



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO
DE ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM INTEGRAÇÃO
CONTEMPORÂNEA DA AMÉRICA LATINA**

**O Impacto da Iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional
Sul-Americana (IIRSA) na qualidade de vida do Eixo Amazônico:
um Estudo de Caso da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas**

Vitor Alves Domingues

Foz do Iguaçu
2017



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO
DE ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)**
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM INTEGRAÇÃO
CONTEMPORÂNEA DA AMÉRICA LATINA**

**O Impacto da Iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional
Sul-Americana (IIRSA) na qualidade de vida do Eixo Amazônico:
um Estudo de Caso da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas**

Vitor Alves Domingues

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Integração Latino-Americana.

Orientador: Dr. Fábio Borges

Foz do Iguaçu
2017

FICHA CATALOGRÁFICA

VITOR ALVES DOMINGUES

**O Impacto da Iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional Sul-
Americana (IIRSA) na qualidade de vida do Eixo Amazônico: um
Estudo de Caso da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Integração Latino-Americana.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Fabio Borges
(UNILA)

Prof. Dr. Félix Pablo Friggeri
(UNILA)

Prof. Dr. Luis Eduardo Aragón Vaca
(UFPA)

Foz do Iguaçu, 04 de abril de 2017.

AGRADECIMENTOS

Agradecer é reconhecer que não fazemos nada sozinhos nessa vida, principalmente empreendimentos de relevância. E felizmente, eu tive muita ajuda. Não será possível, por uma questão de espaço, citar todos aqui. Porém, declaro minha sincera gratidão a você que, direta ou indiretamente, contribuiu para realização dessa pesquisa.

Primeiramente agradeço ao meu orientador Fabio Borges, pela genialidade e paciência que lhe são peculiares. À eterna amiga Marcela Kropf, pelos conselhos e revisões impecáveis. À inspiradora amiga Isel Talavera, fundamental para escolha do tema. Ao grande amigo Marcelo Toledo, sempre me mantendo “apontado para o alvo”. À carinhosa companheira Carine Cavalcanti, fertilizando meu sorriso nos momentos mais difíceis. Ao amigo de mestrado Júnior Reis, pelas boas conversas e sugestões providenciais. À amiga Tatiana Shyrley, no auxílio inestimável com as traduções. Aos familiares, principalmente Marilene (mãe), Jazimar (pai) e Marlene (tia), sem os quais nada disso seria possível. E finalmente, a todos os entrevistados que corajosamente emprestaram seu testemunho para dar voz à realidade exposta neste trabalho. É difícil transcrever o quão amável é o acolhimento do povo amazônico, que mesmo diante de tanta luta, exhibe permanente sorriso e disposição para ajudar o próximo. Enfim, temos muito a aprender...

Muito Obrigado!

RESUMO

A história da América Latina possui diversas iniciativas de integração. Porém a Iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) se apresentou como inédita, primeiro na composição dos participantes, ao ser a primeira a contar com 12 países sul-americanos, mas também em sua proposta inovadora de incorporar novos temas à integração regional a partir de obras de infraestrutura transnacional. Conforme consta em suas diretrizes, proposta no documento de fundação, a IIRSA pretende valorizar a dimensão ambiental e social dos projetos, melhorando a qualidade de vida da população local. Considerando isso, tem-se por objetivo principal dessa dissertação expor os impactos deste empreendimento na qualidade de vida dos moradores próximos às obras. Para alcançar o objetivo de pesquisa, utilizou-se a revisão bibliográfica de temas correlatos e análise das opiniões de habitantes próximos à obra eleita para o estudo de caso, colhidas através de entrevistas seguindo roteiro de perguntas abertas. A hipótese central deste trabalho, de que a qualidade de vida da população amazônica é impactada negativamente pelas obras da IIRSA na região, foi parcialmente confirmada. Ocorreram tanto transformações positivas quanto negativas. Entretanto, o entendimento da população sobre a definição de qualidade de vida se mostrou distante do perseguido pela IIRSA. Conclui-se, portanto, que a principal omissão da IIRSA foi o fraco diálogo com os habitantes da região, o que poderia ter evitado inúmeros problemas relatados.

Palavras-chave: Amazônia, Grupo Romero, IIRSA, Integração Regional, Odebrecht, Qualidade de Vida, Tarapoto, Yurimaguas.

ABSTRACT

There is, in the history of Latin America, several integration initiatives. However, the Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA) can be presented as unprecedented. First due to the composition of the participants, being the first to have 12 South American countries associated, but also in its innovative proposal to incorporate new themes to the integration while building transnational infrastructure. As stated in its guidelines, proposed in the foundation document, IIRSA intends to value the environmental and social dimension of the projects, improving the quality of life of the local population. Considering this, it is the main objective of this research to expose the impacts of this enterprise on the quality of life of the residents near the constructions. In order to reach the research objective, was performed the bibliographical review of related themes and analysis of the opinions of the inhabitants close to the chosen construction for the case study, collected through interviews following a script of open questions. The central hypothesis of this research, that the IIRSA works in the region negatively impact the quality of life of the Amazonian population, was partially confirmed. Both positive and negative transformations occurred. However, the understanding of the population about the definition of quality of life was far from that pursued by IIRSA. It was concluded, therefore, that IIRSA's main omission was the weak dialogue with the inhabitants of the region, which could have avoided numerous reported problems.

Key Words: Amazonia, IIRSA, Odebrecht, Quality of Life, Regional Integration, Romero Group, Tarapoto, Yurimaguas.

RESUMEN

En la historia de América Latina hay varias iniciativas de integración. Sin embargo, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur (IIRSA) se presentó como algo sin precedentes. Primero debido a la composición de los participantes, siendo la primera iniciativa en tener 12 países suramericanos asociados, y, también, en su propuesta innovadora de incorporar nuevos temas a la integración, mientras se construye la infraestructura transnacional. Como se señala en sus directrices, propuestas en el documento de fundación, IIRSA pretende valorar la dimensión ambiental y social de los proyectos, mejorando la calidad de vida de la población local. Teniendo en cuenta esto, el objetivo principal de esta investigación es exponer los impactos de esta empresa sobre la calidad de vida de las personas que residen cerca de las construcciones. Para alcanzar el objetivo de investigación se realizó la revisión bibliográfica de temas relacionados y el análisis de las opiniones de los habitantes cercanos a la construcción elegida para el estudio de caso, los datos fueron recogidos a través de entrevistas siguiendo un guion de preguntas abiertas. La hipótesis central de esta investigación de que la calidad de vida de la población amazónica está impactada negativamente por las obras de IIRSA en la región fue parcialmente confirmada. Se produjeron transformaciones positivas y negativas. Sin embargo, la comprensión de la población acerca de la definición de calidad de vida estaba lejos de la que perseguía IIRSA. Se concluyó, por lo tanto, que la principal omisión de IIRSA fue el débil diálogo con los habitantes de la región, lo que podría haber evitado numerosos problemas reportados.

Palabras clave: Amazonia, Calidad de Vida, Grupo Romero, IIRSA, Integración Regional, Odebrecht, Tarapoto, Yurimaguas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Eixos de Integração e Desenvolvimento	37
Figura 2 - Evolução da Carteira de Projetos.....	38
Figura 3 - Mapa do projeto rodoviário da IIRSA, ligando Paita à Yurimaguas.....	43
Figura 4 - Mapa da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas.....	44
Figura 5 - Foto da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas	45
Figura 6 - Curvas sinuosas da Rodovia.....	45
Figura 7 - Fotos do início da construção em 2007.....	46
Figura 8 - Ligação Interoceânica no Eixo Amazonas - IIRSA Norte	47
Figura 9 - Rodovia de ligação Tarapoto - Yurimaguas	48
Figura 10 - Placa na Rodovia – Entrada de Yurimaguas.....	50
Figura 11 - Placa na Rodovia – IIRSA Norte	51
Figura 12 - Escola bilíngue (Castelhano e Quéchua) em Lamas	52
Figura 13 - Praça no centro de Lamas	53
Figura 14 - Grafite com expressão cultural em Tarapoto	53
Figura 15 - Grafite com expressão cultural em Tarapoto	54
Figura 16 - Diversidade de alimentos em Tarapoto.....	55
Figura 17 - Rio Huallaga em Yurimaguas.....	56
Figura 18 - Porto de Yurimaguas.....	57
Figura 19 - Futuro porto em construção	57
Figura 20 - Departamentos Loreto e San Martín no Peru.....	62
Figura 21 - Motocarros em Tarapoto	84
Figura 22 - Localização Grupo Romero.....	85
Figura 23 - Assentamento Humano em Yurimaguas.....	87
Figura 24 - Rua em frente ao hospital de Tarapoto	88
Figura 25 - Monocultívio de Palma Aceitera.....	91
Figura 26 - Pintura na parede da Radio Televisión Oriente em Yurimaguas.....	93

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Financiamento da Obra Tarapoto – Yurimaguas	58
Tabela 2 - Histórico de Lucros e Perdas até 2015 (em milhares de Dólares).....	60
Tabela 3 - Número de Veículos pagando pedágio apenas na Rodovia Tarapoto - Yurimaguas	60
Tabela 4 - Entrada Financeira em todos pedágios (em Milhares de Novos Soles)...	60
Tabela 5 - Variação Percentual do PIB.....	61
Tabela 6 - Valor do PIB em Milhões de Novos Soles	61
Tabela 7 - Variação do PIB por Setores na Região de Loreto	62
Tabela 8 - Tipos de infraestrutura por setores	70
Tabela 9 - IDH 2012 da Região Estudada	77
Tabela 10 - IDH 2007 da Região Estudada	77

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Perfil dos entrevistados	65
Quadro 2 - Vida antes da Rodovia	82
Quadro 3 - Mudanças gerais após a Construção da Rodovia	86
Quadro 4 - Problemas causados diretamente pela construção da Rodovia	94
Quadro 5 - Benefícios gerados pela Rodovia	95
Quadro 6 - Questão da Consulta Popular sobre a Construção	97
Quadro 7 - Qual opinião sobre IIRSA Norte e Odebrecht para os Entrevistados	99
Quadro 8 - O que pensam, em poucas palavras, da Rodovia	100
Quadro 9 - O que é “Desenvolvimento” para os Entrevistados	101
Quadro 10 - O que é “Qualidade de Vida” para os Entrevistados	104
Quadro 11 - O que é “Viver Bem” na opinião dos Entrevistados	105

LISTA DE ABREVIATURAS

ALADI	Associação Latino-americana de Integração
ALALC	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento
CAF	Corporação Andina de Fomento
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
COSIPLAN	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
EID	Eixos de Integração e Desenvolvimento
ENID	Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento
EUA	Estados Unidos da América
FONPLATA	Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICV	Índice de Condições de Vida
IDG	Índice de Desigualdade de Gênero
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHAD	Índice de Desenvolvimento Humano Ajustado à Desigualdade
IIRSA	Iniciativa para Integração da Infraestrutura Sul-Americana
INEI	<i>Instituto Nacional de Estadística e Informática de Peru</i>
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPM	Índice de Pobreza Multidimensional
IQV	Índice de Qualidade de Vida
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAE	Plano de Ação Estratégico
PEHCBM	<i>Proyecto Especial Huallaga Central e Bajo Mayo</i>
PIB	Produto Interno Bruto

PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPA	Planos Plurianuais
SF-36	<i>Medical Outcomes Study Questionnaire 36-Item Short Form Health Survey</i>
UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
WHOQOL-100	<i>World Health Organization Quality Of Life</i>

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. REFERENCIAL TEÓRICO	15
1.1. DESENVOLVIMENTO E SUAS DEFINIÇÕES	15
1.1.1. Ciência do Desenvolvimento Econômico.....	17
1.1.2. Visões Não Exclusivamente Econômicas do Desenvolvimento	20
1.1.2.1. Amartya Sen: Desenvolvimento como Liberdade	20
1.1.2.2. Saberes Ancestrais: Bem Viver	22
1.2. QUALIDADE DE VIDA: DEFINIÇÕES E TEORIAS	26
1.2.1. Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).....	28
1.2.2. Outros Indicadores de Qualidade de Vida	31
1.3. IIRSA: HISTÓRICO E PROJETOS NO EIXO AMAZÔNICO	32
1.3.1. CEPAL: um marco para as ideias de integração	34
1.3.2. IIRSA: foco na integração física.....	36
2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	41
2.1. ESTUDO DE CASO: RODOVIA TARAPOTO - YURIMAGUAS	42
2.1.1. Detalhamento Físico.....	44
2.1.2. Detalhamento Histórico	51
2.1.3. Detalhamento Financeiro.....	58
2.2 ENTREVISTAS	63
3 RESULTADOS E DISCUSSÃO	67
3.1. ANÁLISE DOCUMENTAL.....	67
3.1.1. Definição de Desenvolvimento para IIRSA	67
3.1.2. Definição de Qualidade de Vida para IIRSA	72
3.1.3. Indicadores de Desenvolvimento Humano.....	76
3.2. ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	78
CONSIDERAÇÕES FINAIS	106
REFERÊNCIAS	111
APÊNDICE 1 – Roteiro de Entrevista	119

INTRODUÇÃO

Não são desconhecidos nem recentes os diversos problemas econômicos e sociais enfrentados na América Latina. Também é sabido ser grande parte dessas limitações devido à herança de profunda exploração colonial sofrida em seu território após o “descobrimento” pelos europeus. Ao longo e após o penoso processo de libertação, as nações latino-americanas tiveram de trabalhar na desconstrução dos laços de dependência econômica mantidos com suas antigas metrópoles e com os demais países desenvolvidos.

A conjuntura internacional, guiada majoritariamente pelas grandes potências, não favoreceu o fortalecimento dos países sul-americanos, criando um cenário lastimável de subjugação econômica aos Estados do Norte. A discrepância entre a força do capital dos países desenvolvidos e subdesenvolvidos é de tal ordem que apenas uma ação conjunta dos países periféricos seria efetiva no rompimento dessa condição. Nesse contexto, a integração Latino-Americana surge como uma solução, não apenas viável, mas indispensável.

A história da América Latina possui diversas iniciativas de integração. Porém a Iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) se apresentou como inédita, primeiro na composição dos participantes, ao ser a primeira a contar com 12 países sul-americanos, representados na I Reunião de Presidentes da América do Sul, ocorrida em setembro de 2000, coordenada pelo governo brasileiro (HONÓRIO, 2013). Honório coloca que “a reunião representou também uma inflexão no regionalismo sul-americano por incorporar novos temas à agenda da integração regional e revisar os objetivos do regionalismo da década anterior” (HONÓRIO, 2013, p.13).

