estudiaron 1 millón de hectáreas, pasando finalmente a las 200 mil hectáreas, escogidas por la calidad de los suelos. El fracaso de la colonización es atribuido a la falta de crédito para los asentados, aunque en realidad no hay ni estudios cualitativos ni cuantitativos que profundicen lo que ocurrió.

La cantidad de familias que conservan efectivamente estos loteamientos varían conforme el interlocutor. Algunos dicen que en el proyecto Primavera habrían hoy sólo 35, otros que sobraron 17 familias venidas de Puno. En el proyecto Chinilla, venidos de Arequipa, de unos 300 lotes de 60 hectáreas, habrían sobrado sólo decenas. Las mismas referencias, aunque imprecisas, se oyeron sobre el proyecto Noya. Hay proyectos con el apoyo de la cooperación técnica de Canadá, con 200

lotes ya otorgados, en Tambopata y Tahuamanu, previéndose otros 500 para ser distribuidos. Aparentemente los lotes son ocupados, desmatados y abandonados como en Rondonia. Algunos líderes de comunidades nativas cuentan, por ejemplo, sobre un proyecto de asentamiento de puneños, de 200 familias, hoy reducidas a 30, en un sitio denominado Lagarto, también llamado La Marina, donde hubo un campamento de estudios petrolíferos.

Hay también colonización espontánea en el Alto Madre de Dios, actividades de garimpo y madera en la selva de Cuzco, limítrofe con Madre de Dios, en la localidad de Itanania. Hay también una colonización en Ceja de Selva, de puneños en la región de Sandía, en dirección a Puerto Maldonado, con seis cooperativas de café. En la comunidad de Infierno, 60 hectáreas están siendo invadidas por Lucio Bocangel y su ganado. Existen también otros hechos del mismo género.

A partir de un estudio serio sobre los proyectos hasta ahora intentados en la Amazonía peruana, es que se podrá discutir con propiedad la factibilidad de los nuevos asentamientos, enfatizados actualmente. Hay que cuantificar y calificar a todos los invasores en el área indígena, para el reasentamiento de los invasores desfavorecidos. No será admisible entonces, iniciar un nuevo proceso de asentamiento, aún después de un programa que atienda, en primer instancia, a las comunidades indígenas, los extractores y el medio ambiente.

Es el caso del precario Programa de Desarrollo Regional Integrado Acre/Madre de Dios, en discusión en la comisión bilateral. A inicios de 1990, la parte del Acre todavía se encontraba poco elaborada. Para Madre de Dios se preveía la instalación de 300 mil nuevos asentamientos. Hay que conseguir cambiar esta estrategia, en dirección a la elaboración de un nuevo proyecto, diferente del actual en sus fundamentos. El programa en pauta merece un análisis minucioso, detallando sus componentes y su matriz conceptual en todo es una repetición del Polonoeste.

Contiene también afirmaciones genéricas de protección a los indígenas y al medio ambiente, pero, como anteriormente, tratados como ingredientes paralelos y agregados, en medio de las grandes obras, como carreteras, colonización, electrificación, puertos, zonas francas, asfalto, vecinos, pecuaria, minería, etc. Sería mejor que, antes de tomar cualquier iniciativa, se ponga en práctica un programa dirigido al desarrollo sostenible y orientado hacia el uso adecuado de los recursos naturales, dirigido inicialmente a las poblaciones y situaciones hoy existentes.

Clarificación de la situación agraria y especulación

Al contrario de la mentalidad dominante en países con pesada herencia notarial y de especulación agraria, la clarificación del espacio agrario es

un motor del desarrollo regional. Tomese el ejemplo del Japón de la posguerra, y de Formosa. Los países del primer mundo, tienen claridad a quien pertenece y a que se destina cada hectárea. El costo social del conflicto aplazado, encubierto y prolongado, es mayor que la planificación y la clarificación.

Este esfuerzo es indispensable en la política pública. ¿Cómo puede un gobierno planificar obras, enfrentándose a un enredo de sobreposiciones de registros de títulos, abriendo espacio a la industria de indemnizaciones?. Recientemente una gran empresa se instaló, autorizada por el poder público, sobre tierra ocupada por decenas de familias en la frontera peruana con el Brasil. Como se ve, los reflejos de la especulación comienzan antes que la propia carretera.

La confusión de la tenencia de tierras no interesa a la agropecuaria, ni a la minería, ni a las obras públicas, como carreteras e hidroeléctricas. Tampoco cabe duda que, para el productor medio peruano, saber con claridad lo que le pertenece le impulsa a producir, sabiendo que cosecha, y planta culturas perennes que serán dejadas a los suyos. En el caso de las culturas tradicionales, la tierra es todavía más importante, al estar menos habituados a la vida artificial de las ciudades, hinchadas por el desarrollo desigual.

En el caso de las comunidades indígenas, la tierra es vital para su sobrevivencia en todos los sentidos. La previa clarificación de la tenencia de la tierra evita también conflictos sociales. Sucede lo contrario en el sur de Pará, en Tocantis y en el norte de Goiás, donde la sobreposición de posesiones implica enormes recursos en reasentamientos, procesos judiciales y entierros.

La clarificación de la situación agraria exige, previa a cualquier otra atribución de posesión o título, autorización de inversiones o colonización, la demarcación y regularización de las tierras de las comunidades indígenas o de las poblaciones tradicionales extractoras, como los seringueiros y los castañeros. La clarificación agraria es anterior a cualquier obra. Ya comenzaron a surgir, en Madre de Dios inversiones de especulación agraria de naturaleza improductiva y predatoria que sólo se preparan para la inevitable valorización de las tierras provocada por la carretera.

La legislación agraria en Perú parece más flexible que la brasileña. Pero no están consolidados los mecanismos de garantía de posesión para las comunidades nativas y las extractoras. El trabajo inicial consiste en establecer el marco agrario, con acompañamientos cartográficos, tanto de la pose, como la titulación, los conflictos, de uso y del estado actual del desmatamiento.

El conocimiento más preciso del cuadro agrario, permite un mejor acompañamiento y adaptación de la dinámica migratoria y la redefinición de las posesiones, sobretudo en una región donde las peculiaridades del

ecosistema obligan al uso de las áreas extensivas. El uso ambiental de la clarificación agraria es fácil de ser comprobado. En el ejemplo brasileño, el INCRA promovía desmatamientos por pretender que las quemas eran beneficiosas, inclusive indemnizables en caso de expropiación. También porque, la definición de posesión, facilita atribuir responsabilidades de conservación. Hoy, la orientación es la del manejo adecuado y sostenible de los recursos naturales. Un plan de manejo que asegure la renovabilidad para las comunidades indígenas y extractivas, por ejemplo, sólo puede ser pensado cuando se deje en claro el espacio para su sobrevivencia.

La especulación agraria comenzó incluso antes que las obras

Como en todos los casos precedentes de grandes obras de impacto en la Amazonía, la especulación agraria ya se anticipa en gran escala, con las mismas características predatorias del oeste brasileño, y sin control adecuado. No se tuvo acceso a ningún estudio específico sobre el tema, cuestión ésta también indispensable. Sin embargo, numerosos interlocutores se refirieron a su proceso de aceleración en los últimos tiempos. Se citó, por ejemplo, la Ganadería Tropical, que reivindica 295 mil hectáreas en la región del Río de las Piedras y Muymanu, exactamente en una región de extrema importancia para las actividades extractoras.

También hubo referencias a la Central American Service, en conexión con el grupo Somoza; al Proyecto Azúcar Alcohol Selva de la empresa Reggiane que, en 1984 presentó, entre otros, pedidos de financiamiento para la cooperación técnica italiana. El caso más flagrante de todos es el de la Ganadera Santa Clara S.A. que, en 1988, ocupó con autorización 8.247 hectáreas; ya desmató 1500 de ellas, pretende desmatar otras 14 mil hectáreas y reivindica 200 mil hectáreas o pretende ocuparlas. Esta empresa pertenecería al grupo Zanatti, con conexiones en la Fawcett, la mayor empresa privada de aviación del Perú. Se instaló en el límite entre Brasil y Perú, en Vila Assis, exactamente donde se preveía una reserva forestal binacional y en las proximidades de la carretera. En el área que ya se desmató, se encontraban ocho familias, en la parte autorizada se encontraban otras 27 pero a ninguna se les respetaron sus derechos de posesión. ¿Cuáles son entonces los mecanismos de control que el programa introducirá para prevenir tales acontecimientos?

Todavía se habla de la Cooperativa Agraria de Producción Huando - CAPH, que ya tiene, en Primavera, 1.200 hectáreas desmatadas y regresa en la próxima estación seca a proseguir sus trabajos. En Iñapari estaría ya instalado el Senador Luis Caceres Velasques, con 20 mil hectáreas, en Tahuamnau; Carlos Zacanini pretende 20 mil hectáreas, en

la región de Quincemil y en otra empresa, en Salvación, pretende 200 mil hectáreas con objetivos madereros.

La tendencia a la concentración agraria es evidente, incluso antes del inicio del asfaltado de la carretera. En numerosos casos se parte de la extracción de madera para la formación de agropecuarias. ¿Sería éste el proceso de desarrollo a ser implantado? y ¿cuál la situación agraria real de Madre de Dios?. ¿Cómo serán aseguradas las poblaciones locales en su derechos de posesión y usufructo de los recursos naturales?.

Madre de Dios: incentivos, oro y madera

Esta es una de las regiones menos conocidas de Perú, incluso con una cartografía precaria. Antes de construir cualquier carretera todavía hay mucho por saber sobre Tambopata, sobre el norte de Puno también selvático y sobre el norte de Madre de Dios donde hay indios aislados. Se piensa mucho lo que puede producir para afuera y no en la situación real de las poblaciones, en su calidad de vida, y en el conocimiento de su biodiversidad, que se sabe, es una de las más ricas del planeta.

La extracción de oro representaría el mayor ingreso del Departamento, del orden de los 2.2 millones de dólares americanos. Después viene el turismo, con ingresos de 1.6 millones de dólares; luego la madera con 1.2 millones de dólares y finalmente el ganado con 0.7 millones de dólares. ¿Qué representa la castaña y el caucho en este cuadro?. Estos ingresos estarían basados en incentivos fiscales; ¿valdría la pena alterar esta situación?. Gran parte de esta producción no deja aparentemente nada, o muy poco en la región, ¿cómo se podría modificar esta situación? ¿La madera, por ejemplo, cuantas especies se aprovechan, hay reforestamiento? ¿Cuál es el manejo que se da a todo esto?.

La acción de las madereras

La madera que sale de Puerto Maldonado va de Lima a Arequipa, vía Cuzco. Hay madera dispersa permanentemente en la orilla del río. Otra parte saldría por la carretera en la estación seca, también en dirección a otros centros peruanos. Más recientemente habrían llegado grandes madereras brasileñas vía Iberia. Probablemente las mismas que vienen desmatando desde el norte del Paraná, pasando por Rondonia. La madera, para el mercado interno o externo, estaría siendo transportada hasta por avión, en la época de lluvias, pero sólo cedro, caoba y espino.

Más de diez camiones diarios de madera salen de la región del Parque del Manu, y en las proximidades de las áreas indígenas de Shintuya y Diamante. Hay más de mil pedidos de concesión para explotar madera en la región de Madre de Dios y numerosas serrerías.

Una, por ejemplo, del grupo Spinoza, ya dispone de 50 mil hectáreas y reivindica más en el Río de las Piedras, región relativamente inexplorada. Hay que conocer detalladamente el mercado, las relaciones de trabajo, las áreas explotadas, las serrerías, la comercialización, el destino, la legislación, el reforestamiento, etc.

Las madereras se encuentran en la vida cotidiana de las comunidades nativas de contacto más antiguo, en aquellas donde no se acabaron las maderas nobles. Los precios son ridículos. Descuentan sumas enormes por supuestas rajaduras o putrefacción, engañando así a los indígenas. Ni el gobierno ni los predadores ni los planes de dirección, replantan o reforestan en ninguna de las comunidades.

Existen por lo menos tres comunidades: Shintuya, Palotoa y Santa Rosa, que todavía tienen algo de madera. Las madereras se interesan solamente por la mejor, por caoba, cedro fino y tornillo. Entre las áreas Shintuya y Santa Rosa de Huacaria, en las nacientes del Alto Madre de Dios, en una pendiente de la sierra, cuentan los nativos, las madereras actúan desvergonzadamente, mostrando contratos de otras áreas, conseguidos por la corrupción. En Sonene habría un profesor mestizo, vendiendo madera de los indios, sus alumnos.