Como indicativo de revisão dos conceitos ultrapassados, pode-se observar a inserção desses novos ideais nas diretrizes da IIRSA, em duas de suas nove linhas básicas de ação: “5º - *Valorizar la dimensión **ambiental y social** de los proyectos*” e “6º - *Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional*” (IIRSA, 2014, grifo nosso). Descrevendo nesse último que “*Se busca que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de*

impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales”.

Também identifica-se como um dos quatro objetivos específicos do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), do qual faz parte a IIRSA: “*Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de **mejorar su calidad y esperanza de vida.***” (IIRSA, 2014, grifo nosso). Essa afirmação expõe, ao menos, a pretensão de se considerar seriamente a melhoria das condições de vida da população local.

Em referência ao impacto gerado pelas obras da IIRSA, provavelmente não haverá estrutura social e ambiental ileso em suas imediações. Entretanto, apesar dos projetos contemplarem diversos pontos da América Latina, alguns desses locais se apresentam mais sensíveis a essas mudanças. Dos dez eixos que contemplam projetos da IIRSA, ao menos cinco atravessam áreas da região amazônica. Devido às características especiais desse espaço e sua sensibilidade às transformações geradas por obras de grande porte, é relevante e merece ser estudado. Por esse motivo, a presente dissertação foca sua análise em uma obra inserida no denominado Eixo do Amazonas ou Eixo Amazônico. Mais precisamente, utiliza-se como estudo de caso a construção da rodovia que liga a cidade de Tarapoto à Yurimaguas, localizada na Amazônia peruana.

Considerando o propósito da IIRSA enquanto promotora do desenvolvimento regional e o compromisso firmado por esta instituição em relação à melhoria da qualidade de vida da população local, tem-se por objetivo principal dessa dissertação expor as consequências deste empreendimento na qualidade de vida dos moradores próximos às obras. Para alcançar esse objetivo, utilizou-se a revisão bibliográfica de temas correlatos e análise das opiniões de habitantes próximos à obra eleita para o estudo de caso, colhidas através de entrevistas seguindo roteiro de perguntas abertas.

A hipótese central deste trabalho foi de que a qualidade de vida da população amazônica é impactada negativamente pelas obras da IIRSA na região, mostrando divergência entre as o entendimento do povo e da instituição acerca do que seria uma vida de qualidade.

A hipótese foi verificada parcialmente, já que ocorreram nítidos e graves impactos negativos na qualidade de vida dos moradores, além de ficaram evidentes diferenças importantes no entendimento sobre o que seria uma vida de qualidade, corroborando a deficiência da IIRSA no contato com a população local. Por outro lado, também houve melhora na qualidade de vida em alguns setores considerados importantes tanto pela IIRSA quanto para os moradores locais (por exemplo, melhoria econômica). Conclui-se, portanto, que a principal omissão da IIRSA foi o fraco diálogo com os habitantes da região, o que poderia ter evitado inúmeros problemas relatados.

Esta dissertação se divide em três seções principais, iniciando-se pelo Referencial Teórico, seguido por Procedimentos Metodológicos e Resultados e Discussão, além da Introdução e Considerações Finais. A primeira seção apresenta as definições de desenvolvimento, de qualidade de vida e o histórico de fundação da IIRSA. A segunda seção indica os procedimentos utilizados para alcançar o objetivo de pesquisa, incluindo maiores detalhes referentes ao objeto de estudo. Na terceira e última seção é realizada análise de documentos oficiais da IIRSA e reprodução comentada das respostas fornecidas pelos entrevistados sobre sua percepção acerca das transformações ocorridas após a construção da rodovia. De posse desses dados é possível tecer considerações sobre os impactos na qualidade de vida destes habitantes, exposta ao final da presente dissertação.

1. REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta seção apresentaremos, inicialmente, um debate teórico e conceitual sobre as diferentes perspectivas de desenvolvimento e de qualidade de vida. Posteriormente, trazemos à tona o contexto de formação da IIRSA, constituída no seio da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL).

A integração das nações tem sua origem em iniciativas políticas, sustentada pelos governantes de cada país e com a IIRSA não é diferente. É notável que a justificativa mais frequente para este movimento resida na busca pelo “desenvolvimento”. Esta palavra, muitas vezes utilizada com significado salvacionista, pode mascarar métodos e até resultados diversos daqueles realmente almejados por quem é mais atingido por suas ações: a população.

Iniciamos, portanto, a primeira subseção com as definições da palavra desenvolvimento quando aplicado às nações, visando comparar mais adiante com o entendimento da IIRSA sobre essa questão.

1.1. DESENVOLVIMENTO E SUAS DEFINIÇÕES

As palavras têm importância indispensável na comunicação e na vida em sociedade. Através delas produzimos e compartilhamos informação, permitindo avanços consideráveis tanto na solução de problemas cotidianos quanto na geração de qualidade de vida. Certamente, esta habilidade é uma das grandes responsáveis pela distinção entre humanos e demais seres vivos.

Porém, algumas palavras têm significado complexo, além de terem impacto decisivo no modo como realizamos escolhas relevantes. A palavra “desenvolvimento” pode ser considerada integrante deste grupo e, por ter extrema influência nas iniciativas estatais investigadas nesta pesquisa, será alvo de definição mais detalhada na presente subseção.

A palavra “desenvolvimento” naturalmente suscita diversas controvérsias e definições com vieses bastante distintos. Esse seria, para muitos, o principal objetivo de uma nação, em seus esforços políticos, econômicos e sociais. Porém nem todos

os autores e culturas encaram esse conceito com o mesmo entusiasmo ou metodologia. Quando utilizada isoladamente, não oferece a precisão necessária para uma interpretação correta. Porém, muitas vezes é desta maneira que ela é apresentada para justificar políticas públicas.

Desenvolvimento é definido no dicionário Houaiss (2001) como “progresso”, quando referido à economia e ciências. De fato, o termo tem sido utilizado largamente pelas ciências sociais, políticas e econômicas para significar um avanço, uma melhoria em relação ao passado. É também associado majoritariamente às questões econômicas, como Produto Interno Bruto (PIB), emprego/desemprego, obras de infraestrutura e renda per capita.

Mesmo quando acompanhada de um substantivo, por exemplo desenvolvimento econômico ou social, a expressão parece encerrar definitivamente um resultado positivo para a população. Esse pode, entretanto, ser apenas um discurso que mascara problemas intrínsecos ao método aplicado para sua busca. Desse modo, será necessário abordar quais definições de desenvolvimento podem ser aplicadas e quais dizem respeito ao discurso atual veiculado pela IIRSA.

A etimologia do termo “desenvolvimento” aponta seu emprego mais recente na biologia, quando um organismo se desenvolve em direção à maturidade biológica. Porém a utilização do termo não ficou restrita a esta ciência, conforme sugere Santos et al (2012) em artigo sobre a origem da palavra desenvolvimento:

A origem do conceito [**desenvolvimento**] surge na biologia, empregado como processo de evolução dos seres vivos para o alcance de suas potencialidades genéticas (...) A transferência da biologia para a vida em sociedade ocorreu nas últimas décadas do século XVII e tomou corpo com o darwinismo social. Com ela, verificou-se que o progresso, a expansão e o crescimento não eram virtualidades intrínsecas, inerentes a todas as sociedades humanas, mas sim propriedades específicas de algumas sociedades ocidentais (SANTOS et al., 2012, p. 46, grifo nosso).

Sobre as sociedades ocidentais, Santos et al. (2012, p. 46) afirma que “essas sociedades obtiveram o status de desenvolvidas, o que faz entender que elas eram capazes de produzir os seus próprios movimentos para o alcance do seu bem-estar”. Essa relação entre desenvolvimento e bem-estar (da sociedade) confere noção de superioridade aos que dominam e aplicam estes métodos de expansão, entendimento

que teve como uma de suas expressões mais danosas o darwinismo social¹. Não por acaso, normalmente se utiliza o termo país “desenvolvido” denotando avanço.

O conceito de desenvolvimento estruturado pelas ciências econômicas centra-se, em geral, na ideia da acumulação de riqueza e na expectativa que o aumento de bem-estar seja consequência desse movimento. Santos et al. (2012) esclarece a questão da seguinte forma:

O desenvolvimento é visto como a força motriz capaz de conduzir uma sociedade atrasada à uma sociedade avançada. Desenvolver é sinônimo de acumular para depois distribuir. Essa visão de desenvolvimento torna-se mais ainda propagada com o surgimento da abordagem neoclássica da economia. Para os teóricos dessa corrente, o desenvolvimento se irradia concentricamente ao longo do tempo pelo espaço, trazendo a todos em algum momento o mesmo nível de progresso material, social e cultural dos países pioneiros capitalistas. Porém, verificou-se que no decorrer da história isso não aconteceu. Muito pelo contrário, a distância entre países ricos e países pobres ampliou. Crescer é preciso, distribuir nem tanto (SANTOS et al, 2012, p. 48).

1.1.1. Ciência do Desenvolvimento Econômico

Dentro dos estudos econômicos o termo ganhou notoriedade a partir do discurso de grandes pensadores, começando por Adam Smith em 1776, com seu livro: “A Riqueza das Nações”. Smith pregava que o desenvolvimento de determinada nação dependia da satisfação espontânea dos interesses individuais, gerando assim, um a um, contribuição para satisfação coletiva. Conforme aponta Santos et al., Smith entendia o homem como um mercador, constantemente motivado pelas trocas, que “movido pelo desejo do lucro passaria a produzir mais e o excedente da reprodução passaria a ser um benefício para toda sociedade” (SANTOS et al, 2012, p. 47). Este mecanismo ficou mais conhecido pela metáfora “mão invisível do mercado”.

Thomas Malthus (1798) surge dentre os primeiros pensadores a apresentar preocupação sobre o modo como as nações estavam se desenvolvendo. Seus

¹ O Darwinismo Social é resultado de uma série de teorias a partir de 1870 que se propunham a aplicar os conceitos de seleção natural apresentados por Charles Darwin às relações sociais, principalmente no que diz respeito à superioridade biológica de determinados indivíduos ou etnias frente os demais. Sua aplicação mais espúria tem referência na Segunda Guerra Mundial, quando foram expostas ideias de racismo e eugenia como justificativa para eliminação dos ditos “menos aptos” (BOLSANELO, 1996).

estudos apontaram crescimento populacional mais rápido (em proporção geométrica) que o crescimento da produção de alimentos (em proporção aritmética). Apesar de não ter previsto o impacto da tecnologia na produção alimentar, o estudo de Malthus teve mérito no questionamento à expansão ilimitada da população, produção e consumo.

Mais adiante David Ricardo (1817) aprofunda essa discussão em: “Princípios de Economia Política e Tributação”. Além de teorias sobre o valor-trabalho e a divisão didática das classes participantes na economia (proprietários de terra, trabalhadores assalariados e os arrendatários capitalistas), Ricardo provocou grande influência na visão de desenvolvimento a partir de sua Teoria das Vantagens Comparativas. Esta lançou a premissa inglesa para sugestão mais agressiva da Divisão Internacional do Trabalho, além do Livre Comercio entre todas as nações.

Na sequência, outro grande pensador das ciências econômicas apresentou teorias do desenvolvimento que não apenas influenciaram gerações futuras, mas desafiaram a lógica construída até sua época. Karl Max (1818 a 1883) elaborou uma série de estudos sobre o desenvolvimento capitalista e suas consequências. Também questionou a direção “espontânea” ou “natural” da expansão econômica capitalista prognosticando seu futuro colapso e superação a partir da revolução socialista.

Tendo como base esses (e outros) pensadores, a Economia do Desenvolvimento ganhou *status* de ciência a partir da Segunda Guerra Mundial. Como será exposto na subseção 1.3.1 sobre histórico de criação da CEPAL, as potências emergentes da guerra entenderam o desenvolvimento como uma forma de evitar novos conflitos, proporcionando assim a criação da CEPAL. Porém, segundo Rist (2002), o interesse pelo desenvolvimento teria outra conotação. Tanto a ociosidade do parque industrial construído pelas grandes potências para alimentar a guerra, incluindo novas tecnologias e produtos, quanto a necessidade de expandir seu comércio e garantir a reconstrução da Europa, foram os reais motivadores para incentivar o desenvolvimento das nações “atrasadas” como as da América Latina. Outro fator relevante foi a Guerra Fria, quando os Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) colocaram em disputa seus

modelos de desenvolvimento. Ambos apresentaram (e quando possível, impuseram) sua cartilha de progresso às demais nações (HOBBSAWM, 2003).

Com exceção de Cuba, toda América sofreu grande influência por parte dos norte-americanos em sua “receita” para o desenvolvimento (liberalização econômica), principalmente após o fim da URSS. Porém, pensadores sul-americanos aproveitaram a oportunidade gerada pela criação da CEPAL (1948) para apresentar teorias do desenvolvimento inovadoras e até divergentes das consagradas até esse período.

Podemos citar primeiramente Raúl Prebisch (1901 a 1986). Ocupante de diversos cargos importantes tanto em seu país de origem, Argentina, quanto na Organização das Nações Unidas (ONU), o economista Prebisch foi um dos fundadores da CEPAL, além de ser um de seus mais produtivos consultores. Deu início à linha estruturalista do pensamento econômico, elaborando teorias como do sistema centro-periferia e a deterioração dos termos de intercâmbio. Também defendeu publicamente a criação de um mercado comum latino-americano. Ao final de sua vida, após testemunhar décadas infrutíferas de liberalismo econômico, se aproxima do pensamento de Karl Marx para propor uma síntese entre liberalismo e socialismo: a “Teoria da Transformação” publicada em artigos entre 1976 e 1980 na *Revista de la CEPAL* (COUTO, 2007).

Contemporâneo e colega de Prebisch, o advogado brasileiro Celso Furtado (1920 a 2004) fez doutorado em economia na Sorbonne, Paris, trabalhou na CEPAL junto com Prebisch (1949 a 1958), foi embaixador brasileiro na ONU além de assumir diversos ministérios e cargos públicos no Brasil. Este pensador contribuiu decisivamente para teorias do desenvolvimento que confrontassem a visão reinante, apontando a realidade sob o ponto de vista Latino-Americano, ou ainda, dos países mais pobres. Em livros como “Desenvolvimento e Subdesenvolvimento” (1961), “Subdesenvolvimento e Estagnação na América Latina” (1966) e “O Mito do Desenvolvimento Econômico” (1974), Furtado explicita o problema da dependência e subdesenvolvimento como um processo social inerente ao sistema capitalista questionando a condição de atraso como apenas uma etapa de um processo mais amplo.

1.1.2. Visões Não Exclusivamente Econômicas do Desenvolvimento

Conforme apresentado, o conceito de desenvolvimento nacional geralmente nos remete às questões econômicas ou de ordem comercial. Existem, entretanto, limitações práticas nessa definição e uso da palavra que por sua vez provocam ações políticas deslocadas da realidade ou interesse do povo. Com base nessa divergência, alguns autores se propuseram a reperspectivar a dimensão desse conceito para abarcar a realidade social em esferas antes inalcançadas pelo termo, principalmente contemplando realidades não exclusivamente monetárias.

A seguir destacamos duas correntes de pensamento que exemplificam pontos de vista dessa natureza: desenvolvimento como liberdade e bem viver. A primeira reside no entendimento do desenvolvimento como liberdades, apresentada pelo autor Amartya Sen. Natural da Índia e ganhador do prêmio Nobel de economia em 1998, teve passagem em grandes universidades como Cambridge (Reino Unido) e Harvard (Estados Unidos) onde é professor. Seu trabalho premiado faz relação entre economia e bem-estar social, condensado no livro “Desenvolvimento como Liberdade” (2000).

O segundo é o conceito de Bem Viver (*Bien Vivir*), corrente extraída principalmente dos povos nativos da Bolívia, elaborada e passada de geração em geração ao longo de séculos. Esta visão foca sua atenção no desenvolvimento comunitário e sua relação direta com a natureza. Atualmente tem ganhado mais atenção dos pesquisadores por apresentar uma forma de desenvolvimento alternativa sustentável e não meramente monetarista, materialista.

1.1.2.1. Amartya Sen: Desenvolvimento como Liberdade

Nascido em Santiniketan, Índia (1933), Amartya Sen lecionou na *Delhi School of Economics*, *London School of Economics*, Universidade de Oxford e Universidade de Harvard. Reitor da Universidade de Cambridge, é também um dos fundadores do Instituto Mundial de Pesquisa em Economia do Desenvolvimento (Universidade da ONU). Seus livros mais importantes incluem “*On Economic Inequality*” (1973), “*Poverty and Famines*” (1981) e “*On Ethics and Economics*” (1991).

Um problema comum na seara econômica é a eleição de metodologias métricas iguais para cenários sociais completamente distintos. Índices como o PIB e

renda *per capita* são normalmente utilizados para avaliar o grau de desenvolvimento de um país. Entretanto, não levam em consideração realidades sociais que interferem na qualidade de vida da população, como liberdade de expressão, igualdade racial e de gêneros e acesso à educação formal. Essa talvez tenha sido a principal motivação de Sen ao descrever diversas alternativas a medições de desenvolvimento nacional.

Sua preocupação não é sem motivo, pois é de posse dos indicadores econômicos que políticos tomam suas decisões para variados setores sociais, com vistas a melhorar essa avaliação futuramente. Em teoria, isso poderia garantir uma melhoria na qualidade de vida popular. Porém, se esses indicadores não refletirem a complexidade da vida real, suas associadas decisões políticas estarão fadadas ao fracasso.

Para Sen:

O enfoque nas liberdades humanas contrasta com visões mais restritas de desenvolvimento, como as que identificam desenvolvimento com crescimento do Produto Nacional Bruto (PNB), aumento de rendas pessoais, industrialização, avanço tecnológico ou modernização social. O crescimento do PNB ou das rendas individuais obviamente pode ser muito importante como um *meio* de expandir as liberdades desfrutadas pelos membros da sociedade. Mas as liberdades dependem também de outros determinantes, como as disposições sociais e econômicas (por exemplo, os serviços de educação e saúde) e os direitos civis (por exemplo, a liberdade de participar de discussões e averiguações públicas) (SEN, 2000, p. 18).

Portanto, Amartya Sen sugere investimento em políticas públicas que trabalhem diretamente a ampliação das liberdades, ao invés de políticas que alcancem esse objetivo apenas indiretamente, como as focadas exclusivamente no aumento da renda.

Para Amartya Sen, “o desenvolvimento consiste na eliminação de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas de exercer ponderadamente sua condição de agente” (SEN, 2000, p. 10). Ou seja, uma nação estará progredindo tanto quanto conseguir reduzir os entraves à liberdade de escolhas individuais e coletivas. A liberdade seria tanto constitutiva quanto instrumental do desenvolvimento, na medida em que serve como indicador (já que faria parte do desenvolvimento), mas também como ferramenta para o alcance desse progresso. Nesta abordagem, “a expansão da liberdade é considerada o fim primordial e o principal meio do desenvolvimento” (SEN, 2000, p. 52).

Importante ressaltar que liberdade aqui não se usa ao modo de “liberalismo econômico”, ou mesmo no sentido anarquista por ausência de regulação Estatal. Teria mais relação com a liberdade dos indivíduos em exercer sua plena capacidade. Segundo o próprio Sen:

As liberdades substantivas incluem capacidades elementares como por exemplo ter condições de evitar privações como a fome, a subnutrição, a morbidez evitável e a morte prematura, bem como as liberdades associadas a saber ler e fazer cálculos aritméticos, ter participação política e liberdade de expressão, etc. (SEN, 2000, p. 52).

O autor sugere ainda que os tipos de liberdades substantivas se inter-relacionam reforçando-se mutuamente, ou seja, o investimento em uma delas traria expansão facilitada de outras. Cinco classes de liberdade instrumental são elencadas como cruciais ao processo de desenvolvimento, sendo elas a liberdade política, oportunidades econômicas, facilidades sociais, garantias de transparência e segurança protetora. Assim sendo, a ampliação das liberdades políticas poderia expandir oportunidades econômicas e facilidades sociais, que por sua vez tem influência na segurança protetora, por exemplo.

1.1.2.2. Saberes Ancestrais: Bem Viver

O conceito de Bem Viver não aparece como um debate encerrado ou definição fechada. Sua elaboração remonta idades bastante antigas, porém o conceito toma mais corpo a partir da experiência de sociedades tradicionais andinas, sobretudo indígenas. É, portanto, uma ideologia construída por muitas “mãos”.

O autor Andrés Uzeda Vásquez, no artigo “*Vivir Bien y desarrollo*” publicado no livro “*Vivir bien: Infancia, genero y economia: entre la teoría y la práctica*” (FARAH, 2013) define esta ideologia a partir de vários outros autores, da seguinte maneira:

Para Fernando Huanacuni (2010: 21), suma qamaña se traduce como vivir bien o vivir en plenitud, en armonía con todo o la totalidad, desde uno mismo hasta el cosmos, sabiendo relacionarse y convivir con todas las formas de existencia. En un esfuerzo de síntesis dada la complejidad del concepto, Pablo Mamani, sumando los vocablos qamiri, qapha y jakaña nos dice que se trata de “...la dulzura de ‘ser siendo’ frente a la dureza del ‘estar estando’ (2011: 74). Rafael Bautista, buscando determinar el horizonte de significación del vivir bien, propone que el vivir bien es “...el modo-de-existir donde se reúnen la identidad y el horizonte trascendental que estructura éticamente al sujeto como comunidad-de-vida (2011: 98)” (VÁSQUEZ, 2013, p. 94).

Como explica Eduardo Gudynas (2010) a ideia do Bem Viver ganhou difusão nos últimos anos. Ela representa tanto uma inconformidade com a marcha do

desenvolvimento convencional, como a busca por mudanças substantivas sob novos compromissos com a qualidade de vida e a proteção da natureza. Em suas palavras podemos ver a complexidade e potencialidade desse conceito especialmente elaborado pelos povos indígenas dos países andinos:

Antes que un concepto acabado, el Buen Vivir expresa un proceso, una construcción paulatina donde intervienen una amplia variedad de voces. Por lo tanto existen distintas versiones, cada una de ellas con sus énfasis y respondiendo a coyunturas específicas. Esta diversidad no es necesariamente un aspecto negativo, ya que permite nutrirse de los mejores aportes de cada corriente, y a la vez revitaliza el debate sobre las políticas en desarrollo. (GUDYNAS, 2010, p. 42).

O último autor citado também explica que apesar dessa diversidade de vozes, existem coincidências essenciais, como por exemplo o Bem Viver é uma crítica ostensiva as ideias do desenvolvimento convencional que defende o crescimento econômico perpétuo, obcecado pela acumulação material e que celebra a mercantilização da natureza. Nesse sentido explica:

El bienestar de las personas aparece como una preocupación central, y no se espera que resulte apenas del derrame económico del crecimiento de las economías. También es una construcción multicultural. Los aportes de las cosmovisiones de algunos pueblos indígenas han sido muy importantes, tanto al romper con muchos de los problemas anclados en la Modernidad europea, como en permitir que se expresaran saberes subordinados y marginados por mucho tiempo. Por ejemplo, desde allí se renovaron las discusiones sobre el bienestar y la calidad de vida, o sobre las comunidades y sus territorios. Finalmente, el Buen Vivir alberga otra postura sobre el ambiente, reconociéndose los derechos de la Naturaleza, tal como sucedió en Ecuador. Y esto no es una mera adición de un derecho más, sino que implica un cambio radical en cómo se reconocen los valores frente a lo que nos rodea, donde el ambiente se convierte en un sujeto (Ibid.)

Outros autores se empenham em sintetizar uma definição adequada a partir de todas experiências ancestrais. Rafael Puente resume da seguinte forma:

Vivir Bien es llevar una vida de equilibrio con todos los seres dentro de una comunidad. El Vivir Bien equivale a tener una sociedad con equidad y sin exclusión. Prioriza las relaciones con la naturaleza; por tanto, se cultiva plantas nutritivas y productivas no a costa de no dejar descansar la tierra, ni menos de envenenarla con abonos químicos... Vivir Bien es considerar y tratar a la tierra como madre y no como mercancía o como medio de producción, o materia de especulación [...] (PUENTE, 2011, p. 359).

Ainda sobre o aspecto de solidariedade e intercâmbio plural, Puente acrescenta:

Vivir Bien es respetar al otro, saber escuchar a todo quien desee hablar, sin discriminación ni sometimiento. No se postula sólo la tolerancia, sino el respeto, ya que aunque cada cultura o religión tenga una forma diferente de

pensar, para vivir bien y en armonía es necesario respetar esas diferencias y enriquecerse con ellas. Esta cosmovisión incluye a todos los seres que habitan el planeta, como los animales y las plantas. Los seres semejantes o diferentes jamás debemos lastimarnos. Lo que debemos es complementarnos, intercambiar, alegrarnos de que seamos diferentes (PUENTE, 2011, p. 359).

A partir das definições acima listadas, podemos reter uma ideia da dimensão e complexidade do paradigma sugerido pelo Bem Viver. Sua lógica transborda os conceitos materiais e puramente objetivos do conceito de progresso em curso na atualidade. Destaca-se a seguir algumas particularidades ou desdobramentos decorrentes das definições listadas.

Bem Viver Como Oposição Política

Conforme apontado anteriormente por Gudynas (2010), o paradigma do Bem Viver se coloca como oposição ao processo de desenvolvimento difundido na atualidade. E dentro deste sistema, aspectos como eliminação da dependência externa e “descolonização” aparecem com bastante força. Sintetizando, Vásquez afirma que *“el vivir bien ha sido considerado quizás como el principal instrumento de descolonización: respuesta y alternativa vigorosa, pródiga a la modernidad, el capitalismo y el Occidente colonizador”* (VÁSQUEZ, 2013, p. 95).

A oposição política descolonizante se refere neste contexto ao reconhecimento de que o povo latino-americano tem sua própria cultura e passado e, portanto, deverá também construir sua própria solução governamental para problemas sociais particulares dessa região. Essa ruptura tem caráter mais que simbólico, com efeito bem prático por exemplo quanto à participação popular em decisões políticas. Sintetizando o tema, Puente afirma que *“no se trata de imitar ni emular a los países que nos han colonizado, sino de liberarnos de ellos, de que nos dejen ser nosotros”* (PUENTE, 2011, p. 358).

Bem Viver Como Oposição ideológica

O aspecto de oposição política é simultaneamente convergente à oposição ideológica simbolizada pelo Bem Viver: oposição à supervalorização do consumo, na

qual se baseia o desenvolvimento dentro do sistema capitalista. Também podemos associar a oposição praticada pelo Bem Viver à natureza desse objetivo, que é a busca permanente por lucro e pela acumulação de capital. Sobre esse particular, Puente afirma que *“la doctrina capitalista impulsa la explotación de las personas para la concentración de riqueza en pocas manos, mientras que el Vivir Bien apunta a una vida sencilla que mantenga una producción equilibrada”* (PUENTE, 2011, p.362).

A prática consumista reserva dedicação quase exclusiva ao materialismo, concentrando valorização maior do “ter” que do “ser”, “possuir objetos” do que “possuir sabedoria”. O Bem Viver clama justamente o oposto, apontando o vazio fútil perpetrado por essa que seria a força motriz do sistema capitalista. Também ocorre a necessária diferenciação do que seria o Bem Viver do ter “vida boa” dentro do sistema atual. A “vida boa” estaria mais ligada ao senso hedonista de prazer constante (sobretudo através do consumo de produtos e serviços), enquanto o Bem Viver amplia esse conceito para a satisfação de viver e fazer parte de uma comunidade onde se prezam valores como o respeito ao próximo, à natureza e à vida. Nesse sentido, Hernández e Montequín ressaltam que:

El enfrentamiento al hedonismo ético y de consumo es, en nuestra opinión, el principal reto que debe enfrentar la concepción del vivir bien, pues la concepción de “tener es ser”, ha adquirido el carácter de cultura dominante en todo el tejido social en la mayoría de países del mundo, con independencia de estatus social, religiones, credos y sistemas políticos. La cultura del consumismo es uno de los ejes fundamentales de la modernidad (HERNANDEZ e MONTEQUÍN, 2011, p. 302).

Ampliando o debate, Hernández e Montequín (2011) também fazem referência a falhas dessa natureza existente em sociedades onde foi aplicado o dito “socialismo real”, considerando assim o Bem Viver como uma ruptura mais profunda no modo de vida humano.

A pesar de haber declarado objetivos diferentes a los del capitalismo, en cuanto a satisfacción de necesidades, el socialismo real no superó el esquema productivista ni consumista del capitalismo. No modificó las aspiraciones a un consumo material siempre creciente, ni la relación hombre-naturaleza. Desde este punto de vista el socialismo no superó la modernidad capitalista. Quedó atrapado en ella y desarrolló parte de sus contradicciones, limitando el proceso de desalienación del hombre (HERNANDEZ e MONTEQUÍN, 2011, p. 302).