La propia Fenamad, en el informe al XIII Congreso de AIDSESP, advierte que "las tierras de la selva no son totalmente agrícolas y peores aún para la pecuaria. Se sabe que la destrucción de nuestras selvas, sin un plan de manejo, representa un grave peligro para nuestros pueblos. Por eso presentamos nuestra preocupación ante las pretensiones de Zanatti, de introducir ganado intensivo en el Departamento, destruyendo unas 30 mil hectáreas".

Comunidades indígenas frente al garimpo

La mayor parte de los territorios comunales, vienen siendo invadidos por los garimpeiros, desde Boca Ñambari hasta el curso medio de Madre de Dios. Hay problemas serios de salud, específicos de la actividad garimpera, generalmente reumatismo. Los buscadores de oro aparecen ahora en el Malinowsky. Hay por lo menos seis comunidades indígenas viviendo precariamente del garimpo: Boca Ñambari, San José, Karene, Puerto Luz, Barranco Chico, Villa Santiago y El Pilar. Pasan hambre en el período de lluvias, no economizan, no cultivan y no están entrenados para usar el mercurio. Los conflictos son numerosos, tanto por agresiones físicas como por la vía judicial.

El VI Congreso da Fenamad, en 1988, cita nominalmente, en los casos de Puerto Arturo, Arazaire de Villa Santiago, Barranco Chico y Boca Ñambari, a los siguientes garimpeiros como agresores: Juan Barriga Visa, Guillermo y Quintín Quispe Huayllani, Mateo Mollo, Luis Béjar

Huallpa y Alfredo Pérez Trancoso. Este último, con sus dragas de tractores en Boca Ñambari, es citado como el más violento e impune. Esta situación se debe al descontrol de la ley y a las concesiones irresponsables del Ministerio de las Minas. La empresa Carisa está actuando en Villa Santiago. En Barranco Chico también hay garimpeiros. Tres empresas invadieron las tierras de la comunidad de Tres Ilhas. La Carisa entró también en Barranco Chico y en Río Puquiri.

En Barranco Chico aparecieron garimpeiros suplicando para quedarse allí. La esposa del presidente de la comunidad indígena se conmovió y los dejó establecerse. Fueron trayendo más gente, aumentando el garimpo, pasaron a pedir la titulación, querían hacer una comunidad campesina serrana, mixta, en lugar de la comunidad indígena original. Hasta querían hacer una escuela. "Entraron pidiendo limosna y hoy son guerreros". Trajeron a la policía, salieron a los flechazos. Los indígenas recibieron la solidaridad de Villa Santiago/Fenamad. Sacaron piezas del motor, arrojaron herramientas, paralizando la Carisa, que tiene licencia para la extracción de minerales con la empresa Losada.

Villa Santiago: en 1975 fue titulada. En 1978 apareció una persona de Cuzco, Kisper Guallane, pidiendo al Ministerio tierra para extraer oro. La comunidad protestó por los medios administrativos contra la concesión. Salomónicamente se otorgó la autorización a los indios y al invasor. Este último atacó, lanzando los botes contra los adversarios y casi mató nativos que organizaban sabotajes para resistir. El invasor consiguió otro lugar en las vecindades y abrió procesos según el relato de los indígenas.

En Boca del Ñambari, los Amaracaire, con el apoyo de la comunidad de Puerto Luz, se enfrentaron recientemente con Trancoso y su tractor que está desmatando una parte de las tierras indígenas. Pidió cuatro concesiones, denominadas Jesús, Rosita, Silva y Amaracaire. Alrededor del 20 % del territorio de Boca Ñambari está invadido por colonos. La policía actúa en favor de los colonos y mestizos. Se generan conflictos permanentes. Los invasores tienen más recursos y peones. Hay más de veinte serranos en el área. Se introduce el alcoholismo, las mujeres no buscan más alimentos, los hombres no plantan, y cuando acaba el oro se quedan pobres, son falsos ricos por temporada, cuentan los indios y los indigenistas.

En San José del Karene, garimpeiros mataron en una pelea, a José Quique Kamenó, uno de los indios. Otro conflicto ocurrió con Florencio Mateus, un gerente de garimpo que heredó una posesión de su padre, dentro del área indígena, y formó una empresa a pesar de no tener la concesión. Quien la tenía era Ozorza. Mateus cobraba parte del garimpo de los nativos en su propia tierra, por poseer la concesión de la empresa y con sus hermanos poner la moto-bomba dentro del área, generándose así conflictos. Shiringayoc, es otro caso ejemplar de la sobreposición de

concesiones para la búsqueda de oro y la invasión del área indígena. Todos los indios fueron expulsados de su lugar por garimpeiros, mudándose para la confluencia del Ishirihue (Azul). Ni siquiera pueden solicitar la demarcación, debido a los garimpeiros, que obligan a huir a los indios.

Concesiones mineras

La Fenamad y EORI intentan luchar contra las denuncias a mineros y licencias de minas abiertas desde 1985. Para conseguirlas, actualmente hay que registrar en Cuzco un pedido de la comunidad, para garantizarse contra la posibilidad de que el Ministerio otorgue la concesión a otro. El líder registrado de la comunidad es el que debe presentarse. Después está la escritura, personería jurídica y un papel especial difícil de encontrar en el mercado fuera de Lima. Se precisa abogado e ingeniero en minas. Una burocracia infernal. Bastaría decir que los indígenas tienen prioridad sobre sus tierras. La Fenamad presentó, en 1986, un proyecto de ley sobre asuntos mineros para las comunidades nativas. En 1988 protestaba contra la demora del análisis por parte de las comisiones de minería y Amazonía del senado. En 1989, continuaban sin providencias, según el Informe para el XIII Congreso de la AIDSESEP.

El Ministerio de Minas podría simplemente conceder prioridad a los indígenas, como orientación administrativa, mientras que el Parlamento resuelve. No hay duda que la búsqueda de oro en su conjunto y el garimpo indígena en particular, deben ser parte integrante de un proyecto socio-ambiental, anterior a la construcción de cualquier carretera u obra. La Fenamad también viene protestando contra el tratamiento de las comunidades indígenas por parte del Banco Minero, exigiendo mejores condiciones de comercialización, horarios especiales de atendimento y mejor atención, respetando el artículo 21 de la Ley de Comunidades Nativas.

El garimpo

El Banco Minero fue creado para estimular la pequeña producción minera, existente desde inicios de siglo. Hubo momentos en que se llegó a pagar mejor que el mercado internacional. En 1973, las empresas pasaron a ser priorizadas, como la Carisa. En esta época comenzó a aparecer el peón, o sea, el garimpeiro empleado. Existen conflictos, desapariciones, enfermedades, fiebre amarilla, explotación de trabajo de menores y de los garimpeiros no organizados, aparte de la criminalidad.

En fin, todo se parece a Rondonia. Tres mil dragas vinieron de Colombia y ahora llegaron los brasileños del río Madeira y los bolivianos. Parece ser urgente la intervención del Banco Minero y de los organismos ambientales, con la asesoría técnica socio-ambiental. Pero el Banco no paga el precio adecuado y no controla la producción. Se relaciona específicamente con las grandes empresas. Nada de esta actividad, altamente predatoria, por lo menos en su forma actual, queda en la región en términos de impuestos o de inversiones conocidas.

La actividad garimpeira decrece durante las lluvias, se traslada para zonas más altas y a los ríos pequeños, unos cien metros más altos, como en la región de Nazuco y Hiaputo, conservando un mínimo de ocho a diez mil trabajadores. El verano es la temporada de mayor actividad del garimpo, en las playas del Iñambari y de Madre de Dios, con un mínimo de quince a veinte mil personas. La media es un gramo de oro por persona/día. Hay también uso de tractores, o sea, hay varias tipologías, como batea, draga y tractor.

Existen relatos del reclutamiento de estos garimpeiros "bóias-frias" (trabajadores golondrinas) en la ciudad de Cuzco, entre 18 y 25 años. Los "enganchadores", como los "gatos" brasileños, los emplean prometiendo El Dorado. Tras horas en carreteras y viviendas precarias, serán alimentados a base de mandioca hervida y banana cocida. Transportan cien carretillas de tierra a mano por día, para los depósitos artesanales donde se sedimentará el polvo del oro. El salario mensual es miserable, unos cinco mil Intis (Sur, 7/1989). No llegarán a ver el oro, pues el patrón lo separa personalmente, con el azogue o mercurio. Vuelven decepcionados. Este un proceso migratorio que debería ser mejor estudiado.

Hay empresas que tienen cien mil hectáreas de concesiones, las mayores alcanzando cien empleados. La Aurífera Iñambari, por ejemplo, llegó a tener un lucro bruto declarado de 461.335 mil dólares en 1988, lo que significa un lucro líquido importante, pues tuvo 245.475 dólares de gastos operacionales, esto en cinco meses. Hay también otras empresas medianas y grandes como el Consorcio Katanga. En la región de Urcos está la Texas Golf/Aurífera El Sol, y la empresa El Dorado, que quiere extraer en el Lago Valencia. El garimpo está instalado en la región sur de Madre de Dios. No vende a Brasil, al contrario de lo que se dice en la región, pero sí a Lima y de allí a Miami. Por otro lado, Brasil tampoco controla el oro que produce en las mismas condiciones.

Uno de los centros es la Isla de Labirinto, el Río Colorado y las cuencas del alto Madre de Dios e Iñambari. La Carisa - Aurífera Iñambari - South American Placers S.A., representada por Hans Fleury Wheley sería la mayor empresa, con ramificaciones bolivianas. La Carisa está en Barranco Chico y Río Puquiri. El Banco Minero se queda con sólo el 10%

de la producción de oro, en parte proveniente de los grandes grupos Cariza y Azorzo.

No hay planes ni obligaciones de recuperación de las áreas degradadas, ni ningún plan de prevención contra los peligrosos efectos del mercurio. El Banco Minero podría controlar el oro a través de la retorta, pagando el precio de mercado. Ofrecer servicio de refinamiento de oro, análisis de calidad y ofrecer retortas a sus clientes. Es grave que no se hayan tomado medidas preventivas con el mercurio. La retorta, un aparato y una técnica de reaprovechar el mercurio, que economiza y controla la contaminación, ni siquiera llegó a ser introducida o planificada. No hay ni entrenamiento ni fiscalización. Según un geólogo residente en el área, la retorta puede costar de ocho a diez dólares en proyectos de la ONU. Podría ser introducida a través del propio Banco Minero, cuando se estima el valor del oro por su calidad.

También es verdad que Brasil sólo inició el proceso de contención de este grave daño ecológico. El Madre de Dios continuará llevando mercurio en dirección a Bolivia y Brasil, y al Amazonas, agravando los excesos brasileños. Urge tomar medidas y realizar estudios, desde el mercado del oro, el Banco Minero, el mercurio, su impacto sobre la ictiofauna, la pesca, sobre el ser humano garimpeiro, las relaciones de trabajo, la recuperación de las áreas degradadas, uso de la retorta, en fin, se debería pensar como un componente de emergencia con tratamiento prioritario, así como los indios, seringueiros, y medio ambiente, y anterior a cualquier obra, carretera o asentamiento.

Incentivos fiscales, crediticios o cambiarios

Desde los años 60, existe en Perú la exoneración fiscal indistinta durante dos años, para inversiones en la Amazonía. Es una experiencia que Brasil debe pasar a Perú en el marco de cooperación técnica. Zanatti/Fawcett también usaron incentivos cambiarios, altamente favorables, según la prensa. Brasil terminó con tales incentivos debido al alto grado de corrupción y degradación ambiental que provocaban.

No hay estudios sobre el resultado de estos incentivos, no sólo fiscales sino también crediticios y cambiarios, frente a la cuestión ambiental y a los conflictos de los inversores con las comunidades nativas y extractivas. Se debe considerar la rentabilidad de estos incentivos, y estimar su real ganancia social y económica.

En Brasil, estudios de la Seplan y del Banco Mundial demostraron su carácter predatorio, especulativo, y la enorme corrupción que estimularon. Hoy está parcialmente controlado. Es importante examinar el papel de la Cofide en esta práctica de incentivos. Hay que promover un análisis de proyecto a proyecto, estimando el valor de la inversión

indirecta y su resultado. En gran parte se tornan solamente capital líquido para inversiones financieras y para la dolarización especulativa.