Também é preciso ressaltar algumas facetas da visão do Bem Viver. Uma delas é seu foco mais voltado para o coletivo, onde tanto o debate sobre os problemas

quanto o resultado das decisões em si, são tomadas em prol da coletividade e pela coletividade. Podemos igualmente reforçar a atenção orientada à valorização da natureza, de modo mais amplo que apenas uma provedora de recursos para utilização humana, mas com a inclusão do próprio ser humano como pertencente dessa natureza.

Concluimos com a visão diferenciada do tempo para as tarefas, hoje muito acelerada no contexto urbano onde precisamos a todo momento produzir, se informar, se conectar e se comunicar com os demais. Para o Bem Viver, as tarefas podem levar mais tempo, pois são vivenciadas plenamente, não apenas visando o resultado final, mas seu aprimoramento pessoal. Decisões são tomadas com tempo diferenciado, pois entende-se que o amadurecimento das questões é fundamental para orientação assertiva. Esse conceito reverte a lógica em que “tempo é dinheiro” para outra onde o “tempo é experiência de vida”.

1.2. QUALIDADE DE VIDA: DEFINIÇÕES E TEORIAS

Conforme veremos detalhadamente subseção 3.1.2, a IIRSA, em sua fundação, estabeleceu nove princípios básicos que regulariam suas atividades, dentre os quais fazemos referência agora apenas ao sexto item que propõe: ***“Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional”*** (IIRSA, 2000, p. 02, grifo nosso).

O fato de a IIRSA apresentar a qualidade de vida em seus princípios básicos, se mostra tanto coerente quanto sintomático, já que não faria sentido executar obras que diminuíssem a qualidade de vida do povo. Importante notar que a palavra “*locales*” referindo-se às “*poblaciones*” garante a salvaguarda das minorias mais impactadas, evitando um argumento maquiavélico de que os “fins”, de melhorar a qualidade de vida nos grandes centros, poderiam justificar os “meios” destrutivos sobre esse pequeno grupo.

Entretanto, este princípio apresentado pela IIRSA talvez não se sustente na prática ou como resultado de suas ações. Torna-se, deste modo, importante analisar o efeito das obras na qualidade de vida da população local, principalmente

considerando seu ponto de vista sobre a questão. Porém, como etapa anterior, precisaremos definir com mais precisão o termo qualidade de vida, visando dar forma ao objeto pesquisado. A subjetividade sobre o tema dificulta sua mensuração e, sem medição, os resultados não podem ser corretamente avaliados.

É notável a característica humana de não se contentar com a mera existência. Sua busca constante por melhorias em diversas áreas do cotidiano revelam a força dessa natureza. Com o crescimento exponencial da população mundial, viabilizado por diversos avanços como na medicina e tecnologias agrícolas, a sobrevivência da espécie cede lugar nas preocupações humanas. Sobreviver apenas não basta, é preciso viver com qualidade.

A qualidade de vida enquanto listagem de condições que tornam a vida humana satisfatória faz parte de reflexões bastante antigas. Porém sua consideração como elemento fundamental na medida do progresso da sociedade é recente. Novamente a Segunda Guerra Mundial foi um divisor de águas para esse conceito.

O conflito abalou a antiga confiança na medida exclusivamente monetária para determinar o progresso da civilização, além de chamar atenção para condições mínimas que devem ser garantidas à vida humana. Com a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) algum consenso começava a ser estabelecido neste campo.

Esta reflexão foi encorpada pelas lutas ambientalistas, que viam a exaustão ilimitada de recursos como um estilo de vida insustentável. Conforme aponta Minayo et al. (2000):

A partir do crescimento do movimento ambientalista na década de 1970, o questionamento dos modelos de bem-estar predatórios, agregaram, à noção de conforto, bem-estar e qualidade de vida, a perspectiva da ecologia humana [...] Questiona as condições reais e universais de manutenção de um padrão de qualidade de vida fundado no consumismo e na exploração da natureza que, pelo seu elevado grau predatório, desdenha a situação das gerações futuras, desconhece a cumplicidade de toda a biosfera e não é replicável (MINAYO, 2000, p. 09).

Em linha com este pensamento, o economista J.K. Galbraith havia escrito em seu livro "*The Affluent Society*"² em 1958, sobre a necessidade de priorizar não apenas o crescimento econômico como objetivo nacional, mas também a melhoria das condições de vida da sociedade.

² A Sociedade Opulenta, em tradução livre.

A partir de então, diversos estudos focaram seus esforços em descrever aspectos deste conceito, mesmo enfrentando problemas de generalização e subjetividade. De modo mais contemporâneo, algumas definições são pertinentes como a de Almeida e Gutierrez, onde consideram o ponto de vista do indivíduo:

Na compreensão do Grupo de Estudo e Pesquisa da Atividade Física e Qualidade de Vida (FEF, UNICAMP), a qualidade de vida é considerada como a percepção do indivíduo de sua posição no contexto da cultura e sistema de valores nos quais vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações, até a dimensão ética e política (ALMEIDA; GUTIERREZ 2010, p. 152).

Já Minayo et al. indica que:

Qualidade de vida é uma noção eminentemente humana, que tem sido aproximada ao grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e ambiental e à própria estética existencial. Pressupõe a capacidade de efetuar uma síntese cultural de todos os elementos que determinada sociedade considera seu padrão de conforto e bem-estar (MINAYO et al., 2000, p. 08).

E sobre a subjetividade e amplitude do tema, completa:

O termo abrange muitos significados, que refletem conhecimentos, experiências e valores de indivíduos e coletividades que a ele se reportam em variadas épocas, espaços e histórias diferentes, sendo, portanto, uma construção social com a marca da relatividade cultural (MINAYO et al., 2000, p. 08).

Minayo indica também, nesta última citação, a importância de considerarmos a visão de cada sociedade do que seria qualidade de vida em sua opinião, já que se trata de uma “construção social”.

1.2.1. Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)

Mesmo com relativa subjetividade, a qualidade de vida não deixou de despertar interesse em se desenhar mecanismos que pudessem medi-la. Sobretudo considerando sua importância no desenvolvimento da sociedade e o auxílio que esta ferramenta poderia gerar na tomada de decisões públicas.

Foi pensando nesses fatores que o economista paquistanês Mahbud ul Haq (1934-1998) com a colaboração de Amartya Sen, lançou as bases para o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Em sua visão, a análise puramente econômica do

desenvolvimento oferecia uma visão limitada da qualidade de vida de uma determinada nação.

Por esse motivo, um novo índice deveria ser criado para suprir essa falha, permitindo um acompanhamento mais assertivo do progresso humano e avaliação da eficácia de políticas públicas. Esta ferramenta ampliou o foco estritamente econômico do desenvolvimento, com base na análise do PIB *per capita*, para contemplar dimensões que retratassem com mais fidelidade a mudança na vida dos indivíduos como um todo, principalmente no que diz respeito à ampliação de suas oportunidades de escolha. Sobre a criação do IDH, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) esclarece que “*the HDI was created to emphasize that people and their capabilities should be the ultimate criteria for assessing the development of a country, not economic growth alone*”³ (UNDP, [2015]).”

O IDH foi lançado oficialmente pela ONU através do PNUD em seu primeiro relatório de 1990. A introdução do relatório nos oferece *insight* sobre o novo alcance da ferramenta:

*This Report is about people - and about how development enlarges their choices. It is about more than GNP growth, more than income and wealth and more than producing commodities and accumulating capital. A person's access to income may be one of the choices, but it is not the sum total of human endeavor*⁴ (PNUD, 1990, p. 01).

Este relatório é lançado anualmente e inclui não apenas o IDH, mas, também, outras análises específicas de maior relevância para o ano corrente. Recentemente foram produzidos relatórios focados em regiões e países, como o Brasil.

O IDH é elaborado a partir da quantificação e três fatores: PIB *per capita* (considerando também o índice Poder de Paridade de Compra), educação (considerando o nível de alfabetização de adultos e número de pessoas com acesso aos três níveis educacionais) e saúde (abarcando índices como expectativa de vida, natalidade e mortalidade infantil). Essas três dimensões de análise são compostas de

³ Em tradução livre: o IDH foi criado enfatizando que as pessoas e suas capacidades devem ser o principal critério para mensurar o desenvolvimento de uma nação e não apenas o crescimento econômico.

⁴ Em tradução livre: este relatório fala sobre pessoas – e sobre como o desenvolvimento amplia suas escolhas. Isso é mais do que o crescimento do PIB, mais do que renda e riqueza e mais do que produção de mercadorias e acumulação de capital. O acesso do indivíduo à renda pode ser uma das escolhas, mas não é a soma total dos esforços humanos.

diversas variáveis que, quando combinadas, produzem um indicador que pode oscilar de 0 a 100, sendo 0 o nível mais baixo de desenvolvimento humano e 100 o mais alto.

Como pontos positivos do IDH, podemos apresentar seu questionamento à validade do uso exclusivo do PIB como medida de desenvolvimento, sua referência ao impacto de políticas públicas e auxílio no direcionamento de gastos públicos e internacionais. Porém seu maior mérito reside no foco mais direcionado ao ser humano e suas condições de vida a partir de critérios menos materialistas que simplesmente a renda.

Entretanto o índice também é alvo de diversas críticas, como a ausência de uma medida de sustentabilidade ambiental, dificuldade de considerar a desigualdade de raça e gênero, falta de análise sobre a qualidade da educação, ausência de análise da segurança individual e superficialidade na comparação entre países, aplicando maior peso aos padrões de países ricos ocidentais (SPANGER, 2011).

A limitação de um indicador com apenas 3 dimensões também relega componentes essenciais como a especificidade histórica e cultural de cada nação (GONÇALVES; VILARTA, 2004). Sobre esse interim, Minayo et al. (2000) expõe que o IDH “poderia ser criticado ainda do ponto de vista ético-filosófico, na medida que revelaria um viés etnocêntrico, que toma os padrões ocidentais modernos como modelos de referência a serem atingidos por todas as nações do planeta” (MINAYO et al., 2000, p. 11). Como exemplo, os autores citam que “existem sociedades em que o acesso ao conhecimento se dá a partir de meios ligados à tradição ou à transmissão oral, mais eficazes para lidar com as realidades locais do que a alfabetização” (MINAYO et al., 2000, p. 11).

Essas e outras críticas representam a dificuldade de transformar em números objetivos um aspecto tão complexo e subjetivo como a qualidade de vida de um povo. Como resposta, o PNUD indica a utilização de outros índices em associação como o coeficiente de GINI (que avalia a desigualdade na distribuição de renda). Também para suprir algumas omissões, o PNUD passou a produzir a partir de 2010 o Índice de Desenvolvimento Humano Ajustado à Desigualdade (IDHAD), o Índice de Desigualdade de Gênero (IDG) e o Índice de Pobreza Multidimensional (IPM), visando complementar a avaliação feita pelo IDH.

Mesmo com críticas pertinentes, o IDH permanece sendo um dos indicadores mais utilizados na medição de desenvolvimento humano, sendo referência na condução de políticas nacionais. Os relatórios são publicados anualmente pelos últimos 20 anos, já contando com dados relativamente extensos.

1.2.2. Outros Indicadores de Qualidade de Vida

Assumindo o desafio de medir a qualidade de vida da população, outros indicadores surgiram com essa finalidade. Como primeiro exemplo podemos citar o Índice de Condições de Vida (ICV). Desenvolvido pela Fundação João Pinheiro, em Belo Horizonte, para estudar a situação de municípios mineiros, posteriormente foi ajustado fruto da colaboração entre Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o PNUD. Conforme indica Minayo et al. (2000), o ICV é um “instrumento muito mais sofisticado do que o IDH, com a vantagem de poder ser aplicado para micro-realidades”, sendo composto de 20 indicadores em cinco dimensões: renda, educação, infância, moradia e longevidade.

Outros indicadores se destacam do método objetivo para medir a qualidade de vida. Indicadores do tipo subjetivos levam em consideração as respostas da população sobre o seu sentimento a respeito de determinada questão. O Índice de Qualidade de Vida (IQV) de São Paulo, criado pelo jornal Folha de S. Paulo, pode ser considerado deste tipo, incluindo em sua análise um conjunto de nove fatores (trabalho, segurança, moradia, serviços de saúde, renda, estudo, qualidade do ar, lazer e serviços de transporte). Segundo Minayo et al:

No Brasil, um exemplo significativo desse modelo é o IQV de Belo Horizonte, criado a partir de um levantamento das questões consideradas relevantes pela população e tendo como objetivo fundamentar os debates públicos sobre o orçamento participativo (MINAYO et al., 2000, p. 12).

Ainda dentro da linha de indicadores subjetivos, alguns abordam o tema como uma questão de saúde global, já que a qualidade de vida influencia de modo recíproco a saúde humana. É o caso do indicador criado pela Organização Mundial de Saúde

(OMS), chamado *World Health Organization Quality Of Life*⁵ (WHOQOL-100). Conforme aponta Minayo et al. (2000), a OMS “definiu o termo como a percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura e do sistema de valores em que vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. Este indicador é produzido a partir da resposta de 100 questões que avaliam seis domínios: a) físico, b) psicológico, c) de independência, d) relações sociais, e) meio ambiente e f) espiritualidade/crenças pessoais.

Por último, citamos o indicador *Medical Outcomes Study Questionnaire 36-Item Short Form Health Survey* (SF-36) com foco exclusivamente voltado para saúde. Conforme descreve Pereira, Teixeira e Santos, (2012):

O SF-36 é um instrumento do tipo genérico criado por Ware e Sherbourne, originalmente na língua inglesa norte-americana. O instrumento é constituído de 36 itens, fornecendo pontuação em oito dimensões da qualidade de vida: capacidade funcional, limitação por aspectos físicos, dor, estado geral de saúde, vitalidade, aspectos sociais, aspectos emocionais e saúde mental. A pontuação varia de 0 (pior resultado) a 100 (melhor resultado) (PEREIRA; TEIXEIRA; SANTOS, 2012, p. 247).

Observamos nesta subseção a complexidade da definição do termo Qualidade de Vida. Entretanto, dada sua importância para o direcionamento e acompanhamento do desempenho em políticas públicas e, portanto, da própria IIRSA, faz-se imprescindível uma investigação mais profunda desses conceitos. Na subseção 3.1.2 será abordado a definição de qualidade de vida para IIRSA a fim de compará-la com o significado apresentado pelos entrevistados na subseção 3.2..

1.3. IIRSA: HISTÓRICO E PROJETOS NO EIXO AMAZÔNICO

Tendo contemplado o debate conceitual e teórico sobre as perspectivas de desenvolvimento e qualidade de vida, realiza-se a seguir um retrospecto histórico a fim de entendermos o contexto de formação da IIRSA enquanto iniciativa integracionista no seio da CEPAL e o trajeto que forjou seu enfoque sobre os temas supracitados.

⁵ Em tradução livre: Qualidade de Vida da/para a Organização Mundial de Saúde.

As lutas por independência política na América Latina tiveram seu início em 1808, na região do México, e se estendeu até o final do século XIX. O resultado foi a formação de diversos Estados soberanos, oriundos das antigas colônias espanholas e portuguesa. Mesmo antes de completar o processo de liberação, o líder Simón Bolívar registrou⁶ a importância de se integrar essas nações recém-criadas com objetivo de assegurar as conquistas de independência e resistir às potências europeias, em especial a Grã-Bretanha, e à expansão dos EUA (SANTOS, 2008).

Diversas foram as tentativas de formalizar a integração nos moldes Bolivarianos, porém sem sucesso. Importante destaque merece ser dado ao Congresso do Panamá (1826), como a primeira iniciativa para reunir representantes dos novos estados americanos e tentar alcançar acordos de integração. O Tratado estabelecido nesse congresso foi ratificado somente pelo governo da Grã-Colômbia, não entrando em vigor. Contudo, se iniciaria neste encontro o diálogo entre os países da América Latina, retomado em diversas ocasiões após esta data.

No final do século XIX ocorre uma importante mudança nos discursos ligados à integração. Este movimento recebe o nome de Pan-americanismo. Nas palavras de Santos:

O projeto de união política cede lugar à sedimentação das relações intergovernamentais de colaboração, sem vinculação à questão de perda da soberania provocada pela adesão a um ente confederativo, e voltada para a consecução dos objetivos individuais (nacionais) (SANTOS, 2008).

A ideia principal passa a ser conduzida pela intenção de aproximar os Estados sob a égide de cooperação mútua, mas sem vínculos mais profundos seja na esfera econômica, política, cultural ou militar. Esta visão relativamente superficial da integração apenas será modificada a partir das crises econômicas deflagradas pela Segunda Guerra Mundial.

⁶ Através da Carta da Jamaica (também conhecida como Carta Profética) escrita em 06 de setembro de 1815, Simón Bolívar apresenta uma série de ideias relativas à condução para uma independência segura das novas nações americanas. Conforme apresenta Santos (2008), a Carta da Jamaica “indicava que a agregação dos diversos Estados independentes, por meio de processos integrativos, seria o único caminho para obter e sustentar a liberdade advinda da independência”.

1.3.1. CEPAL: um marco para as ideias de integração

Após a Grande Depressão dos anos 1920 e as crises econômicas provocadas pela Segunda Guerra Mundial, tornou-se evidente a necessidade de produzir teorias de desenvolvimento que atendessem de modo mais específico a realidade dos países latino-americanos. A experiência das grandes guerras demonstrou que problemas econômicos podem ser estopins para conflitos bélicos, justificando desse modo o incentivo para prevenir tais situações. Nesse contexto, em novembro de 1947 a CEPAL é criada pela ONU, representando futuramente um marco para a mudança na visão dos países latino-americanos acerca da integração regional.

Na década seguinte, teorias sobre a região começam a ser elaboradas no seio dessa nova instituição e rapidamente geram impacto nas políticas públicas locais. O alvo era a construção de conhecimento econômico que pudesse desenvolver a região e, desse modo, diminuir o suposto atraso existente entre esses países e os ditos desenvolvidos.

As teorias formuladas nessa primeira fase da CEPAL têm grande influência no pensamento acadêmico e político da América Latina, gerando não apenas aprovação, mas grandes debates e discordâncias. De fato, a produção teórica ali realizada modificou decisivamente o rumo econômico e político regional. Resquícios dessa fase inicial podem ser sentidos ainda nos dias atuais (NERY, 2004).

Os debates ali apresentados motivaram a fundação de instituições intergovernamentais com foco na integração regional, cada qual com sua particularidade. Entretanto, a maioria ainda foi criada visando aspectos de cooperação econômica. O primeiro grupo se formou na década de 1960 com a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), como o próprio nome indica, com objetivo de se criar uma zona de livre comércio na região. Conforme aponta BRAGA (2001), “O documento da Cepal de 1959 [...], teria como objetivo fixar um conjunto de normas para o estabelecimento efetivo de um mercado comum latino-americano. E de fato, teve influência decisiva na formação da ALALC”. Mais tarde, em 1980, viria a se tornar Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), com metas mais amplas e com mais integrantes.

Em 1991 ocorreu a constituição de um importante bloco na região, nomeado de Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Formado inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, pretendeu aprofundar a cooperação econômica estabelecida pela ALADI, tendo como meta futura a união aduaneira entre seus integrantes.

Na sequência, a década de 1990 foi marcada por ideias liberalizantes, em linha com a cartilha do Consenso de Washington. Nesse contexto, a CEPAL publicou indicações coerentes com o pensamento internacional. Nas palavras de Honório (2010, p.17):

No estudo lançado em 1994, a Cepal fez um diagnóstico de que a integração na América Latina na década de 1990 implicava a interação de dois fenômenos: primeiro, a abertura comercial e as políticas de desregulamentação que os países estavam empreendendo a nível nacional, que mostravam a importância do comércio exterior para as economias desses países. E, segundo, a tendência de uma integração impulsionada por acordos ou políticas explícitas de preferências a determinados países, especialmente com países vizinhos (HONÓRIO, 2010, p.17).

Decorridos mais de cinco décadas desde sua fundação, diversos trabalhos acadêmicos apontam as mudanças teóricas atravessadas pela CEPAL, se iniciando com foco na industrialização (décadas de 1950 e 1960), passando pelo problema de endividamento externo (década de 1980) até a transformação produtiva com equidade (década de 1990), se preocupando em seguida com as profundas assimetrias locais (CEPAL, 1998). A década de 1990 será particularmente importante para a presente pesquisa, visto que a criação da IIRSA se dará sob a influência dessas ideias, sobretudo as premissas propostas pelo Regionalismo Aberto⁷. Também tiveram influência a exposição de problemas na infraestrutura regional apontadas por essa instituição.

⁷ Entendido, segundo a Cepal (1994, p. 8), como: *“un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y de constituir, en lo posible, un cimientto para una economía internacional más abierta y transparente”*.

1.3.2. IIRSA: foco na integração física

Apesar de ter uma história pregressa de amadurecimento político e teórico, a IIRSA tem seu início oficial em setembro de 2000, em Brasília, na reunião dos 12 presidentes a frente dos Estados da América do Sul à época (I Reunião dos Presidentes da América do Sul). Na reunião foi debatido o problema da fragmentação da infraestrutura física existente na região, decorrente da falta de uma visão geoeconômica unificada, geradora de altos custos para logística de exportação aos países envolvidos. Como solução viável à questão, foi proposto a elaboração de planejamento conjunto a fim de integrar as infraestruturas nacionais, configurando assim o nascimento da iniciativa de Integração das Infraestruturas Regionais Sul-Americanas (VITTE, 2005).

Mais tarde, em 2009, a IIRSA passou a fazer parte da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL), sendo incorporada a um de seus conselhos, o Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). Esse movimento teve como motivação principal a necessidade de maior coordenação política em torno dos temas de infraestrutura desenvolvidos pela IIRSA.

Esta iniciativa tem como base estrutural conceito oriundo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) que embasaram os Planos Plurianuais (PPA) do governo federal brasileiro de 1996/1999 (Brasil em Ação), de 2000/2003 (Avança Brasil) e de 2004/2007 (Brasil de Todos) (VERDUM, 2007). Essa proposta dividiu a América do Sul em corredores de integração, denominados Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID). No primeiro documento da IIRSA (ata da reunião dos ministros) 6 eixos⁸ foram propostos. Outros eixos e projetos foram acrescentados ao longo dos anos, chegando a constar 12 eixos, mas estabilizando ao final de 2015 em 10 eixos (Figura 1).

⁸ Eixo MERCOSUR-Chile, Andino, Brasil-Bolívia-Peru-Chile, Multimodal Orinoco-Amazonas-Plata, Brasil-Guyana-Surinam-Venezuela, Multimodal del Amazonas. Esses são os nomes como constam no documento, porém mais tarde alguns eixos receberam títulos diferentes.

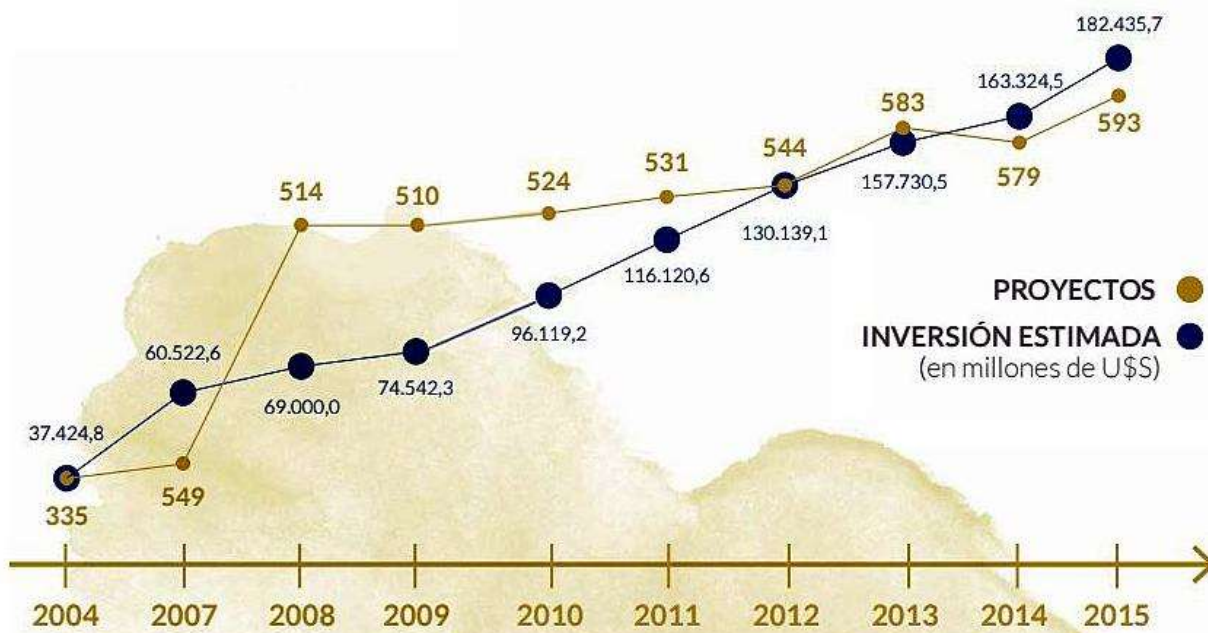
Figura 1 - Eixos de Integração e Desenvolvimento



Fonte: COSIPLAN a, 2015.

Os Eixos de Integração estabelecem os limites espaciais dos projetos, que por sua vez são focados nos setores de energia, transportes e comunicação. Essas foram as áreas identificadas como prioritárias na consolidação da integração regional. Em 2015, a composição total de obras contempla quase 600 projetos (Figura 2). Porém, foram estabelecidos os chamados “projetos de alto-impacto para integração” (projetos âncora), apontados como os mais importantes e prioritários (HONÓRIO, 2013).

Figura 2 - Evolução da Carteira de Projetos



Fonte: COSIPLAN a, 2015.

Na visão de Paim (2003), eixos de integração são faixas geográficas contemplando vários países que já encerram ou que possuem potencial para desenvolver bons fluxos comerciais, visando formar cadeias produtivas associadas e assim estimular o desenvolvimento regional. Entretanto, principalmente no caso da IIRSA, prevalece a lógica da instalação de malha logística visando escoar a produção existente, integrando os centros produtores aos mercados internacionais de *commodities*.

Desde o início a proposta apresentou problemas com ausência de estratégias paralelas que alavancassem o desenvolvimento em áreas complementares, mostrando assim indícios de concentração econômica e desigualdades regionais (GALVÃO; BRANDÃO, 2003).

Quanto ao setor de transportes, é explícito nos projetos da IIRSA sua preferência pelo modal rodoviário. Dijck (2008) aponta os problemas oriundos da construção de estradas, sendo ainda mais relevante quando, segundo o autor, mais

de três quartos do orçamento total (2005-2010) foram destinados à infraestrutura de rodovias.

De acordo com Dijck, os impactos da criação de uma nova rodovia não podem ser generalizados para todas as regiões, mas estudos estatísticos mostraram uma grande concentração de desmatamento na Amazônia, justamente ao longo da expansão de novas rodovias. Para efeito de exemplificação, no período entre 1991 e 1995, 74% dos desmatamentos se concentraram em até 50 quilômetros ao redor da avenida principal. Esse desmatamento não se refere apenas à construção da estrada em si, mas é garantida por ela na medida em que possibilita novas intervenções humanas, por exemplo, o alargamento de fronteiras agrícolas (DIJCK, 2008).

Sobre a área de energia, a principal fonte é a hídrica, captada e gerada por usinas hidroelétricas. Santos (2007) trata em seu artigo das consequências socioambientais das Hidroelétricas, que configuram projetos âncora da IIRSA, sobretudo no caso do Eixo Amazônico. Acerca desses problemas, o autor é taxativo em dizer que

para as populações locais, diretamente atingidas ou não, o incremento da prostituição e das Doenças Sexualmente Transmissíveis (DSTs), além das pressões sobre os sistemas locais de saúde, educação e de assistência social, são realidades que não podem ser minimizadas (SANTOS, 2007, p. 45).

Já Nuti (2007), aborda as estimativas de populações atingidas por projetos hidrelétricos. A quantidade de pessoas que tiveram de ser remanejadas devido às obras de 17 hidroelétricas não pode ser desprezada, chegando a 80 mil pessoas na década entre 1992 e 2002. Isso permite um vislumbre de quantas famílias serão deslocadas de seus lares durante as construções da IIRSA. Porém, o próprio Plano Decenal de Expansão de Energia Elétrica 2007/2016 (PDEE 2007/2016, versão de maio de 2007), estudo produzido sob a coordenação do Ministério de Minas e Energia (MME), aponta uma população atingida de mais de 97 mil pessoas (MME, 2007). Nuti coloca ainda que:

A previsão de um potencial deslocamento compulsório de aproximadamente 100 mil pessoas merece reflexão. Aproximadamente 60% habitantes da área rural em diferentes regiões e situação de sobrevivência (ribeirinhos, camponeses, posseiros, pequenos proprietários, etc.) e 40% de habitantes de núcleos populacionais urbanos, bairros periféricos de cidades médias serão objeto de ações de remanejamento populacional (NUTI, 2007, p.80).