7.3 Prioridad a la población tradicional y al uso adecuado de los recursos

Es incuestionable que cualquier planificación para el desarrollo de la región de Madre de Dios deberá tomar en cuenta, en primer lugar y privilegiadamente, la población que hoy allí se encuentra, en particular los nativos de residencia más antigua, de milenios anteriores a la europea, los sobrevivientes de los pueblos indígenas de la selva, claramente diferenciados de los pueblos del altiplano.

En segundo lugar, deberán ser considerados los descendientes de los primeros grupos migratorios de inicios de siglo, los seringueiros, caucheros y castañeros que llevaron a la creación del Departamento de Madre de Dios en 1912. Si no es posible alcanzar un nivel adecuado de vida para los que ya están, ¿para qué traer nuevos inmigrantes? ¿Adónde se los va a instalar si aún no está clarificado el espacio ocupado por los que ya se encuentran en la región?

A primera vista, parece ser un desusado llamado moral, pero no se trata solamente de eso. No es ningún mal que países relativamente nuevos se pongan al día tras su desordenado pasado colonial y endocolonial. Pero existen otras razones que deben ser tratadas con la atención que merecen. La primera de ellas es de orden comparativa. Según la Coordinación de Desarrollo de Madre de Dios (Cordemad), sería relativamente poco el espacio utilizable hasta ahora aprovechado en la región. Se estima que sólo el 1.7% de las tierras aptas para la agricultura, fueron aprovechadas, así como el 1.3 % para la pecuaria y el 5.6 % de las aptas para la selvicultura (Sur, Cuzco, 7/1989).

De salida, es indispensable rever estos criterios de aptitud y uso. El INCRA en Rondonia, por ejemplo, consideraba aptos suelos que resultaron ser un desastre para los colonos que creían en los estudios de la Institución. El resultado de estos errores es el desmatamiento inútil: 35% del Estado, y el fracaso de la colonización, que pretendía asentar a 300 mil personas y movilizó sólo 26 mil a un alto costo. Los recientes estudios de la FAO consideran que sólo el 7% del Estado de Rondonia es realmente fértil y el 50% aprovechable con abonos y correctivos costosos. Los criterios de fertilidad deben ser relativos a la sustentabilidad, como muestran los recientes estudios sobre la Amazonía, comprobando el fracaso de la pecuaria. Los colonos estimulados se transformaron en garimpeiros, hincharon las nuevas ciudades o fueron a desmatar el Acre y Roraima.

En cuanto a la alegada aptitud forestal, fue utilizada en 5.5%, o sea que, habría un 94.4% de potencial maderero por explotar, es innegable que se necesita una mejor precisión conceptual. ¿Se trata del reforestamiento de especies nativas diversificadas o de simple extracción de madera centenaria para la acumulación rápida y sin garantías de renovabilidad?

Admitiendo como verdaderas estas dudosas estimativas, es increíble que sólo el 1.7% de las tierras agriculturables hayan sido aprovechadas, ¿a que se debe, si las tierras de Madre de Dios han sido habitadas desde hace milenios?: al conocimiento que las comunidades tienen de la fragilidad de los ecosistemas, calidad real de los suelos, y al hecho de practicar, por esta razón, la agricultura itinerante, con vistas a la recuperación espontánea de las áreas degradadas. Varias áreas indígenas fueron reducidas en la demarcación.

Un estudio más profundo podrá concluir que existen más áreas ocupadas en uso de lo que hoy se estima. Lo que hay es una forma diferente de ocupación. En dos niveles: primero la milenar de las comunidades nativas, poco conocida, y que debería ser el punto de partida. Se recomienda que la planificación sea iniciada con el recurso de la etnocencia, o sea, ¿de que manera utilizan estos pueblos los recursos naturales? ¿Qué recursos existen, y para que uso?.

El segundo nivel es el análisis de la producción extractora para el mercado, iniciada a comienzos del siglo. La extracción resultó ser un uso adecuado de los recursos naturales desde que se introducen factores correctivos, como la combinación de culturas de consorcio y el adensamiento, para garantizar la renovabilidad o la eficacia de la colecta o extracción. Tal vez esté en estos productos, y correlacionados y en estas poblaciones tradicionales, la rentabilidad esperada y no en racionamientos traídos desde afuera, como los campos para pastoreo que vienen fracasando en toda la Amazonía, salvo en raras manchas fértiles.

Finalmente, hay que estimar el costo a medio plazo de la marginalización de estas poblaciones en su propio territorio. Se observa, por ejemplo, el costo del Estado canadiense con sus pueblos indígenas que no tuvieron sus territorios demarcados, los "no treaty indians", los marginalizados en la periferia de las grandes ciudades. Implican gastos públicos de todo orden en el futuro: indemnizaciones, gastos sociales, como salud, educación y jurídicos, que comparativamente llegan al doble de los gastos de los indios que conservan en forma relativa sus tierras y modos de vida tradicional de autosobrevivencia y calidad de vida.

Comercialización, diversificación y transformación

Para la concepción de un proyecto alternativo al de la colonización, se debe considerar, como punto central, la comercialización. Fue una cuestión decisiva en proyectos anteriores, y es un drama para las poblaciones actualmente en Madre de Dios y en la Amazonía como conjunto. Existen pocos y onerosos intermediarios para la exportación de la castaña o compra de caucho. Otros productos de la selva son raramente aprovechados. El estudio de estas relaciones es importante. Generalmente se supone que la simple construcción de carreteras generan comercialización, lo que no es el caso, dada la competitividad de los mercados inter-regionales y la monopolización del comercio.

En la misma dirección, dirigiéndose prioritariamente hacia la población local, primera beneficiaria de cualquier proyecto de desarrollo en los primeros años, es indispensable pensar en la viabilidad de su renta a través de la diversificación. Existen también comunidades nativas que combinan desde el garimpo, el cultivo, la extracción, la pesca y culturas perennes. Es la única vía para un uso adecuado que permita combinar renta, mercado regional, exportación y autoconsumo, bajo condiciones permanentes y compensatorias. La prioridad es la estabilización de los productos, aumento de su calidad de vida, y sólo secundariamente, satisfacer las necesidades del mercado con el excedente, a través de una rentabilidad por diversificación y no por la monocultura concentradora, como imponen con frecuencia políticas públicas equivocadas.

La tercera consideración, en un proyecto dirigido a las poblaciones tradicionales, es la transformación de los productos, a través de la semi-industrialización y de la obtención de precios por calidad agregada. Un ejemplo es el caucho que tiene un precio con la mini-usina y otro, inferior, en "bolas de colecta". Lo mismo ocurre con la castaña, cuya colecta puede ser más rentable con usinas de tratamiento.

Acción interinstitucional

Un análisis detallado y riguroso de las instituciones a ser comprendidas en un planeamiento socio-ambiental es también indispensable. Uno de los grandes obstáculos en hacer efectiva las políticas públicas es el débil desempeño de los organismos públicos, frecuentemente compitiendo entre sí, a pesar de servir a un mismo gobierno y objetivo. Considerar quien y como desarrollar una acción y si está en condiciones de hacerlo, es el primer paso. En esta dirección hay que saber previamente que responsabilidades caben a los diferentes niveles de la administración, la que cabe al gobierno central, al regional y al local y la articulación adecuada que deberán mantener entre sí. Se nota, por ejemplo, que muchos cuadros en Lima, a pesar de ser competentes, desconocen la

realidad de las regiones para las cuales planifican, como es el caso de Madre de Dios.

Sobre este tema, hay que buscar respuesta sobre cuales instituciones irán a ocuparse, en los años que antecederán las obras, de la regularización de las tierras indígenas y reservas extractivas, de las cuestiones ambientales ligadas a la minería y al uso adecuado. Es necesario prever la capacitación técnica en los diferentes niveles administrativos, y que cada meta esclarezca su ejecutor sin ambigüedades. La creación de un núcleo de especialistas en la propia región es indispensable, así como una evaluación continua e independiente de los órganos ejecutores, como un mecanismo correctivo. Constituyen instrumentos importantes de gestión, la creación de bancos de datos, centros de documentación, una base de acompañamiento estadístico, consultorias y evaluación independientes y continuas.

Esta cuantificación necesita, para ser eficaz, de una correcta orientación socio-económica. Por ejemplo, en el caso de un proyecto dirigido inicialmente a las comunidades tradicionales, es importante cuantificar lo que producen hoy, el resultado de los diferentes estímulos a la comercialización, transformación, organización para la producción y no sólo los productos aislados escogidos por el mercado o por el planificador, generalmente impuestos ineficazmente.

No hay dudas que la central de planificación, entrenamiento y monitoria, debe estar situada en Madre de Dios, como un instituto o un centro universitario de investigaciones ligado o no a otros de los grandes centros, o estableciendo convenios por especialidades, como un campus avanzado, pero con gran autonomía. Tal centro será capaz de mantener la memoria de los programas, producir efectos correctivos y prestar asesoría técnica, articulado con una evaluación independiente, con la democratización de la planificación, a través de las organizaciones de beneficiarios, centros de investigaciones y organizaciones no gubernamentales.

Crédito y alternativas sostenibles de las comunidades

Existen relatos de experiencias con "achote", una resina con valor comercial plantada en 300 hectáreas, en una iniciativa privada que comenzó en 1987, en el kilómetro 32. Como ésta, hay que estudiar todas las especies extractivas, o ecológicamente sostenibles a largo plazo, en una visión de diversificación, que rompa con el endocolonialismo y la especialización para el mercado.

No se encuentran disponibles estudios profundos sobre, por ejemplo, la situación del caucho y de la castaña, con estudios de producción, transporte, mercado, transformación e intervención del

Estado entre otros factores. El recurso pesca tampoco dispone de grandes datos. Sobre el ganado se cuantifica mucho, pero en un sistema de proyecciones y no en estudios de campo en Madre de Dios.

En cuanto a estos incentivos y créditos son dados a empresas o particulares externos a Madre de Dios, la Fenamad, advertía en el XIII Congreso de la AIDSESP que: "Realmente, todos los convenios y disposiciones gubernamentales, con respecto a créditos del Banco Agrario a comunidades nativas, no son cumplidos, a no ser con mucha demora. Por este motivo presentamos nuestra protesta y pedimos un pronunciamiento al respecto". Hubo una resolución de la dirección del Banco Agrario, no. 3.182 del 2 de febrero de 1986, en favor de créditos a costo cero, o por lo menos preferencial, para las comunidades indígenas. Pero no fue aplicada.

Otra cuestión delicada es la de los certificados de posesión, necesarios para el crédito. Deberían ser obtenidos por jefes de comunidades para sus "comuneros", utilizándolos para el crédito agrario. Habría que estudiar un nuevo estatuto, en que la relación comunidad, miembro y jefes quedase mejor resuelta (VI Congreso-Fenamad). La Fenamad dice que los trámites y exigencias para la obtención de crédito están mal resueltas, aunque haya una resolución que lo preve, la DS. 053-86-EF. Las comunidades piden también representantes en el Banco Agrario, en la dirección nacional y en otras direcciones intermediarias, a nivel de Cuzco y de Madre de Dios.

Mercado y castaña

Todavía es recogida por siete comunidades, Palma Real, Barranco Chico, Puerto Arturo, San Jacinto, El Pilar, Infierno y Bajo Piedras. Las comunidades consideran que la castaña se está comerciando mal, pero tiene un mejor precio que el caucho. Todavía se mantiene el pago en especies, deuda condicionada a la entrega de la producción. Su precio es de 24 mil intis el kilo pelado, alrededor de un dólar. Lo ponen al sol y una noche en agua para luego pelarlo a máquina. Con cáscara el precio de la bola de 70 kilos, descontadas las estimativas de humedad y putrefacción, varía entre 1.5 dólar y 3.5 dólares. Los colonos se quedan con las mejores castañas, en los contratos forestales liberados por el Ministerio de Agricultura, renovables cada cinco años, otorgados a emigrantes de Puno y a antiguos seringueiros. El argumento es que los indios tienen mucha tierra, aunque la densidad poblacional sea menor en Madre de Dios, 0,4 habitante por kilómetro cuadrado, o sea que hay más tierra disponible. Es de extrañar que al único ocupante permanente del interior, el indio, se le haya prohibido el uso extensivo extractivista

La castaña es retirada por avión subsidiado durante las lluvias. Su incidencia todavía es grande, así como por ejemplo el caucho, en torno de la carretera que se pretende pavimentar. Comenzando por Vila Assis, en el kilómetro 235, domina el caucho; en Alerta, en el kilómetro 115, hay castaña y caucho; en Manuripe, kilómetro 78, predomina la castaña hasta Puerto Maldonado, el kilómetro cero, según estudios hechos por el cientista del medio ambiente Humberto Labarthe.