Esses dados indicam que as grandes obras de infraestrutura não cobram apenas um alto preço financeiro, mas, também, socioambiental. Essa realidade suscita a reflexão sobre a origem e destino do modelo de desenvolvimento preconizado pela IIRSA. Parece tentador anuir ao desejo de reduzir os custos de logística para aumentar a exportação, favorecendo assim a balança comercial dos Estados. Porém, o que se oferece hoje na América Latina são produtos majoritariamente do setor primário, principalmente *commodities* minerais e agrícolas para exportação. Nesse sentido, as obras realizadas pela IIRSA no contexto atual favorecem a primarização da economia latino-americana, ao modo de retorno à divisão internacional do trabalho. É bem sabido que esse tipo de indústria tem baixo valor agregado em seus produtos, não oferece grande quantidade de empregos qualificados e é extremamente suscetível à variação de câmbio e preços no mercado internacional. A direção apontada por esse modelo de desenvolvimento se afasta da redução de dependência histórica latino-americana dos grandes centros desenvolvidos.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Na seção anterior foi exposto, a partir de uma revisão da literatura especializada, as definições de desenvolvimento, qualidade de vida e suas relações. Também foi apresentado um breve retrospecto da IIRSA, constituída no âmbito da CEPAL. Nesta seção será apresentado detalhadamente a metodologia utilizada na pesquisa de campo. Serão expostos os critérios para escolha do local de estudo juntamente com uma descrição pormenorizada das características da obra, da região e da sociedade impactada pela mesma. Por último, apresenta-se o roteiro de entrevistas (Apêndice 1) utilizada como ferramenta na condução do estudo.

Este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa aplicada quanto à sua natureza, pois objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigida a problemas específicos que envolvem verdades e interesses locais. Quanto ao objetivo, classifica-se como uma pesquisa exploratória e descritiva. Segundo Gil (1996), as pesquisas exploratórias têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses acerca de um tema de investigação e as descritivas, buscam a descrição de características de determinadas populações ou fenômenos.

A metodologia aplicada foi a de Estudo de Caso, principalmente baseados nas bibliografias de Stake (1995) e Yin (2009), pois se trata de uma “abordagem qualitativa na qual o investigador explora um sistema delimitado contemporâneo da vida real” (CRESWELL, 2014). Como especialidade dentro desse modelo metodológico, foi utilizado o Estudo de Caso Instrumental Único, onde o “pesquisador se concentra em uma questão ou preocupação e só depois seleciona um caso delimitado para ilustrar a questão” (STAKE, 1995). A “questão ou preocupação” foi o impacto gerado pelas obras da IIRSA na qualidade de vida da população local, enquanto o “caso delimitado” foi a rodovia que liga Tarapoto à Yurimaguas, no Peru. Neste sentido, a pesquisa dividiu-se em análise documental e aplicação de entrevistas diretas.

A análise documental referiu-se aos dados oficiais sobre o Eixo Amazônico, valores econômicos envolvidos, empresas contratadas, além de definições estatutárias (como por exemplo a definição de “Qualidade de Vida”). Especificamente,

trabalhou-se com o Regulamento do COSIPLAN (2013), Estatuto do COSIPLAN (2013), API - Agenda de Projetos Prioritários de Integração (2011) e Plano de Ação Estratégico 2012-2022. A análise documental também contemplou os detalhes do projeto chamado “Rodovia Tarapoto - Yurimaguas”, onde focou-se o estudo de caso. O principal documento analisado foi o estudo oficial do COSIPLAN elaborado em 2013 sob o título de “Caracterização Socioeconômica e Ambiental do Eixo do Amazônico”. Para as estatísticas sobre a população e rodovia foram utilizados os relatórios do *Instituto Nacional de Estadística e Informática de Peru*⁹ (INEI), *Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte*¹⁰ (OSITRAN) e da Odebrecht Latinvest.

Para as entrevistas, foi utilizada abordagem qualitativa, ou seja, a representatividade dos dados está relacionada à sua capacidade de compreensão do significado dos fenômenos em seus contextos e não à sua expressividade numérica (GOLDENBERG, 2004). Segundo John Creswell (2014), utiliza-se a pesquisa qualitativa por “necessidade de estudar um grupo ou população, identificar variáveis que não podem ser medidas facilmente ou escutar vozes silenciadas”. Essa descrição não poderia ser mais adequada ao trabalho aqui exposto.

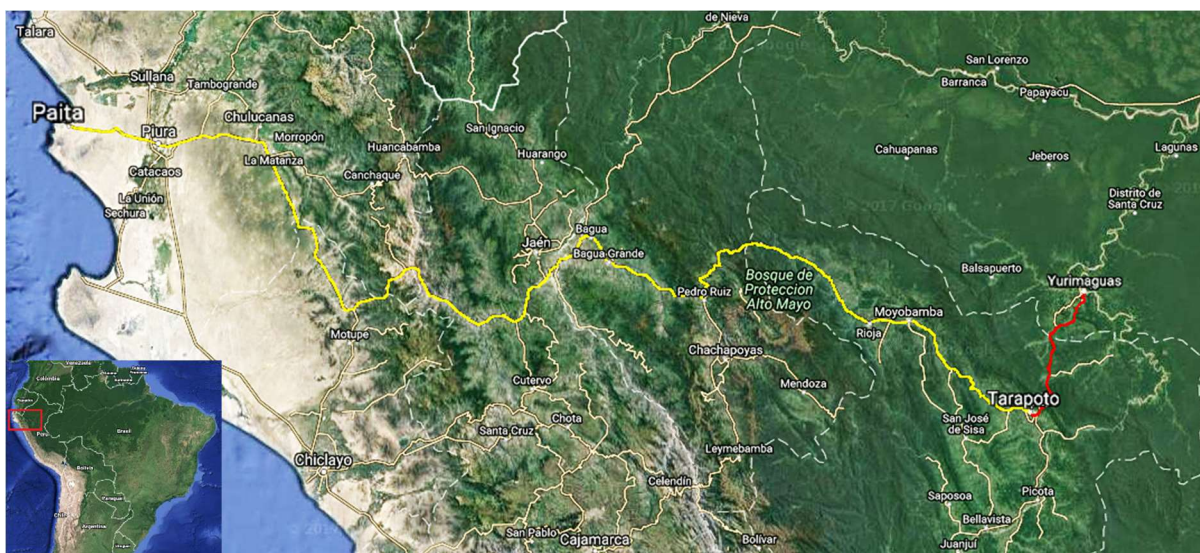
2.1. ESTUDO DE CASO: RODOVIA TARAPOTO - YURIMAGUAS

A obra escolhida para estudo de caso foi a rodovia que liga a cidade de Tarapoto à Yurimaguas, na Amazônia peruana. Esta obra pertence ao grupo de projetos do Eixo Amazonas, tendo iniciado em 2006 e finalizado em 2009 a um custo total de US\$ 231,7 milhões (COSIPLAN, 2014). Na Figura 3 está representado em amarelo a rodovia (também integrante dos projetos da IIRSA) que liga Paita à Tarapoto. Em vermelho, a rodovia estudada, ligando Tarapoto à Yurimaguas.

⁹ Órgão de estatísticas peruano, equivalente ao IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no Brasil.

¹⁰ Órgão público fiscalizador das obras de infraestrutura de transportes no Peru.

Figura 3 - Mapa do projeto rodoviário da IIRSA, ligando Paita à Yurimaguas



Fonte: GOOGLE MAPS (2016).

A escolha desta obra como estudo de caso teve por base ao menos sete itens listado a seguir:

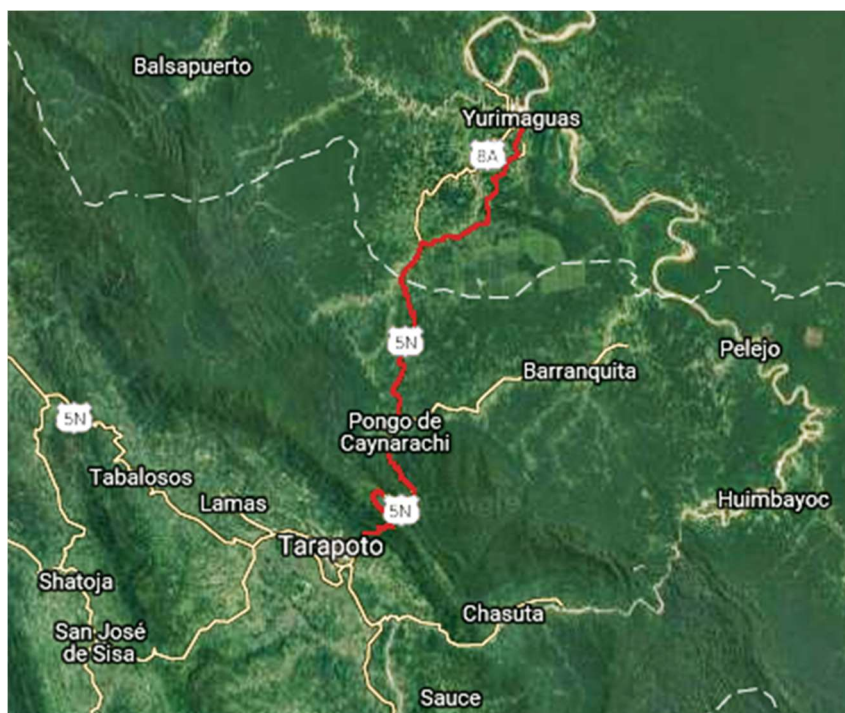
- a) Faz parte dos projetos da IIRSA (nosso objeto de pesquisa).
- b) A rodovia em questão objetiva ligar o oceano atlântico ao pacífico, formando corredor que atravessa dois países, Brasil e Peru (envolve relações internacionais).
- c) Compreende uma rodovia que atravessa a região amazônica (envolve impactos em região sensível).
- d) A obra está concluída (questão de disponibilidade de dados para pesquisa).
- e) Trata-se de uma rodovia, com acesso relativamente fácil (operacionalização da pesquisa).
- f) A rodovia tem extensão relativamente curta (operacionalização da pesquisa).
- g) A estrada atravessa uma reserva ambiental e acessa uma cidade pequena (provável impacto relevante na vida da população).

Apresenta-se nas subseções a seguir um detalhamento físico, histórico e financeiro com o objetivo de exibir uma breve descrição das características da obra, da região e da sociedade impactada.

2.1.1. Detalhamento Físico

A rodovia que liga Tarapoto a Yurimaguas se estende por 125 km de asfalto, cruzando uma reserva ambiental (Reserva Regional Cordillera Escalera). Abaixo, um mapa mais detalhado destaca a rodovia em vermelho.

Figura 4 - Mapa da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas



Fonte: GOOGLE MAPS (2016).

Suas curvas são extremamente sinuosas, com declives e barrancos nas margens da rodovia. Todo ano ocorrem diversos acidentes, tanto por imperícia de motoristas quanto por deslizamentos de encostas. A região também é conhecida por seu clima chuvoso, o que dificulta o acesso.

Figura 5 - Foto da Rodovia Tarapoto - Yurimaguas



Fonte: foto do autor (2016).

Figura 6 - Curvas sinuosas da Rodovia



Fonte: foto do autor (2016).

O trajeto escolhido para execução da rodovia teve como referência a antiga estrada de terra que ligava as duas cidades. O empreendimento compreendeu o asfaltamento e ampliação da via, incluindo construção de elementos como contenção de taludes, túnel, acostamento suspenso, pontes e drenagens necessárias.

Figura 7 - Fotos do início da construção em 2007



Fonte: IIRSA, 2016.

O objetivo principal deste megaprojeto, que justificaria tamanho esforço e investimento, é alcançar o rio *Huallaga* ao norte do Peru. Este dá acesso ao rio *Marañón*, que por sua vez desemboca no rio Amazonas, conduzindo ao porto de Iquitos, ainda no Peru. Deste ponto, o rio Amazonas percorre o caminho em direção ao Brasil até se chamar, a partir da fronteira, de rio Solimões. O rio flui até Manaus na Amazônia brasileira, concluindo o trajeto interoceânico que se inicia em Paita, porto peruano no oceano pacífico (o projeto individual se chama Rodovia Paita – Tarapoto). O corredor de transporte completo contempla rodovias e hidrovias partindo de Paita, litoral oeste do Peru e atingindo Belém, capital do estado brasileiro Pará (Figura 8).

Figura 8 - Ligação Interoceânica no Eixo Amazonas - IIRSA Norte



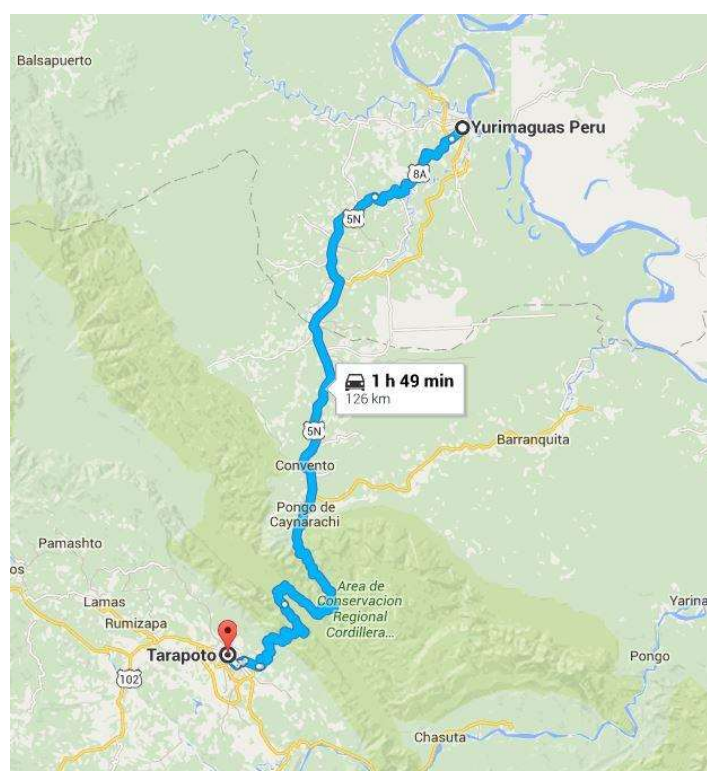
Fonte: COSIPLAN, 2014

Sobre este objetivo a construtora Odebrecht, uma das empresas ganhadoras da licitação e encarregadas da obra, escreve em seu canal online que:

Não são menores os cuidados em outra frente de trabalho da Odebrecht no Peru, a construção do eixo de transporte multimodal – fluvial e rodoviário –, conhecido como Corredor Viário IIRSA Norte, que, a exemplo da rodovia Interoceânica Sul, proporcionará ao Brasil uma saída para o Pacífico. Ele vai ligar Manaus ao porto peruano de Paita, o que permitirá, entre outras vantagens, escoar a produção da Zona Franca da capital amazonense em condições de tempo e custo muito mais favoráveis do que as atuais. Hoje, para chegar a um porto do Pacífico, um contêiner de 20 pés embarcado em Manaus tem de subir até o Atlântico e atravessar o canal do Panamá, numa viagem que não dura menos de 42 dias. [...] O tempo cairá pela metade: de Manaus a Yurimaguas, serão apenas 20 dias de viagem, e mais dois ou três, no máximo, para percorrer 960 km de estrada, de Yurimaguas, na selva peruana, até Paita (CARDIM, 2007, p. 196).

Antes da rodovia, o tempo estimado de cruzamento entre Tarapoto e Yurimaguas era de 7 horas. Atualmente é possível percorrer a via em aproximadamente 2 horas com tempo bom (Figura 9). Vários desafios de engenharia precisaram ser vencidos para realizar a obra, inclusive com aplicações inéditas de determinadas contenções.

Figura 9 - Rodovia de ligação Tarapoto - Yurimaguas



Fonte: GOOGLE MAPS (2016).

As cidades próximas à obra são de pequeno porte (menos de 150 mil habitantes) ou vilarejos (menos de 5 mil habitantes), adentrando a Amazônia peruana. A seguir, alguns detalhes sobre as cidades servidas pela rodovia e sobre a reserva atravessada pela mesma.

1) **Tarapoto** - Essa é a cidade onde se inicia a rodovia¹¹. É uma cidade do nordeste do Peru, situada na província¹² de San Martín (no distrito⁵ de San Martín), localizada a uma altitude de 250 metros às margens do rio Shilcayo, tributário do Mayo. É uma das principais metrópoles turísticas e comerciais da Amazônia Peruana. Possui quase 150 mil habitantes, sendo então a maior cidade ao longo da rodovia. Nela existe um aeroporto, e diversas universidades como a pública *Universidad Nacional de San Martín - UNSM*. Na UNSM há cursos de economia, ecologia, engenharia civil, ciências políticas, dentre outras.

2) **Reserva Regional Cordillera Escalera** - A *Area de Conservación Regional Cordillera Escalera* é administrada pelo *Proyecto Especial Huallaga Central e Bajo Mayo* (PEHCBM) e é atravessada pela rodovia Tarapoto – Yurimaguas. Interessante notar que esse corpo administrativo tem como objetivo principal gerenciar projetos voltados ao desenvolvimento como hidrelétricas, avenidas e saneamento. Em 2009 (ano de conclusão da carreteira Tarapoto-Yurimaguas) um decreto tornou a Área de Conservação sujeita à administração do PEHCBM. No caso, eles se propõem a implementar “*adecuadas prácticas productivas compatibles con el medio ambiente y generadora de recursos económicos para las poblaciones asentadas en la zona de amortiguamiento del Área.*” (PEHCBM, 2016).

3) **Yurimaguas** – Com aproximadamente 65 mil habitantes, basicamente de origem indígena, esta cidade da província de Loreto (no distrito Alto Amazonas) é a sede do porto de Yurimaguas, objetivo rodoviário final da rodovia Paita (oceano pacífico) – Tarapoto – Yurimaguas. Na cidade há uma sede da *UNAP - Universidad Nacional de la Amazonía Peruana*. Importante registrar que, após a conclusão da rodovia em 2009, se estabeleceu o projeto de um Porto Internacional em Yurimaguas estimado em 50 milhões de dólares. O motivo ocorreu do entendimento de que o

¹¹ Mais correto seria dizer que a rodovia se inicia em Paita, terminando em Yurimaguas, sendo Tarapoto uma cidade de passagem. Porém, mesmo gerando certa contenda local, a rodovia foi inaugurada elegendo Tarapoto como ‘marco zero’. Segundo informações colhidas no local por este autor, para o povo de Yurimaguas este fato só reforça a preferência política por Tarapoto já que essa é bem maior tanto demográfica quanto economicamente.

¹² As províncias, no Peru, equivalem aos estados no Brasil, enquanto os distritos, assemelham-se aos municípios brasileiros.

volume transportado pelo antigo porto da cidade não seria suficiente para escoar o fluxo conduzido pela nova rodovia.

Sobre os executores do empreendimento, a própria construtora Odebrecht em seu canal online sintetiza que:

É na construção, exploração e manutenção dessa rodovia que a Odebrecht está engajada, como sócia (49,8%) e líder da Concessionária IIRSA Norte, integrada também pelas construtoras Andrade Gutierrez (40%) e Graña y Montero (10,2%). O investimento total da concessionária totaliza US\$ 220 milhões, dos quais US\$ 205 milhões se destinam às obras de construção e reabilitação da rodovia. Essas obras estão a cargo de um consórcio construtor formado pelas mesmas empresas e com liderança da Odebrecht (CARDIM, 2007, p. 197).

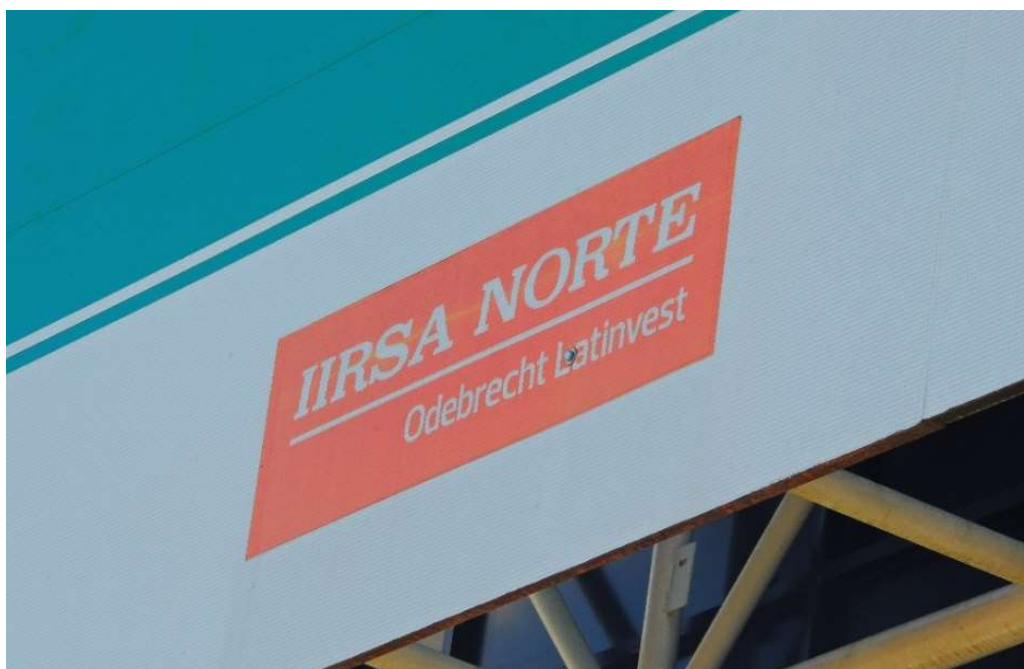
A concessão compreende a manutenção da via por 25 anos (renovada automaticamente por mais 25 anos caso não haja quebras contratuais), além do fornecimento de sinalização adequada, bem como meios de comunicação e serviços de emergência aos veículos. O nome jurídico da divisão que gerencia a rodovia é Odebrecht Latinvest.

Figura 10 - Placa na Rodovia – Entrada de Yurimaguas



Fonte: foto do autor (2016).

Figura 11 - Placa na Rodovia – IIRSA Norte



Fonte: foto do autor (2016).

2.1.2. Detalhamento Histórico

Tarapoto é a segunda cidade mais populosa de sua província, San Martín. Hoje é importante centro turístico e comercial da Amazônia peruana. Fundada em 1782 pelo bispo espanhol Baltazar Jaime Martínez, recebeu esse nome por existir na região grande abundância de uma palmeira chamada *Taraputus*¹³ ou *Barriguda*. Um marco importante para cidade foi a construção de estrada de conexão com Moyobamba em 1967, impulsionando fortemente o comércio na região

Porém, antes da fundação pelos espanhóis, a região era habitada por comunidades indígenas, sobretudo o povo Cumbaza. Estes foram exterminados pelos espanhóis por oferecerem resistência ao seu domínio. Mais tarde, o Bispo da Diocese de Trujillo viajou até a região e reuniu os nativos remanescentes para fundação do

¹³ Provavelmente refere-se à planta de nome científico *Iriartea Ventricosa Martius*, catalogada por Mark Plotkin e Michael Balick em 1984 (PLOTKIN & BALICK, 1984).

povoado. Na ocasião, diversas comunidades indígenas habitavam a região além dos Cumbaza, como os Pinchis, Sushiches e Muniches

As origens indígenas ainda marcam o povo de Tarapoto na atualidade, notadamente nos traços físicos da população e na expressão de sua cultura. O idioma oficial é o espanhol, como em todo Peru, mas o idioma nativo (Quéchuá) ainda é conhecido por muitos, principalmente pelos mais idosos.

Próximo a Tarapoto, a cidade de Lamas conservou (na medida do possível) uma comunidade indígena com tradições e idiomas nativos. Tarapoto foi fundada depois de Lamas e servia de abastecimento para a mesma. Mais tarde, porém, Tarapoto se urbanizou mais rapidamente, impulsionado pelo comércio. (TARAPOTO, 2015).

Figura 12 - Escola bilíngue (Castelhano e Quéchuá) em Lamas



Fonte: foto do autor (2016).

Figura 13 - Praça no centro de Lamas



Fonte: foto do autor (2016).

Figura 14 - Grafite com expressão cultural em Tarapoto



Fonte: foto do autor (2016).

Figura 15 - Grafite com expressão cultural em Tarapoto



Fonte: foto do autor (2016).

As principais atividades econômicas da cidade são agricultura e comércio. Também exploram a atividade turística amazônica, com passeios à reserva Cordilera Escalera, comidas e bebidas típicas. Tarapoto possui produção de chocolate com a fábrica Orquidea. É também lugar de passagem para quem visita Iquitos¹⁴, cidade bastante populosa ao norte da amazônia peruana.

¹⁴ Em realidade, as embarcações saem de Yurimaguas. Porém a única rodovia de acesso à Yurimaguas é por Tarapoto e não existe aeroporto naquela cidade.

Figura 16 - Diversidade de alimentos em Tarapoto



Fonte: foto do autor (2016).

Yurimaguas possui menos habitantes que Tarapoto, mas com fundação ainda mais antiga. Situada às margens dos rios Huallaga e Parapapura, seu clima tropical quente, rodeado por selva pujante, não deixa dúvidas aos visitantes de estarem no âmago da Amazônia peruana.

Até recentemente, o nome da cidade tinha origem incerta. Alguns historiadores diziam que seria fruto da união de dois povos indígenas que habitavam a região: os Omaguas e os Yuris. Porém, pesquisas mais recentes sobre as missões jesuíticas, apontaram o Padre espanhol Samuel Fritz como criador deste nome para o povoado. Mais precisamente *Nuestra Señora de las Nieves de Yurimaguas*, fundada oficialmente em 1713. O Padre Fritz fundou o povoado buscando uma localidade mais segura, onde os nativos pudessem resguardar-se da perseguição “bandeirante” perpetrada pelos portugueses. A disputa por terras entre Espanha e Portugal determinou boa parte da dinâmica “civilizatória” na região, sempre em busca de

recursos naturais (neste período, ouro e prata) através da escravização ou simplesmente chacina dos indígenas que resistiam ao domínio (RESEÑA, 2015).

A cidade teve (e ainda tem) importante atividade portuária por estar na cabeceira de um rio caudaloso como o Huallaga. Antes isolada por vias terrestres, o povoado desenvolveu sua pesca e transporte hidroviário, sendo importante ponto de partida para Iquitos.

Figura 17 - Rio Huallaga em Yurimaguas



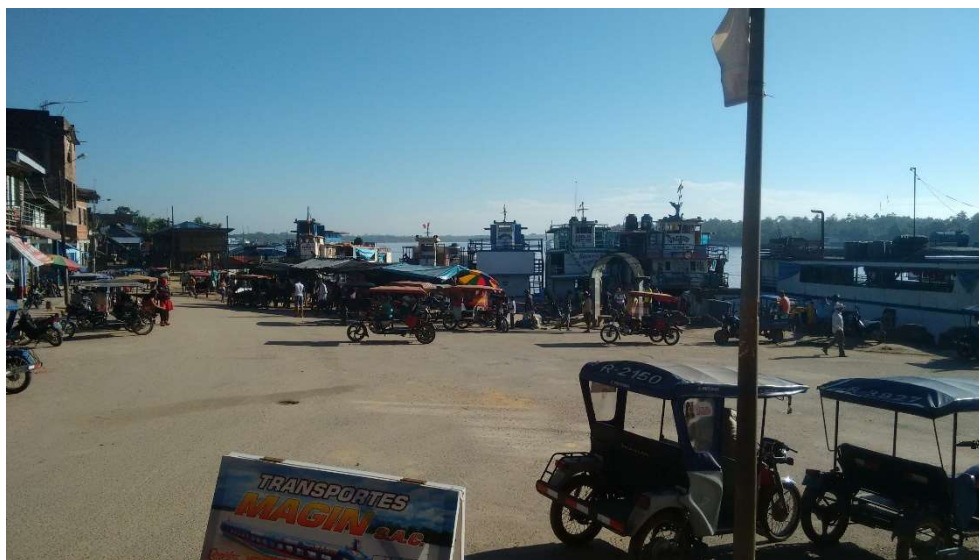
Fonte: foto do autor (2016).

Por ter sido uma cidade com difícil acesso terrestre, sofreu por anos a volatilidade dos ciclos econômicos regionais. Ciclos como o da borracha amazônica, da madeira e até do narcotráfico impactaram fortemente a cidade, que já chegou a ter um aeroporto, atualmente desativado.

A principal atividade econômica da cidade é comercial. Também fornece grande quantidade de pescados para outras cidades, além de fornecimento de transporte até Iquitos e outras cidades ao longo do rio. Porém a configuração econômica da cidade está em constante mudança, principalmente após a construção da rodovia pela IIRSA Norte. A atividade portuária foi tão incrementada que o antigo

porto da cidade não teve capacidade de vazão para mercadorias que chegavam através da rodovia. Um novo porto começou a ser construído em 2016 com previsão para inauguração em 2017.