Seringueiros y castañeros

Existen tres áreas en Madre de Dios: en la primera hay caucho, con 400 familias produciendo alrededor de 700 kilos anuales, hasta los ríos Huymanu y Manuripe, con 280 contratos registrados, de la frontera hasta Alerta. De ahí en adelante hay una región intermedia, donde predomina la castaña de Manuripe a Puerto Maldonado. Hay 980 contratos de castaña, estimándose un área total de 16 mil kilómetros cuadrados. Cada familia explota una media de mil hectáreas, según estudios de Labarthe, hechos a partir de la carretera.

Las cuatro zonas castañeras juntas, alcanzan un total de tres mil toneladas de castaña, entre Puerto Maldonado e Iberia. Se calcula trescientos árboles por cada mil hectáreas, con cien toneles de 65 kilos por hectárea. Mil toneladas se procesan en Lima por un monto de tres millones de dólares de negocios en el Puerto de Callao. El castañero queda con diez dólares por tonel. La producción es estimada en dos mil toneladas, unos dos millones de kilos de castaña tratada, totalmente nativa. Es descascarada, deshidratada y clasificada en Lima, llegando a dos dólares el kilo. Los setenta y cinco kilos con cáscara del tonel, con posible humedad, valen 1.10 dólares el kilo, siendo que descascarada, llega a valer 1.40 dólares el kilo en el puerto. Seis empresas controlan el 80% de la producción, siendo las tres más importantes, la Proteza, el Sol y el Dorado. No pagan impuestos y sólo deshidratan y clasifican.

Ampliando la estimativa a los ríos Parihamanu y Piedras, se podría llegar a una región castañera de treinta mil kilómetros cuadrados. Las estimativas de un botánico de la Universidad de Cuzco, Percio Nuñez, para la incidencia de la castaña, en el área de Madre de Dios, es la siguiente: en la región de Manu: tres por hectárea, ya bastante comprometida por incendios y desmatamiento; y en la región Pampas del Heath, dos por hectárea.

La desmoralización del caucho

Los inmigrantes dañan los árboles, estos se secan, y más tarde son derrumbados por el viento. Los indios dicen que habría que dejarlos

descansar. La comunidad de Alerta todavía hace caucho. El precio es controlado por el Estado que prioriza la importación y no acompaña la inflación al establecer sus ridículos precios monopolizados y desubicados. Fue elevado tras seis meses, en marzo de 1990, para 1,7 dólares el kilo en bola y dos dólares el preparado. Un 99% de las necesidades peruanas de caucho vegetal es importado, la producción interna está reducida a casi nada. En el mes de marzo el gobierno mejoró el precio para 36.800 intis el kilo de caucho laminado semi-industrializado, unos 2.5 dólares, y 24.500 el kilo en bola, o sea, 1.5 dólar. En el mes anterior se pagaba 0,10 centavos de dólar el kilo, ó 1.6 dólar para el caucho sin tratar, que alcanza los seis dólares el kilo en los países importadores.

Es importante modificar este control por parte del Banco Agrario, pues cuida de la importación y no de los seringueiros, aunque el precio sea fijado por el Ministerio de Agricultura, en fin, hay que estudiar una salida. La difícil competitividad con Malaysia, que produce 40 mil kilos/hectárea, obliga el adensamiento de cauchales. Incluso sin incentivo, la región de Tahuamanu produce 200 mil kilos por año. Más que el 1% de la producción peruana actual. El país precisa de diez a doce millones de kilos por año y por lo menos 500 a 600 toneladas se podrían producir localmente, sin mayores problemas.

Según el Banco Agrario, Perú contaría con cuatro millones y medio de plantas de caucho, encontrándose dos millones seiscientos mil de éstas en Madre de Dios. Se estima también que cada árbol produciría de cinco a seis litros, o sea, dos kilos de caucho "laminado" por árbol. Serían unos 140 árboles por carretera de caucho, o sea mil kilos de goma seca por carretera. Los mayores consumidores, con el 80% de la demanda total, serían las empresas B.F, Goodrich y Goodyear. En los últimos diez años, la demanda creció en 3.6%, y tiende a crecer aún más.

En cuanto al caucho, en los inventarios hechos por Percio Nuñez, de la Universidad de Cuzco, habría: Iberia, diez por hectárea; Manu, una por hectárea; Pampas del Heath, una por hectárea. Hay también gran incidencia de Castilla Ulei, caucho o "tumba", aparte del llamado "acre fino".

Cultivo

Palma Real es un ejemplo: provee de mandioca, banana, en fin, numerosos productos a Puerto Maldonado, como maíz y arroz, recibiendo una miseria por todo esto. Muchos viven mendigando a los turistas en la estación. Hasta el material escolar, cuenta un indígena, es dado por los turistas. Comunidades en contacto más frecuente, hablando español, como el caso de Infierno, suministran maíz, castaña, madera, ganado. Todo lo que Puerto Maldonado precisa, son los proveedores más

importantes y no consiguen vivir con esto en términos de sus necesidades, sobre todo en lo que respecta a la atención médica. También es el caso de El Pilar, una de estas babeles dominicanas creadas por la Iglesia, que hacen agricultura y ganado desde 1948, mezclando familias Shipvo, Mashiguenga y Ese'ejá.

El VI Congreso de la Fenamad se refirió también a las dificultades del precio de comercialización de los productos indígenas y el apoyo que necesitan para la eliminación de los intermediarios.

Pueblos indígenas de Madre de Dios y la carretera

Frente a las situaciones expuestas por los indígenas, es decisivo un balance detallado de la situación de derecho de los pueblos de la selva y de las minorías étnicas, en Perú y Brasil, antes que se inicie, o se financie, la llamada carretera del Pacífico. En particular sobre la ratificación, en toda o en parte, de las resoluciones del último convenio de la OIT sobre minorías y de las discusiones de la ONU. Frente a la perspectiva de la próxima pavimentación de la carretera, es importante divulgar datos y estudios sobre la difícil situación de los indígenas, como ya ha sido en parte descrita en los capítulos anteriores, no obstante a partir de una corta visita. La carretera sólo agravará estas situaciones.

Clasificación Etnolingüística de las poblaciones nativas de Madre de Dios y Kcosñipata (Cuzco)

Esta lista etnolingüística, fue elaborada por encargo por el antropólogo Thomas Moore, director del Centro Eori de Investigación y Promoción del Desarrollo Regional, de Puerto Maldonado, para completar el presente trabajo. Agradecemos a este investigador y a sus colegas de Eori, por la gran ayuda que recibimos, de estas importantes informaciones sobre Madre de Dios. Los grupos lingüísticos suman cinco, con diez y seis etnías, a saber:

1. Grupo lingüístico Aawak

- a) Grupo étnico Iñapari: ninguna comunidad, varias familias en el Alto Río de las Piedras.
- b) Grupo étnico Piro. Comunidades identificadas: Bélgica, Diamante, Manchinero del Río Yacu.

2. Grupo lingüístico Harakmbut

- a) Grupo étnico Amarakaeri. Comunidades identificadas: Boca del Iñambari, Puerto Luz, San José del Karene y Shintuya.
- b) Grupo étnico Arasaeri. Comunidad identificada: Villa Santiago.
- c) Grupo étnico Kisambaeri. Comunidad identificada: ninguna; había algunos en Shiringayoc, que ahora están en la Boca do Ishiri y en Bajo Pukiri.
- d) Grupo étnico Pukieri. Comunidad identificada: Malinowski, y una familia extensa en Santa Rosa (km. 141).
- f) Grupo étnico Sapiteri. Comunidad identificada: Bajo Pukiri.
- g) Grupo étnico Toyoeri. Comunidad identificada: ninguna; una familia en Shiringayoc; otras dispersas en el Bajo Pukiri y Puerto Maldonado.
- h) Grupo étnico Wachipeari. Comunidades identificadas: Queros, Shintuya y Santa Rosa de Huacaria.

3. Grupo lingüístico Pano

- a) Grupo étnico Amahuaca. Comunidad identificada: Boca Pariamanu.
- b) Grupo étnico Shipibo-Conibo. Comunidades identificadas: El Pilar, San Jacinto, Tres Islas.
- c) Grupo étnico Yaminahua. Comunidades identificadas: ninguna reconocida; poblaciones en Cashpajali, cabeceras del Piedras, Alto Tahuamanu y ríos Chandless y Yacu.

4. Grupo lingüístico Takana

- a) Grupo étnico Ese-eja. Comunidades identificadas: El Pilar, Infierno, Palma Real y Sonene.
- b) Grupo étnico Takana. Comunidad identificada: ninguna, algunos individuos en Puerto Maldonado.

Títulos de las comunidades nativas de Madre de Dios y del norte de Cuzco y localización geográfica

a) Tituladas (36.1%)

1. Palma Real/ situada en el Río Heath.
2. Villa Santiago/ situada en el Medio Real Inambari.
3. Infierno/ proximidades de Foz do Río Tambopata.
4. Shintuya/ situada en el Río Alto Madre de Dios.

5. San José Karene/ situada en las proximidades de Foz del Río Karene.
6. Puerto Luz/ situada en las nacientes del Río Karene.
7. Diamante/ situada en el pasaje del Alto al Río Madre de Dios, Foz do Río Manu.
8. Boca Iñambari/ situada en Foz do Río Inambari en Madre de Dios.
9. El Pilar/ situada en el Río Madre de Dios en las proximidades de Foz do Río de las Piedras.
10. Santa Rosa de Huacaria/ en las nacientes del Alto Madre de Dios, en Cuzco, nacientes del Pucopata y del Corbón.
11. Puerto Arturo/ en la confluencia y en la margen izquierda del Río de las Piedras.
12. Barranco Chico/ situada en el afluente del Río Karene.
13. Sonene/ situada en el Río Heath.

b) Reconocidas sin título (25%)

1. Queros/ nacientes, margen derecha afluente del Río Karene.
2. Mashco Piro/ margen izquierda del Río Alto Madre de Dios.
3. San jacinto/ margen izquierda del Río Madre de Dios.
4. Pukieri/ situada en el Río Malinowsky.
5. Bajo Piedras o Boca Pariamanu/ situada en la foz del Río Pariamanu en el Río de las Piedras.
6. Shiringayoc/ situada en la foz del Río Los Amigos en el Río Madre de Dios.
7. Palotoa/ situada en la confluencia del Río Palotoa con el Río Alto Madre de Dios.
8. Quebrada Fierro o Iomibato/ situada en el Río Alto Manu.
9. Tayakome/ situada en el Río Manu.

c) No reconocidas, ni tituladas (33.3%)

1. Alerta/ situada en el Río Muymano.
2. Manchineri/ medio Río yacu.
3. Bélgica o Marinahua/ afluente del Río Acre, frontera con Brasil.
4. Yaminahua/ medio Río Chandless, frontera con Brasil.
5. Tres Islas/ margen derecha del Río Madre de Dios, proximidades de la confluencia del Río Tambopata.
6. Yura/ nacientes del Río Alto Manu y su afluente Río Satileta.
7. Yura/ nacientes del Río Alto Manu en Cuzco frontera con Madre de Dios.
8. Yura/ frontera Cuzco, Madre de Dios y Ucayali.
9. Sapiteri/ afluente de la margen derecha del Río Karene.

10. Cruz de Mayo o Shipeteari/ margen izquierda del Río Alto de Madre de Dios.
11. Iñapari/ medio Río de Las Piedras.
12. Alto Karene/ nacientes del Río Karene, frontera con Cuzco.

d) Grupos Aislados o sin contacto permanente (5.5%)

1. Yura o Naua/ nacientes del Río de las Piedras.
2. Yaminahua/ nacientes del Río Tahuamanu.

e) Grupos "sin aldea":

1. Iñapari/ Alto Río de Las Piedras.
2. Kisambaeri/ Boca del Río Ishiri y Bajo Pukiri.
3. Toyoeri/ Shiringayoc, Bajo Pukiri y Puerto Maldonado.
4. Yaminahua/ Cashpajali, nacientes del Río de Las Piedras, Alto Tahuamanu, Ríos Chandless y Yacu.
5. Takana/ Puerto Maldonado.

Resumen de la situación de las tierras indígenas de Madre de Dios y Kcosñipata (Cuzco)

De las 36 áreas indígenas conocidas en Madre de Dios, y en el fronterizo Norte de Cuzco, sin contar los indígenas "sin aldea", una lista provisoria como primer estudio, muestra que sólo 13 están jurídicamente aseguradas, o sea, el 36.1%, aunque muchas soluciones son insatisfactorias y deben ser revisadas. Otras nueve, o sea, el 25%, aguardan la titulación, habiendo ya sido reconocidas. Otras 12, 33.3%, no tienen ninguna medida de protección legal. Finalmente, dos de ellas, 5.5%, se encuentran aisladas, lo que no deja de obligar al gobierno a protegerlas a la distancia, una vez que el contacto es prejudicial, en la mayoría de los casos.

Se puede así afirmar que, sin riesgo de engaño o imprecisión, que la gran mayoría de las comunidades indígenas de la región estudiada, 63.9%, no cuenta con su situación regularizada, y el 38.8% no cuenta con ninguna iniciativa de regularización. No se puede asfaltar ninguna carretera sin la previa regularización de estas áreas.

Población indígena

No se cuenta con un censo actualizado y metodológicamente elaborado para la población indígena de la región. Tal vez el censo del 90 tenga

novedades. Otra forma de promover el censo de forma permanente es, integrarlo en una acción indigenista global, en particular en la atención de la salud individual, todavía inexistente.

La Fenamad estima que las comunidades indígenas de la región pueden alcanzar hoy de cuatro a seis mil sobrevivientes. En esta lista se incluyen los datos del Directorio de Comunidades Nativas, organizado en 1986 por el Ministerio de Agricultura, Dirección de Reforma Agraria y Asentamiento Rural, con el año en que fueron inscritas en la referida repartición, con las actualizaciones hechas por un médico recientemente, infelizmente sólo en una parte de las comunidades. Tal vez existan datos más actualizados a los que no se tuvo acceso.

Sería arriesgado concluir que la población indígena es poco importante en la región. Incluso adoptando una concepción demográfica puramente cuantitativa, lo que no es adecuado a la diferencia cultural, hay que recordar que, de los 45 ó 50 mil habitantes de la región, 25 mil están en la capital del Departamento. Millares están en las pequeñas ciudades como Iñapari e Iberia. Hay de 15 a 20 mil en el garimpo. O sea, con excepción de los garimpeiros, las comunidades nativas de Madre de Dios constituyen la mayoría absoluta de la población rural. Es la única que tal vez permanezca a largo plazo, tras la fiebre del oro, clásica en la conquista del oeste americano.

Según los últimos datos disponibles del Ministerio de Agricultura, había, en 1986, 34 comunidades nativas inscritas en el Departamento de Cuzco, de ellas 30 se encuentran en La Convención, 2 en Paucartambo y 2 en Quispicanchis. En Madre de Dios, habían 14, estando 5 en la región del Manu y 9 en Tambopata (1986:10/48):

Datos del médico Neptali Cueva Maza Fenamad/Ametra relacionados a las comunidades de la región de Manu, en 1989. Las cuatro últimas aldeas están en el Parque Nacional del Manu:

	Masculino	Femenino	Total
Shyntuia	106	72	178
Polotoa	25	25	50
Shipteari	16	13	29
Diamante	93	83	176
Pakitza	0	3	3
Tayakome	46	61	107
Yomibato	53	54	107
Condeja	22	10	32
Total	365	332	697
%	52.4%	47.6%	100%

	1>	1-5	6-14	15-64	>65	Total	Fert.
Shyntuia	3	30	39	101	5	178	27
Polotoa	1	10	14	24	1	50	12
Shipteari	1	3	6	19	0	29	6
Diamante	8	29	48	88	3	176	32
Pakitza	0	0	0	3	0	3	2
Tayakome	5	28	20	53	1	107	30
Yamibato	9	18	30	44	6	107	21
Condeja	1	6	9	16	0	32	5

Departamento: Madre de Dios
Provincia: Manu

Nr. de orden	Nombre de la comunidad	Grupo etno-lingüístico	Río	Distrito	Resolución Insc. nr.	Fecha	Población	Estado
1	Barranco Chico	Amarakaeri Sapiteri	Pukiri	Manu	059-84-AG-RAXXIVMD	20.09.84	85	T-57
2	Diamante	Piros y Machiguenga	Madre de Dios	Madre de Dios	044-84-AG-RAXXIV-MD	11.09.84	250	T-86
3	Puerto Luz	Amarakaeri	Colorado (MD)	Madre de Dios	0056-80-DR-AA	27.02.80	230	T-86
4	San Jose de Karene	Amarakaeri	Colorado (MD)	Madre de Dios	R.D.1128-85-DGRA.AR	05.11.85	185	T-86
5	Shintuya	Amarakaeri	Madre de Dios	Madre de Dios	141-OAB-ORAMS-VII-74	04.10.74	173	T-79 T-86

Departamento: Madre de Dios
Provincia: Tambopata

1	Arazaire	Arazaire	Behenquegas	Inambari	152-OAJAF-ORAMS-VII-76	01.10.76	50	T-77
2	Boca de Inambari	Amarakaeri	Inambari	Tambopata	070-84-AG-RAXXIV-MD	29.11.84	250	T-86
3	Bajo Piedras	Amahuaca	Piedras	Las Piedras	061-84-AG-RZXXIV-MD	29.09.84	20	-
4	El Pilar	Shipibo, Conibo, Ese-Ejja, Machiguenga, Arazaire	Madre de Dios	Tambopata	043-84-AG-RAXXIV-MD	11.09.84	64	T-86
5	Infierno	Huarayo	Tambopata	Tambopata	061-OAJAF-ORAMS-VII-76	20.04.76	198	T-76
6	Palma Real	Huarayo	Madre de Dios	Tambopata	137-OAE-ORAMS-VII-76	01.10.74	170	T-76
7	Puerto Arturo	Kiwcha Runa	Madre de Dios	Las Piedras	042-84-AG-RAXXIV-MD	11.09.84	95	-
8	Sorene	Exe'Exa	Heat	Tambopata	067-84-AG-RAXXIV-MD	27.11.84	70	-
9	Shiringayoc	Toyoeri Amahuaca Machiguenga	Madre de Dios	Inambari	060-84-AG-RAXXIV-MD	28.09.84	215	-

Departamento: Cuzco
Provincia: La Convención

Nr. de orden	Nombre de la comunidad	Grupo etno-lingüístico	Río	Distrito	Resolución Insc. nr.	Fecha	Población	Estado
1	Alto-Picha	Machiguenga	Picha	Echarte	123-OAE-ORAMS-VII-74	26.09.74	-	-
2	Aviriri	Arahuaca-pre andina	Apurimac	Echarte	386-OAE-ORAMS-X-76	06.02.76	196	-
3	Camana	Machiguenga	Parotori	Echarte	042-OAE-AJAF-ORAMS-VII	08.03.78	150	T-83
4	Camisea	Machiguenga	Camisea	Echarte	131-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	90	T-84
5	Carpintero	Machiguenga	Urubamba	Echarte	122-OAE-ORAMS-VII-74	27.09.74	114	T-84
6	Cashiriri	Machiguenga	Cahiriri	Echarte	121-OAE-ORAMS-VII-74	26.09.74	40	T-84
7	Chirumbia	Machiguenga	Chirumbia	Echarte	011-OJAF-ORAMS-VII-74	28.01.76	150	T-85
8	Estrella de Alto Sangobatea	Machiguenga	Sangobatea	Echarte	0058-80-DRA-AA	27.02.80	160	T-85
9	Gran Shinongari	Campa-Ashanina	Apurimac	Echarte	0139-80-DR-VIII-H	07.03.80	400	T-83
10	Kitepanpani	Machiguenga	Alleni	Echarte	0059-80-DR-AA	27.02.80	95	T-83
11	Koribeni (1)	Machiguenga	Koribeni	Echarte	134-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	443	T-76
12	Limatambo	Machiguenga	Apurimac	Echarte	566-OAE-ORAMS X	10.12.76	115	T-77
13	Matoriato	Machiguenga	Matoriato	Echarte	234-OAE-AJAF-77-ORAMS VII	07.11.77	750	T-85
14	Mayapo	Machiguenga	Mayapo	Echarte	041-OAE-AJAF-78-ORAMS VII	08.03.78	109	T-84
15	Miaría	Piro	Urubamba	Echarte	127-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	209	T-80
16	Monte Carmelo	Machiguenga	Alto Urubamba	Echarte	126-AE-OAJAF-ORAMS-VII-76	04.08.76	230	T-84
17	Nueva Luz	Machiguenga	Paquiria	Echarte	125-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	180	T-82
18	Nueva Vida	Machiguenga	Urubamba	Echarte	0057-80-DR-AA	27.02.80	75	T-83
19	Nuevo Mundo	Machiguenga	Urubamba	Echarte	126-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	155	T-83
20	Otari	Campa Ashanina	Otari	Echarte	0066-81-DEA-XVI-ORD-SDRA-AR	22.04.81	50	T-83

Nr. de orden	Nombre de la comunidad	Grupo etno-lingüístico	Río	Distrito	Resolución Inscrp. nr.	Fecha	Población	Estado
21	Poyentinari	Machiguenga	Poyentinari	Echarte	120-OAE-ORAMS-VII-74	26.09.74	202	T-84
22	Puerto Huallana	Machiguenga	Picha	Echarte	124-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	140	T-82
23	Sampantuari (San Mateo)	Campa Ashanina	Apurimac	Echarte	385-OAE-ORAMS-X	29.01.76	153	T-82
24	Sanki Rosi	Campa Ashanina	Pichari	Echarte	0189-83-DRA-XVIII-DAJ	20.09.83	45	T-86
25	Segakiató	Machiguenga	Camisea	Echarte	133-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	180	T-83
26	Sensa	Machiguenga	Urubamba	Echarte	128-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	69	T-83
27	Shimaa	Machiguenga	Compiros Hiato	Echarte	129-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	303	T-84
28	Shivankoreri	Machiguenga	Camisea	Echarte	132-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	107	T-83
29	Ticumpinia	Machiguenga	Ticumpinia	Echarte	119-OAE-ORAMS-VII-74	26.09.74	75	T-84
30	Timpia	Machiguenga	Timpia	Echarte	130-OAE-ORAMS-VII-74	30.09.74	210	T-83

Departamento: Cuzco

Provincia: Paucartambo

1	Queros	Amarakaeri (Huachipaire)	Queros	K'osñipata	140-OAE-ORAMS-VII-74	04.10.74	140	-
2	Santa Rosa de Huacaria	Machiguenga Amarakeri	Huacaria y Piñi Piñi	K'osñipata	148-OAJAF-ORAMS-VII-76	22.09.76	140	T-85

Departamento: Cuzco

Provincia: Quispicanchis

1	Huacyumbre	Amarakaeri	Huacyumbre	Quince mil	R.D. 88-8-DR-AA	28.02.80	168	-
2	San Lorenzo	Amarakaeri	Marcapata (MD)	Quince mil	R.D. 100-80-DR-AA	13.03.80	168	-

Criterios y práctica de demarcación de tierras indígenas

La Fenamad, en su sexto congreso de 1988, volvió a reivindicar una repartición de la Unidad Departamental XXIV de Madre de Dios, del Ministerio de Agricultura, especializada en el reconocimiento de las comunidades y tierras indígenas, para la titulación, ampliación de territorios y temas correlacionados. Exigió la participación de la Fenamad y de la comunidad interesada en cada paso del reconocimiento de sus derechos. El objetivo es evitar errores, como los cometidos en Boca Pariamanu, Sonene, Barranco Chico, Queros y Santa Rosa de Huacaria.

De las aproximadamente mil áreas indígenas identificadas en Perú, 757 tendrían "personería jurídica", inscritas oficialmente. Esto quiere decir que son reconocidas por el gobierno como tales. Madre de Dios está en franco atrazo frente a la Amazonía peruana como conjunto. Es lamentable que tales procesos de reconocimiento, equivalentes a la identificación brasileña, puedan darse en ausencia de estudios antropológicos adecuados, lo que está prohibido por la legislación brasileña.

En cuanto al proceso de demarcación, incluido en la llamada regularización de Perú, se mantiene un criterio hombre/hectárea, de diez a cien hectáreas por individuo, semejante al aplicado a los colonos en el sistema de loteo. No se respetan los límites naturales, por dificultades técnicas de los topógrafos. Los usos de los recursos naturales, generalmente no son tomados en cuenta, ni siquiera la ocupación ancestral, las antiguas aldeas, campos de cultivo en descanso o recuperación, cementerios o territorios de caza, pesca o colecta. En realidad se aplican criterios del altiplano, para comunidades campesinas, donde las tierras fértiles son más escasas, y la población incomparablemente más numerosa.

El Banco Agrario es responsable por la indemnización de los invasores, pero a título de empréstito, o sea, la comunidad es quien tendrá que pagar los daños y pérdidas de las benefactorias de los que tendrán que dejar el área tras su registro. Se trata de un dispositivo legal y una práctica que exige una evaluación por parte de juristas especializados en derecho indígena. Casi todas las comunidades fueron demarcadas con discontinuidad entre sus territorios, incluso cuando se trata de aldeas de la misma etnia. Los colonos pueden quedarse, si la asamblea los tolera, y pueden participar de la asamblea en una situación extremadamente difícil, cuando existan instrumentos de poder del invasor sobre la comunidad, y cuando esta no es ayudada por estudios etnológicos o apoyo jurídico.

El resultado de la práctica de demarcación por técnicos de nivel secundario es que la mayoría de las comunidades registradas terminan por pedir la ampliación de los territorios, recurriendo actualmente a la

creación de reservas forestales. Pero la burocracia es extremadamente lenta y la mayoría de estos pedidos son olvidados.

En una entrevista con los dirigentes de la Fenamad, Miguel Pasha, de Infierno, y Ricardo Cusurichi, de El Pilar, insistieron en como el caso de la comunidad Infierno ejemplifica que: sólo la tierra firme de las margenes del río realmente produce, hasta una distancia de trescientos metros. La parte interna del área, clasificada por el gobierno como apta para la producción forestal y agropecuaria es, en realidad, accidentada, con lagos y pantanos. En invierno se pierde la casi totalidad de los terrenos y durante la estación seca menos de la mitad es aprovechable. Existe una teórica reserva forestal, pero, por estas descripciones, hay una necesidad urgente de revisar las demarcaciones ya hechas sobre las comunidades indígenas de Madre de Dios, tomando en cuenta dos factores: el histórico de la ocupación y los recursos naturales necesarios para que estas comunidades puedan realizarse en un nivel adecuado de calidad de vida, de acuerdo con su cultura, producción para el mercado, y en el marco de su modo específico de ser, proyectando su crecimiento demográfico.

Existen otros grupos con mayores dificultades, hasta de reconocimiento jurídico, como es el caso de los quechuas Santarosinos, que vinieron del Río Napo a inicios del siglo, para extraer caucho. Funcionarios del Ministerio, sin ninguna formación etnológica, quieren negarles su condición, solamente porque fueron transferidos de su lugar de origen, aunque su profesión actual sea anterior a cualquier otro derecho, y casi secular.

El proceso es extremadamente burocrático y lento: clasificación de los suelos, treinta días de espera, dictamen forestal, dictamen del ministro y de la dirección de las comunidades nativas, y recién entonces la asamblea, o el jefe, pedirán la inscripción definitiva. La óptica es la misma aplicada por la asamblea general de los comuneros, de mentalidad e inspiración serrana del altiplano, como se practica para la definición de las comunidades campesinas. El resultado es que las áreas son todas bastante reducidas, aunque una sólo persona o empresa pueda tener millares de hectáreas, como en el caso de las agropecuarias citadas, bastando tener conexiones o influencia en Lima. En la práctica, el límite de las áreas está previsto para un máximo de tres mil hectáreas, como en el altiplano, pero allí destinadas a familias ampliadas, y en Madre de Dios se trata de etnias enteras, o grupos tribales de la selva, o de comunidades de sobrevivientes.

Se demarcan cuadrados y líneas rectas, práctica extremadamente desventajosa, para la convivencia con los vecinos, y por no asegurar las margenes de los ríos. Por otro lado, algunas de las regularizaciones separaron las áreas de las margenes de los ríos, el recurso más importante que disponían. Tómese el caso del área de Santa Rosa, con

una extensión considerada en 36.806 hectáreas, una de las mayores de la región. En realidad, cuenta con 14.696 hectáreas menos, destinadas a una reserva forestal, o sea que en la práctica, y según uno de los representantes, disponen realmente de 22.210 hectáreas, gran parte de estas en terrenos inaprovechables.

El área indígena Puerto Arturo es otro caso: un colono había ocupado una propiedad con un castañal. En 1986 aprovechando que su partido fue electo, obtuvo apoyos locales, alegando que los habitantes de Puerto Arturo ya no eran indios. El representante de la comunidad fue obligado a viajar tres veces a Lima. Al final, en 1988, salió el título. Aunque concedido en junio, entregaron la comunidad recién en agosto. Asimismo, hay un recurso del castañero que va a ser juzgado en Cuzco, en apelación. Los indios cuentan sólo con la ayuda de un abogado de la ONG EDRI y ningún apoyo jurídico o institucional por parte del gobierno.

La Fenamad llegó a pedir públicamente, por ejemplo, que los misioneros dominicanos retirasen a Edmundo Carpio Estrada, uno de los invasores de Shintuya ya que se consideraba peligroso para la identidad y unidad cultural de la comunidad.

Reservas forestales y de caza

Las comunidades indígenas de Madre de Dios, a través de la Fenamad, están exigiendo la creación de un área de reserva colectiva para fines de uso adecuado entre las áreas de Shintuya, San José del Karene, Puerto Luz y Diamante. Son tierras todavía no invadidas, que les pertenecen históricamente y que están dispuestos a conservarlas. Estas no fueron incluidas en sus dominios debido a la falta de preparación de los funcionarios que realizaron la demarcación.

La Fenamad propone la creación de reservas comunitarias considerando la escasez de tierras para el futuro, una vez que en varios lugares se utilizó el criterio de diez hectáreas por persona, no previendo el crecimiento demográfico. La propuesta estaría olvidada en algún cajón del Ministerio de Agricultura. En 1988, el sexto Congreso retomó el tema, pidiendo reservas comunales, con participación de las comunidades para las tramitaciones, de: El Pilar, Shintuya, Diamante, Arazaire de Villa Santiago, Palma Real, Infierno, Palotoa-Teparo y Santa Rosa de Huacaria.

La misma Fenamad, en las resoluciones de su V Congreso de 1987, en Palma Real, pedía al gobierno el aumento de los recursos, y la creación de una sub-dirección de comunidades nativas en la región agraria de Madre de Dios. Pidió también el reconocimiento, a través del Proyecto Especial Madre de Dios, de los grupos étnicos Marinahua del Río Acre, en el lugar denominado Bélgica, y de los Kichwa Runa, en

Alerta, en Muymanu y de los Sapiteri, en el Bajo Pukiri y Yaminahua en el Alto Piedras y de la Comunidad Queros, situada en Cuzco. Protestó contra la ausencia de personal técnico suficiente y capacitado para la titulación de las tierras indígenas. En 1987, reclamaba los atrasos en la titulación de las siguientes comunidades: Puerto Arturo, Palotoa-Teparo, Barranco Chico, Sonene, Shiringayoc, Bajo Piedras y de los Kugapakori, en las cercanías del Parque Manu.

Protestaba también por la no inscripción de los títulos ya concedidos en la oficina de los registros públicos de Madre de Dios, conforme el Artículo 5 de la DS 003-79-AA. En este caso se encontraban las áreas de Palma Real, Infierno, Shintuya, Villa Santiago, Puerto Luz, San José de Karene, El Pilar, Boca Inambari y Diamante. En 1988, en el VI Congreso, continuaban sin registro público las comunidades: Palma Real, Arazaire de Villa Santiago, Infierno, Shintuya, El Pilar, Boca del Inambari, Diamante, Puerto Arturo y Barranco Chico.

En 1988, en el VI Congreso, la Fenamad pedía el reconocimiento y titulación de las comunidades: Shipeteari, San Jacinto, Tres Islas, Malinowsky, Bélgica, Alerta, Machinguenga del Alto Karene, Sapitieri y Kisambaeri de Boca Ishirihue, Mashsco Piro y Nahuas. Pedía también la conclusión de los trámites iniciados para las comunidades: Queros (en Paucartambo, Cuzco), Palotoa-Teparo y Boca Tariamanu. Esta última solicitaba cambio de denominación.

La Fenamad reivindica también el no cumplimiento del Artículo 21 de la Ley de Comunidades Nativas, que obliga al gobierno a priorizar las comunidades nativas en la titulación, con anterioridad a empresas o particulares. Propone que los propios indígenas se organicen en rondas nativas, para la autodefensa de sus territorios.

Grupos aislados

La gran mayoría de los grupos aislados que todavía continúan sin contacto, se encuentran en la zona norte, en la frontera con Brasil. En el departamento vecino de Ucayalli, con el financiamiento de la cooperación técnica danesa, están siendo reconocidos estos terrenos como ocupados, en un ejemplo de colaboración bilateral en el Purus, a través de IWGIA/AIDSESP/COICA. La protección de estos territorios como reservas forestales, y la protección de grupos aislados, evita problemas graves, como los creados con los Naua durante estudios petrolíferos de la Shell, y en contactos irregulares con madereras, transmitiéndoles enfermedades que se transformaron en epidemias ocasionando numerosas muertes.

La Fenamad se refirió también, en su informe al XIII Congreso de la AIDSESP, a la situación de los aislados en las proximidades de la

región de gas de Camisea y del Parque Manu. En su V Congreso, en 1987, la Fenamad pidió que el Proyecto Especial de Madre de Dios reconociese los grupos aislados Yaminahua del río Chandless (a) y Manchineri del río Yacu (b), ambos en la frontera con Brasil.

Quizás en el único mapa disponible sobre la situación de las comunidades indígenas de Madre de Dios, hecho por la organización no gubernamental EORI, se hace referencia a varios grupos aislados, como los Yura y Naua, en el Alto Manu (c); en el río Salile (d); en la frontera entre Cuzco, Ucayali y Madre de Dios (e) y en las nacientes del Río de Las Piedras (f), un total de seis. La Fenamad pedía en 1987 la creación de reservas comunales o nativas para estos pueblos.

Indios y parques de preservación

En 1988, durante el VI Congreso de la Fenamad, la administración del Parque Manu se comprometió a construir una escuela en Tayakome, aparte de amueblar las salas de aula de Tayakome y Yomibato. La escuela sería construida con fondos de la micro-región Manu. Serían utilizados troncos que corren por el río, lanzados por madereras. Se acordó que los indios utilizarían moto-sierras para esta finalidad, por un corto espacio de tiempo. Proponía que la dirección del Parque crease un departamento de pueblos nativos, con personal idóneo, y convenientemente equipado, participando Fenamad de la selección. Exigía que las comunidades fuesen igualmente consultadas en todo lo que se dijese al respecto e integradas, así como la Fenamad, en el comité de dirección del Parque. En Manu, hasta la Fenamad necesita de autorización de la dirección del parque, la cual no cuenta con ninguna asesoría especializada, y esto es algo urgente.

Como ya sucedió en otros congresos anteriores, la Fenamad, en su V Congreso, repitió la exigencia de reconocimiento como Comunidades Nativas a los grupos étnicos "Mashco Piro", Yura o Naua, y Tayakome y Quebrada Fierro, establecidos en el interior del actual Parque Nacional del Manu. Recomendó también a la dirección del Parque, un tratamiento respetuoso y preferencial a los indígenas que habitaban el parque antes de su creación, que los dejase circular libremente, el derecho a sus tradiciones, y que pudiesen beneficiarse de los recursos y de la estructura del Parque. En 1986, el Presidente de la República había prometido prioridad a los indígenas como guardias forestales del Parque Manu y del Santuario Nacional Pampas del Heath. La Fenamad pide que la promesa sea cumplida y que los indios sean preparados para tal efecto.

Algunos investigadores extranjeros parecen haber creado situaciones desagradables en sus trabajos del Parque Manu. La Fenamad quiere mejorar el control de estas investigaciones, para que no se atente contra

la salud, la identidad étnica y que se respete su cultura y condición humana. En el VI Congreso, la Fenamad pedía libertad de movimientos para los indígenas del parque, respeto por sus derechos humanos y la tramitación de la titulación de estas comunidades. Pedía también el control del ingreso de mestizos y blancos, independientemente de la finalidad de su visita. Una armonía, que parece tan fácil de obtener, como la relación entre áreas de preservación y el uso adecuado de poblaciones a milenios en el lugar, termina perjudicada por la arrogancia colonial.

Salud indígena

La atención a la salud indígena es precaria y necesita medidas urgentes frente a la posible realización de grandes obras en la región, y aumento de la migración. Es raro que aparezcan médicos en las aldeas. No existe un plan de atención preventivo y sistemático. La escasa atención es irregular y desigual, o sea que, algunas comunidades son un poco más atendidas que otras. Uno de los graves peligros de la abertura de la carretera es la malaria falciparum, que existe en Rondonia, inclusive resistente a la medicación corriente, pero no en Perú.

La mayoría de las comunidades no llega a tener ninguna asistencia, pagan médicos privados en la ciudad, e internaciones en el hospital público. Estas soluciones existen sólo cuando tienen dinero, lo que es raro, pues necesitan combustible para el transporte de los enfermos, y liquidez para el pago de profesionales. Algunas aldeas tienen enfermeros. No existe tratamiento adecuado para primeros auxilios. Solamente tres comunidades reciben atención, Shintuya, Diamante e Infierno. Sin embargo, sólo en la primera aldea la atención es brindada por un nativo, en las otras dos son mestizos. Estos enfermeros son pagos por el Departamento de Salud de Madre de Dios. No tienen gran interés y las remuneraciones son bajas.

La formación es demasiado rápida, algunas de tres meses y otras de sólo una semana, sin repetirse para poder así actualizarse. Reciben algunas nociones gratis y en algunos casos, pocos medicamentos destinados a pudrirse en su mayoría. No hay control de su práctica en las aldeas. Es grave introducir funcionarios externos a las comunidades que no estén preparados para la comprensión del universo cultural en que van a integrarse y, sobretudo, casi que no tienen disposición para hacerlo. Existen intentos de buena voluntad, pero inadecuados y mal introducidos, como el ofrecer alimentos de origen quechua que los de la selva no saben preparar, como la kiwcha, a pesar de su valor nutritivo.

La Fenamad propone la formación de miembros de cada comunidad. Es lo que ha dado mejor resultado en la Amazonía. Podrían

ser aprovechados los que ya vienen siendo formados en medicina tradicional por la Ametra. La AIDSESEP también realiza instrucciones privadas, a través de los cursos HIFCO, en San Pablo de Tushmo, un mes al año, en la región del Ucayali. En 1990, dos representantes de la Fenamad participaron en este curso.

Los grupos de contacto más reciente son evidentemente los más afectados por esta atención precaria o inexistente. Hubo epidemias de tos convulsa entre los indios del Parque Manu, que no fueron atendidos. Las vacunaciones son precarias, sólo reciben a los que están presentes durante el paso del equipo y no se utilizan fichas personales de atención. La Fenamad, en su V Congreso, pidió la continuidad de campañas de vacunación contra la polio y tuberculosis. Se refirió también a la erradicación de la malaria, pidiendo estudios para que se encuentren alternativas al uso del DDT, lo que no es una cuestión fácil según la información de algunos especialistas.

El V Congreso de la Fenamad reivindicó puestos de salud en todas las aldeas construidas con material de la región, con prioridad para Palma Real, Boca del Inambari, Puerto Luz, San José de Karene y El Pilar, o sea, las comunidades más expuestas a contactos externos. Se pedía también remedios y equipos para los puestos ya existentes: Infierno, Shintuya y Diamante. Otra reivindicación es el saneamiento básico. Algunas comunidades llegar a carecer de agua potable y de obras básicas de saneamiento, las de mayor contacto, según la Fenamad: Boca del Inambari, Palma Real, Puerto Luz, San José de Karene, Queros y Santa Rosa de Huacaria, los dos últimas en la frontera con Cuzco.

La solución pasa por una articulación entre la propia organización de las comunidades, representadas en la Fenamad en sus congresos anuales, con los equipos de organizaciones no gubernamentales que trabajan en su asesoría, como EORI, Ametra y AIDSESEP. Estas organizaciones deberían mantener un convenio con las instituciones regionales, como el hospital de Puerto Maldonado, y con las nacionales, como el Ministerio de Salud. Estos convenios apuntarían a la formación y la acción preventiva. El VI Congreso volvió a pedir el saneamiento básico para las comunidades: Tres Islas, Boca del Inambari y Barranco Chico, en particular. Pidió medicamentos básicos en todas las comunidades, el reconocimiento y formación de promotores de salud, con prioridad para San Jacinto.

El servicio mínimo de salud debería proveer un enfermero y que en cada comunidad se reciclen monitores de programas de salud. Este sistema necesita ser controlado por dos o tres médicos, igualmente por enfermeros profesionales, de formación superior y por odontólogos. Una parte quedaría en la ciudad, mientras el otro equipo visitaría sistemáticamente las comunidades en acción preventiva. Tal acción debería ser individualizada, a través de fichas personales, donde se

inscribe desde las vacunas, hasta partos, en fin, toda la información útil para los profesionales de salud. Estos equipos necesitan de material y reciclaje continuo, convenios con los centros de salud más próximos a las comunidades que dispongan de equipos y especialistas.

Medicina tradicional y Ametra 2001/Infierno

Se ha puesto en marcha un centro de medicina tradicional, lo que es altamente positivo. Se trata de un convenio de la Fenamad con la organización no gubernamental Ametra 2001. Preve tratamientos de monitores y la construcción, ya iniciada, de un centro de investigaciones y producción, el centro etnobiológico Ñape, en Infierno. Hay una lista de plantas ya elaborada. Es necesaria una mayor organización en las investigaciones etnológicas, para los estudios de etnociencia, pero por ahora no se sabe como Ametra resuelve esta cuestión.

Una planta, o una dosis, pueden ser difíciles de introducir en otra cultura. Las actividades curativas pertenecen, en muchas culturas, al universo religioso y no pueden ser aisladas como un remedio del blanco. Se puede evitar sobreponer una cultura a la otra. Los estudios de la medicina tradicional Quechua o Shipivo parecen estar más adelantados.

La etnomedicina no debe ser restricta a la lista de plantas y su uso, pero necesita ser comprendida en el universo cultural en que está integrada.

Falta, aparentemente, participación de personal médico. La medicina tradicional tiene límites, sobre todo frente a enfermedades traídas por el avance de la colonización. Debe ser una atención eficaz, y no sólo un estudio. Es posible que Ametra considere estos problemas, pero su responsable no disponía de tiempo para una entrevista.

La Fenamad está satisfecha con el trabajo de Ametra, y las resoluciones de su V Congreso, en agosto de 1987, se refieren al II curso de medicina tradicional. Un médico trabajó con Ametra haciendo un estudio sobre la salud de algunas comunidades indígenas del Alto Madre de Dios. Se pudo, durante la visita realizada, leer el informe, pero Ametra no permitió tomar una copia. Este estudio será muy útil para planificar la salud de la región. Infelizmente, este profesional médico, Neptalí Cueva, ya se desligó de Ametra.

Por parte de Ametra, no se brinda atención profesional en cuanto a la medicina convencional se refiere. Parece importante su trabajo con monitores, pero no fue posible conocerlo más de cerca. Tampoco las conexiones de Ametra con las actividades turísticas. Es necesario conocer mejor el trabajo de Ametra. El VI Congreso de la Fenamad expresó su apoyo al trabajo de Ametra, pero recomendó que los cursos de formación satisfagan las expectativas de los participantes.

Educación recíproca

Hay dos sistemas de educación, uno religioso privado de los padres dominicanos, aunque efectivo en tres comunidades Palotoa, Taiakome y Yomibato. A pesar de ser una enseñanza proselitista, y los indios tener claridad sobre sus inconvenientes, los profesores de la red pública tienen menos preparación y parecen menos regulares. Hay un claro pronunciamiento de la Fenamad en cuanto la cuestión educacional, realizado en el XIII Congreso de la AIDSESEP, reivindicando un mayor número de becas de estudio, debido al aumento de la población estudiantil; enseñanza bilingüe, a través de una división departamental de educación bilingüe intercultural reconocida por el Ministerio de Educación.

La Coordinación de Desarrollo de Madre de Dios también concedió algunas becas de estudio en 1987. La Fenamad pide que su congreso, y los representantes de las comunidades, administren estas becas a través de un convenio, con el apoyo de profesionales idóneos. Los escogidos serían aprobados en la asamblea de las comunidades. Algunas de las becas fueron ofrecidas por el Grupo Internacional de Trabajo sobre Asuntos Indígenas (IWGIA), con sede en Copenhague, para la enseñanza superior en Lima, con el apoyo de la cooperación técnica de Noruega.

La Fenamad viene articulando también con el CIAAP, la preparación de monitores de enseñanza bilingüe. En febrero de 1990 se preparaban unos 20 monitores, parte de ellos de la región de Madre de Dios, con apoyo de la Iglesia Católica. Se pretende la elaboración de un curriculum especial bilingüe e intercultural. La Fenamad pide recursos y personal para esta actividad y programas de radio destinadas a la valorización de la cultura indígena. Las comunidades se preocupan también con la valorización del artesanato.

En el VI Congreso de la Fenamad, los representantes de las comunidades manifestaron más claramente su opinión sobre la acción educacional del departamento de Madre de Dios entre los indios. Exigieron el cambio inmediato de los profesores nombrados para San Jacinto, Tres Islas, Boca del Iñambari, Arazaire de Villa Santiago y Puerto Arturo, la punición ejemplar de un funcionario por "inmoralidades" y la substitución de un profesor, ambos en Santa Rosa de Huacaria. La Fenamad pide también que los responsables por la educación en Madre de Dios hagan una supervisión permanente del trabajo de los profesores en las comunidades indígenas.

Aparte de la educación de los niños y jóvenes, los líderes indígenas están preocupados con la realización de cursos técnicos para adultos de rápido aprendizaje, como acciones de capacitación contable,

administrativa, planificación y finanzas. En fin, no hay un programa de educación bilingüe de formación de monitores en curso.

Acción indigenista

Es indispensable una acción indigenista diferenciada, dirigida en particular hacia comunidades de contacto más reciente, como Sonone, más aisladas, sin transporte, con menor contacto, donde no hay atención médica y donde se habla poco español. La Fenamad, en sus congresos, también protestó contra el tratamiento dado por parte de las autoridades políticas, policiales, militares, administrativas y jurídicas a los indios, protestando por los abusos contra indios jóvenes en tránsito. Piden que los indígenas sean eximidos del servicio militar obligatorio, debido a las dificultades de alistamiento y a los trabajos cotidianos. La falta de certificado militar ha perjudicado los estudios de muchos jóvenes indígenas.

Los indígenas tienen también problemas con los registros de nacimiento. La propuesta de la Fenamad es un convenio con EORI y los consejos provinciales, para que esta ONG sirva de intermediaria para suplir los registros. El convenio fue implantado en Tambopata y Madre de Dios.

En lo relativo a la cuestión de defensa de sus derechos, los indios pretenden igualmente el apoyo del EORI, que ya inició acciones en esta dirección. Con la participación de CIPA y Cordemad, fueron realizados cursos de derecho y de registros civiles para las comunidades.

Las comunidades también tienen como objetivo, la construcción de una casa en las comunidades en Puerto Maldonado, un Hogar Nativo, en articulación con la Secretaria de Educación y ya una arquitecta diseñó con gracia el futuro predio. EORI es la acción indigenista más consecuente en Madre de Dios.

Turismo, ecoturismo y los indios

Los indios están incluidos en el paquete turístico, con un lucro de 1.6 millones de dólares de facturación, es algo que merece una cuidadosa atención. Pero ya existen problemas. El albergue ubicado en Infierno, fue quemado por los indígenas, ¿cuál fue el motivo?: Pertenecía a la Peruvian Safari. No queda claro la relación con los indios. Les quitan las armas a los indios pero no les ofrecen alternativas.

Aparte de Manu e Infierno, hay problemas mal resueltos en Diamante (Piro, Mashiguenga y Aruak). Prometieron vender artesanato, ya quieren otro albergue y no queda clara cual es la relación con los indígenas y menos todavía acerca de su lucro.

Participación y mecanismos de consulta

Se viene consolidando la importancia de mecanismos adecuados de participación de las comunidades beneficiadas y comprendidas en grandes proyectos de impacto y en decisiones de política pública. Es preciso, en este sentido, consultar directamente a las comunidades comprometidas, así como a sus entidades representativas. Esta iniciativa ya fue tomada por el gobierno brasileño y por el BID, en el caso del PMACI, fue una de las razones del retardo del Planaflo en Rondonia, y ha sido uno de los grandes temas de debate en el Banco Mundial y en la CE.

Oír a estas comunidades no es sólo un acto de principio. En numerosos proyectos se ha verificado que, la articulación de grandes empresas contratistas con esquemas políticos electorales de circunstancia, terminan actuando en detrimento de las políticas públicas. Tómese el caso del Polonoeste, en que el 70% del presupuesto fue gastado en infraestructura, contra 5% para el desarrollo rural y 3% para los indígenas y el medio ambiente.

Un ejemplo fue el caso de numerosos almacenes construidos en los núcleos urbanos de apoyo rural del Polonoeste, controlados por intereses privados acabaron por ser inútiles. Vienen de esta articulación, entre intereses político-burocrático-electorales inmediatistas, y las contratistas, el uso inadecuado de construcciones con materiales indisponibles en la región, altamente onerosos y equipamientos que podrían haber sido generados regionalmente.

Hay dos errores que no deben cometerse. Uno es oír sólo a las estructuras nacionales organizadas y no las locales. Otro es el inverso, oír las locales y desinteresarse de las organizaciones nacionales, que tienen experiencia acumuladas en otras regiones. También es importante oír a las organizaciones no gubernamentales y a la comunidad científica, y reservar un papel importante para las universidades e instituciones de investigación, evitándose así el arbitrio de un pequeño círculo, y la evaporación de los recursos en objetivos exteriores a la meta del programa.

Sobre la cuestión de las comunidades nativas hay que oír a la Fenamad, que representa a las comunidades de la región de Madre de Dios y alrededores. Es muy importante oír al centro EORI, que tiene larga experiencia de trabajo indigenista y de desarrollo regional en Madre de Dios. En la región están organizándose varias entidades representativas de castañeros, seringueiros y poblaciones periurbanas de Madre de Dios, que también deben participar de las decisiones. Escuchar a estos organismos no debe ser una cuestión de pro-forma, debe salir un

consejo real, donde estén representados los beneficiarios, los investigadores, animadores, activistas, que conozcan la problemática regional.

A nivel nacional sobre la cuestión indígena, hay numerosas instituciones que pueden consultarse y comprometerse en las decisiones. Entre ellas están la AIDSESP y la COICA, organización peruana la primera, con larga tradición, y la segunda es una organización unificada de movimientos indígenas de los países de la cuenca de la Amazonía. Ya tomó posición sobre las cuestiones amazónicas, ambientales y sobre los grandes proyectos. Antes de la pavimentación de cualquier carretera, o de cualquier obra en Madre de Dios, es indispensable reunir a los representantes indígenas, las organizaciones indigenistas y ambientalistas de Perú. Hay varias organizaciones con experiencias en estos temas, por ejemplo la ACSS, donde Humberto Labarthe inició un trabajo sobre el uso adecuado de los recursos naturales.

Sin una organización adecuada de la sociedad civil y su participación, no hay democratización en la planificación, perdiéndose un gran potencial de corrección y de aplicación eficaz de los recursos, que terminan por ser distribuidos en metas no prioritarias. La conexión vial Brasil-Perú, la llamada carretera del Pacífico, no podrá viabilizarse sin el uso adecuado de los recursos naturales y la protección de las comunidades tradicionales y de los pueblos indígenas. El primer paso es oirlas adecuadamente.

Siglas y abreviaturas

AC	Estado do Acre
AI	Area Indígena
AID	Agência Internacional para o Desenvolvimento
ACSS	Asociación para la Conservación de la Selva Sur
AIDSESP	Asociación Indígena para el Desarrollo de la Selva Peruana
AM	Estado do Amazonas
AP	Estado do Amapá
BEC	Batallão de Engenharia de Construção
BM	Banco Mundial
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BR	Rodovia Brasileira
CANORPA	Cooperativa Agrícola do Norte do Paraná
CCPY	Comissão pela Criação do Parque Yanomami
CEE	Comunidade Económica Européia
CEDI	Centro Ecumênico de Documentação e Informação
CEMAT	Centrais Elétricas do Mato Grosso
CERON	Centrais Elétricas de Rondonia
COFIDE	Corporación Financiera del Desarrollo
COICA	Confederación de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca del Amazonas
CIMI	Conselho Indigenista Missionário
CONAGE	Conselho Nacional dos Geólogos
CORDEMAD	Coordenação del Desarrollo de Madre de Dios
CPRN	Companhia de Pesquisas de Recursos Naturais
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EFMM	Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
EPM	Escola Paulista de Medicina
FAO	Food Agriculture Organisation
FENAMAD	Federación de los Nativos de Madre de Dios
FINSOCIAL	Fundo de Investimento Social

FIPE-FEA-USP	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas.
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
GETAT	Grupo Extraordinário de Terras Araguaia-Tocantins
IAMA	Instituto de Antropologia e de Meio Ambiente
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
EX-IBDF	Extinto Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPA	Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia
INTERMAT	Instituto de Terras do Mato Grosso
MA	Estado do Maranhão
MT	Estado de Mato Grosso
OESP	Jornal "O Estado do São Paulo"
ONGs	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
PCH	Pequeno Aproveitamento Hidrolétrico
PA	Estado do Pará
PDRI	Programa de Desenvolvimento Regional Integrado
PDS	Partido Democrático-Social
PETI	Programa de Estudos das Terras Indígenas
PF	Polícia Federal
PI	Estado de Piauí
PIN	Programa de Integração Nacional
PM	Polícia Militar
PMACI	Programa de Meio Ambiente e Comunidades Indígenas
POLONOROESTE	Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RO	Estado de Rondônia
SBPC	Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência
ex-SEMA	Extinta Secretaria Especial do Meio Ambiente
SEMAM	Secretaria do Meio Ambiente
SEPLAN	Secretaria do Planejamento
SP	Estado de São Paulo
SPI	Extinto Serviço de Proteção ao Índio
SPU	Serviço de Patrimônio da União
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDECO	Superintendência do Desenvolvimento do Centro Oeste
TO	Estado de Tocantins
UHE	Usina Hidroelétrica

Referencias

- ARRUDA, Rinaldo S.V.
"A luta por Japuíra". in Aconteceu. Povos Indígenas do Brasil. San Pablo: CEDI, 1986.
- AB'SABER, Aziz N.
"Zoneamento ecológico e econômico da Amazonia. Questões de escala e método". In Estudos Avançados. Vol.3, nr.5, San Pablo, IEA/USP, 1989.
- AB'SABER, Aziz N.
"Problemas regionais de desmatamento em áreas interfluviais na Amazonia". Reunião Anual. San Pablo, SBPC, 1988 (dactilografado).
- CARBALHO, Edgard de Assis.
"As alternativas dos vencidos". Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- CARVALHO, J. Porfírio F. de.
"Waimiri Atoari. A história que ainda não foi contada". Brasília: Ed. del autor. 1982.
- CRAIG, Neville B.
"Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, história trágica de uma expedição". San Pablo: Companhia Editora Nacional, Brasileira, nr. 242. 1947.
- CEDI.
"Povos Indígenas no Brasil. Aconteceu". San Pablo: CEDI 1984/1986. Serie: Sudeste do Pará (Tocantina) nr. 8, 1985. Amapá/Norte do Pará. nr. 3, 1983. *"Javari"*, nr. 5, 1981.
- CEDI/CONAGE.
"Empresas de Mineração e Terras Indígenas na Amazonia". San Pablo: CEDI, 1988.

CEDI/PETI.

"Terras indígenas no Brasil". San Pablo: CEDI, 1990. COSTA, M.A. da. "Relato de uma expedição de contato indigenista". Goiania, IGPA, UCG. 1980.

CULTURAL SURVIVAL, Maybury, Lewis; Junqueira, Carmen; Mindlin, Betty y otros.

"The indians of Western Rondonia. in the path of Polonoeste: endangered peoples of western Brasil", 1981. Boston, ARC, Cambridge.

DAVIS, Shelton H.

"Vítimas do Milagre". Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978
(en inglés: "Victims of Miracle", Cambridge University Press, 1977).

FEARNSIDE, P. M. y Ferreira, G. de L.

"A Farsa das Reservas". in: Ciencia Hoje, vol.3, nr. 17, p.90, Rio de Janeiro: SBPC, 1985.

FIPE.

"Relatórios da avaliação do componente indígena e ambiental do Polonoeste". Coordinación MINDLIN, Betty, San Pablo, 1983 a 1987.

GOODLAND, R. e IRWIN, Howard.

"A selva amazonica: do inferno verde ao deserto vermelho?" San Pablo: Editora Itatiaia/Edusp, 1975.

GUIMARAES, Paulo.

"Construção de usinas hidrelétricas em áreas da Amazonia legal". Brasília, CIMI, 1986.(dactilografado).

IANNI, Octávio.

"Ditadura e agricultura: o desenvolvimento do capitalismo na Amazonia: 1964-1978". San Pablo. Civilização Brasileira, 1979.

IANNI, Octávio.

"Colonização e contra-reforma agrária na Amazonia". Petrópolis: Vozes, 1979.

JUNQUEIRA, Carmen y MINDLIN, Betty.

"El Parque Indígena. Aripuana y el Programa Polonoeste". IWGIA. Copenhague. 1987.

JUNQUEIRA, Carmen y PAIVA, Eunice.

"O Estado contra o índio". San Pablo: PUC, 1985.

LEAL, Paulo Nunes.

"O outro braço da cruz". Porto Velho: Governo do Estado, 1984.

LEONEL, Mauro.

"Etnodocência Uru Eu Wau Wau". En prensa. San Pablo: Nova Stella/Edusp.

LEONEL, Mauro y LEO, Maria Auxiliadora Cruz de Sá.

"Relatório de avaliação e para urgente demarcação das terras dos índios Uru Eu Wau Wau". FIPE/FUNAI. Brasília, SECODID nr. 12. Ministerio Público Federal, 1990.

LEONEL, Mauro.

"Dernier cercle: indiens isolés du Polonoeste". In: Ethnies, ps. 97-100, París: Survival International, nr. 11, 1990.

LEONEL, Mauro.

"Colonos contra amazonidas no Polonoeste: uma advertencia às políticas públicas". En prensa. In: Fronteira Agrícola, vinte anos depois. LENA, P. org., Belém: Museu Goeldi MPEG/ORSTOM, 1991.

LEONEL, Mauro.

"Índios e ambiente: a eficácia da pressão externa". In: Entre la Resignación y la Esperanza. Asunción: CEDHU/ Intercontinental, 1989.

LEVI-STRAUSS, C.

"Tristes Trópicos". Lisboa: Edições 70, 1981

MARTINS, Edilson.

"Amazonia, a última fronteira". Rio de Janeiro: Codecri, 1981.

MINDLIN, Betty.

"Nós Paiter, os Suruí de Rondonia". Petrópolis.

MINISTERIO DE AGRICULTURA.

"Directorio de Comunidades Nativas". Lima: Min. Agr., 1986.

MORAIS, F; GONTIJO, Ricardo y CAMPOS, Roberto O.

"Transamazonica". San Pablo: Brasiliense, 1970.

RIBEIRO, Darcy.

"Os índios e a civilização". 3a. Ed. Petrópolis: Vozes, 1979.

RIBEIRO, Berta.

"O índio na história do Brasil". San Pablo: Global Editora, 1983.

RODRIGUES, Arion D.

"Levantamento das línguas indígenas brasileiras". Unicamp, 1984.

SEPLAN-RO.

"Anais" del 1 Seminario de Ecología Humana de Rondonia. Porto Velho: Secretaria de Planejamento de Rondonia. 1984.

GRUPOS NACIONALES IWGIA:

Copenhague:

c/o IWGIA Secretariat
Fiolstraede 10
DK-1171 Copenhagen K
Dinamarca

Oslo:

c/o Arne Thomasen
pb 20. Blindern
N-0313 Oslo 3
Noruega

Gotemburgo:

c/o Dep. of Social Anthropology
Brogatan 4
S-413 01 Gotemburgo
Suecia

Lund:

c/o Friedman
Sociologiska Institutionen
Box 114
S-221 00 Lund
Suecia

Zurich:

c/o Thomas List
Feldeggstr. 11
CH-8406 Winterthur
Suiza

Agradecemos la reproducción y distribución de la información contenida en los Boletines y Documentos IWGIA siempre y cuando sean citadas las fuentes. Sin embargo, para la reproducción total de un Documento o Boletín, es necesario el consentimiento de IWGIA de acuerdo a nuestros derechos de propiedad literaria. Las opiniones expresadas en las publicaciones IWGIA no reflejan necesariamente las del Grupo de Trabajo.