Figura 18 - Porto de Yurimaguas



Fonte: foto do autor (2016).

Figura 19 - Futuro porto em construção



Fonte: foto do autor (2016).

2.1.3. Detalhamento Financeiro

Nesta subseção trataremos de cobrir a parte financeira da obra, bem como alguns indicadores econômicos da região. Primeiramente, abordaremos o custo da construção e seus métodos de financiamento.

A maior parte do financiamento para realização da obra foi de origem privada, promovida pela concessionária ganhadora da licitação. O restante foi executado via financiamento público, como podemos ver na tabela abaixo.

Tabela 1 - Financiamento da Obra Tarapoto – Yurimaguas

Fonte	Investimento (US\$)
BID - Público	45.000.000
Tesouro Nacional	7.600.000
Privados / Corporativo	179.112.828
Invest. Total (US\$)	231.712.828

Fonte: IIRSA, 2009.

Porém, é importante observar que as empresas da concessionária receberam financiamento direto via Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), no entanto o montante não é detalhado pela IIRSA. Dessa forma o financiamento público provavelmente é maior que o apresentando. Essa condição poderia ser verificada se os contratos de financiamento do BNDES fossem de domínio público.

Em “Privados / Corporativo” se inclui financiamento da Corporação Andina de Fomento (CAF) de US\$ 60 milhões divididos entre as rodovias Rioja - Tarapoto (outro projeto do Eixo Amazônico) e Tarapoto - Yurimaguas (linha de crédito realizada entre CAF e o Estado Peruano em favor de da Concessionária IIRSA Norte).

O resultado financeiro realizado pela cobrança de pedágios na rodovia se mostra superavitário. Na Tabela 2 é possível observar os lucros e perdas lançadas desde a abertura da rodovia Paita até Yurimaguas. Na Tabela 3 lista-se o número de veículos circulantes nos pedágios em toda rodovia e, na última Tabela 4, o número de veículos na rodovia estudada, que liga Tarapoto à Yurimaguas.

Importante observar que a cobrança de pedágios entre Tarapoto e Yurimaguas começou a contar apenas a partir de 2010, pois a mesma foi inaugurada em 2009. Considerando a Tabela 3, proporcionalmente às entradas de todos veículos e seu

custo unitário médio, é possível estimar uma receita bruta em torno de 825 mil dólares neste trecho da rodovia em 2015 (câmbio de 3,28 Soles por Dólar Americano em janeiro de 2017).

Observando as planilhas de fluxo nos pedágios é possível perceber o aumento considerável de veículos leves entre a inauguração da rodovia em 2009 e 2015 (aumento de 59,84%). O mesmo não pode ser dito sobre os veículos pesados, que detém crescimento mais moderado (aumento de 37,46%).

Outra situação notável é a diferença entre a entrada total (Tabela 3) em comparação às entradas auferidas com pedágios (Tabela 4). No primeiro ano, em 2006, da entrada total de 11,34 milhões de dólares, 4,12 milhões foram entradas por pedágios (câmbio de janeiro de 2007). Já em 2009, do total de 56,8 milhões de dólares, apenas 4,86 milhões foram de pedágios (câmbio de janeiro de 2008), ou seja, diferença de mais de 10 vezes.

A diferença atinge o pico em 2011 (quase 12 vezes) e estabiliza nos anos seguintes, permanecendo bastante alta (mais de 6 vezes em 2015). Esta diferença pode indicar que a maior parte das entradas não advém dos pedágios, mas de adendos contratuais, acréscimos de serviços e taxas extras pagas pelo governo peruano. Para uma análise mais assertiva seria necessário avaliar a planilha de entradas mais detalhada, não disponível ao público.

Tabela 2 – Histórico de Lucros e Perdas até 2015 (em milhares de Dólares)

Indicador	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Rendimentos	11.339,30	18.711,69	31.033,09	56.791,79	71.632,45	149.402,74	67.560,00	94.025,40	72.291,91	108.710,70
Custos	-16.262,31	-14.044,43	-29.732,90	-52.730,96	-64.115,26	-145.323,56	-62.659,22	-62.286,58	-70.381,34	-99.341,01
Gastos Operacionais	-1.596,32	-1.860,12	-701,89	-1.498,51	-3.490,62	-4.299,87	-3.703,92	-6.128,80	-785,29	-2.144,29
Resultado Operacional	-6.519,33	2.807,14	598,30	2.562,32	4.026,57	-220,69	1.196,86	25.610,02	1.125,28	7.225,40
Gastos Financeiros	-1.038,40	1.516,23	355,42	625,13	-473,78	-278,71	-866,67	1.931,66	1.400,59	121,85
Resultado antes de Juros e Impostos	-7.557,73	4.323,37	953,72	3.187,45	3.552,79	-499,40	330,19	27.541,68	2.525,87	7.347,25
Imposto de Renda	2.582,06	-1.661,22	-196,16	-969,60	-1.072,55	21,78	-163,14	-8.501,97	-808,93	-3.175,70
Resultado Líquido	-4.975,67	2.662,15	757,56	2.217,85	2.480,24	-477,62	167,05	19.039,71	1.716,94	4.171,55

Fonte: Elaboração própria com base nos dados OSITRAN (2016)

Tabela 3 – Número de Veículos pagando pedágio apenas na Rodovia Tarapoto - Yurimaguas

Veículos	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Leves	0	0	0	0	147.662	152.139	186.278	216.976	219.599	236.025
Pesados	0	0	0	0	52.590	56.630	65.655	59.702	59.963	72.293
Total	0	0	0	0	200.252	208.769	251.933	276.678	279.562	308.318

Fonte: Elaboração própria com base nos dados OSITRAN (2015).

Tabela 4 – Entrada Financeira em todos pedágios (em Milhares de Novos Soles)

Veículos	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Leves	3.110,86	4.997,20	4.264,81	4.442,09	6.462,15	9.056,02	9.712,53	10.236,85	12.107,14	17.781,50
Pesados	10.048,82	15.408,90	10.737,54	10.761,36	16.114,74	25.744,52	26.732,24	27.130,82	30.422,55	40.455,49
Total	13.159,68	20.406,10	15.002,35	15.203,45	22.576,89	34.800,54	36.444,77	37.367,67	42.529,69	58.236,99

Fonte: Elaboração própria com base nos dados OSITRAN (2015).

A título de comparação, serão apresentadas a seguir as Tabelas 5 e 6 com a variação percentual do PIB das regiões Loreto e San Martín¹⁵ entre 2006 e 2015 e da nação peruana. Desse modo é possível analisar o impacto (caso haja) da construção desta rodovia no fluxo comercial de cada região. Não foram encontrados dados satisfatórios específicos das cidades estudadas.

Tabela 5 - Variação Percentual do PIB

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
San Martín	...	10,2	4,0	7,9	5,2	11,9	1,6	7,2	6,3
Loreto	...	6,0	0,7	7,2	-3,8	7,9	3,6	3,2	-3,4
Peru	...	9,1	1,1	8,3	6,3	6,1	5,9	2,4	3,3

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do INEI (2016).

Tabela 6 - Valor do PIB em Milhões de Novos Soles

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
San Martín	3.266	3.774	4.024	4.333	5.050	5.590	5.805	6.714	7.324
Loreto	6.910	8.082	6.813	8.216	9.544	10.018	9.852	10.119	9.748
Peru	319.693	352.719	363.943	416.783	473.049	508.130	543.670	570.780	602.526

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do INEI (2016).

Loreto e San Martín são regiões grandes, podendo compreender diversas razões para alteração do PIB local. Porém, é visível o crescimento do PIB de Loreto justamente no ano de abertura da rodovia, saltando de 6.910 milhões em 2007 para 8.092 milhões de Novos Soles em 2008. O mesmo não acontece com San Martín. Neste caso, faz-se importante salientar que Yurimaguas (cidade da região de Loreto), era mais inacessível que Tarapoto (cidade da região de San Martín), portanto provavelmente absorveu maiores impactos pela construção da rodovia. Entretanto, para maioria dos anos contabilizados, Loreto ficou com crescimento abaixo do Nacional. A seguir visualizamos especificamente a variação do PIB por setores em Loreto.

¹⁵ As regiões ou departamentos seriam o equivalente aos estados no caso brasileiro. No Peru ocorrem a três subdivisões regionais sendo, do maior para o de menor extensão, os Departamentos ou regiões, as Províncias e os Distritos. O distrito de Tarapoto fica na província de San Martín, que se encontra no departamento de mesmo nome, San Martín. Enquanto o distrito de Yurimaguas fica na província Alto Amazonas, localizada no departamento de Loreto.

Tabela 7 - Variação do PIB por Setores na Região de Loreto

Atividades	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Agricultura, Pecuária e Silvicultura	...	3,4	0,7	8,2	-1,3	15,6	5,6	1,7	4,1
Pesca	...	19,2	10,1	2,7	-24,1	-18,8	-0,3	-12,9	8,9
Extração de Petróleo e Gás	...	2,2	-0,5	5,5	-22,5	6,7	4,7	6,3	-23,2
Manufaturas	...	13,3	-12,1	6,6	3,1	6,1	-2,0	-0,5	5,5
Eletricidade, Gás e Água	...	11,3	4,9	9,6	-0,4	1,9	1,7	9,3	2,8
Construção Civil	...	1,5	2,6	37,4	37,3	1,9	-5,9	-13,0	-8,8
Comércio	...	8,5	0,3	11,2	5,3	11,5	5,0	0,9	4,8
Transporte e Correio	...	9,2	-1,5	6,1	8,8	5,9	3,3	3,6	2,0
Hotelaria e Restaurantes	...	9,8	-0,9	8,1	8,8	10,9	6,7	4,2	2,2
Telecomunicações	...	15,0	11,2	14,3	8,8	12,7	9,4	10,3	11,3
Adm. Pública e Defesa	...	10,5	12,8	9,1	5,0	7,4	2,1	5,4	1,3
Outros Serviços	...	5,5	4,1	2,8	5,3	7,3	3,9	4,2	5,8
Varição Percentual do PIB	...	6,0	0,7	7,2	-3,8	7,9	3,6	3,2	-3,4

Fonte: INEI (2016, grifo nosso).

No ano de inauguração e no ano seguinte é possível notar grande variação para o setor de construção civil. Estas são as variações mais altas de toda a Tabela 7 para o período, podendo indicar o *boom* imobiliário sofrido pela região com a inauguração da rodovia.

Figura 20 - Departamentos Loreto e San Martín no Peru

Fonte: GOOGLE MAPS (2016).

Novamente, a ausência de dados confiáveis e contínuos referentes às cidades específicas de Tarapoto e Yurimaguas dificultam uma análise mais conclusiva. As duas regiões são grandes e outros fatores podem influenciar os números gerais. Um exemplo para ser considerado: em Loreto, ao norte do Peru, há grande atividade extrativa de Petróleo e Gás natural e boa parte do PIB deste departamento depende disso. Porém especificamente em Yurimaguas não possui extração destes recursos. A Figura 20 nos fornece uma noção mais qualificada da extensão desses departamentos.

2.2 ENTREVISTAS

Considerando que a realidade prática tem contribuição inestimável à elaboração teórica, foi realizada visita de campo para o estudo *in loco* do objeto de pesquisa. Também é importante considerar que grupos minoritários dificilmente tem sua versão dos fatos divulgada, fazendo-se ainda mais necessário a abordagem pessoal e individual.

As entrevistas foram presenciais, realizadas seguindo roteiro de perguntas abertas (apêndice 1), sendo a maioria gravadas em áudio e posteriormente transcritas em texto. A análise das entrevistas transcritas (apresentada na seção 3) deu-se através da seleção e enquadramento das respostas (ou trechos) em categorias relevantes para o trabalho.

Buscou-se entrevistar pessoas que representassem um grupo amplo de opiniões, diversificado em faixa etária, profissão, gênero e moradia. Também foram consideradas pessoas com informações importantes, como, por exemplo, os gestores da Reserva Ambiental por onde passa a rodovia, um representante das comunidades indígenas locais, um engenheiro fiscalizador da rodovia, professores da universidade local, dentre outros.

A viagem para realização das entrevistas sucedeu entre os dias 21 de maio e 15 de junho de 2016 (excluindo-se os dias de traslado entre Brasil e Peru). Ao todo foram 26 dias de trabalho, pernoitando 12 dias em Tarapoto e 13 dias em Yurimaguas.

Entrevistas ao longo da rodovia ocorreram durante o dia, retornando em seguida para uma das duas cidades.

As perguntas foram divididas em grupos para que aproveitassem de modo mais adequado as experiências específicas de cada entrevistado. Os grupos de perguntas são:

- a) Gerais: feitas a todos os participantes. Inclui perguntas gerais sobre a obra, a construtora, informações pessoais e de opinião.
- b) Aos pesquisadores: perguntas sobre questões acadêmicas ao redor do tema, além da própria academia em si.
- c) Aos que lidam (ou lidaram) diretamente com a obra: antigos trabalhadores, fiscais do governo, gestores da reserva (por onde passa a rodovia).
- d) Aos moradores antigos: quando aplicável, perguntas sobre o passado na região. A maioria dos entrevistados se encaixou nesse grupo e por vezes em mais de um grupo ao mesmo tempo.

Foi priorizado a realização de entrevista com pelo menos um integrante dos seguintes grupos de pessoas: estudantes (jovens), idosos (antigos moradores locais), mulheres, professores e/ou pesquisadores (de universidades), gestores da reserva (por onde passa a rodovia), políticos locais, pessoas ligadas a obra (no presente ou no passado).

O Quadro 1 demonstra a heterogeneidade do grupo (os nomes dos participantes foram transformados em pseudônimos para proteger sua identidade).

Quadro 1 - Perfil dos entrevistados

Nº	Pseudônimo	Homem ou Mulher	Idade	Onde Nasceu	Onde Vive	Quantos anos mora ali	Ocupação
1	J.C.S.F.	H	24	Barranquita	Barranquita	24	Estudante de Economia 8º
2	R.D.A.	H	53	Tarapoto	Tarapoto	53	Eng. Civil, Prof., Consultor
3	O.M.R.T.	M	58	Jaen	Tarapoto	27	Economista, Prof.
4	M.G.S.P.	H	46	Iquitos	Yurimaguas	37	Radialista (TV e Rádio)
5	D.P.	H	32	Yurimaguas	Yurimaguas	32	CORPI (Indígena)
6	J.P.	H	50	Yurimaguas	Yurimaguas	50	Prof. Literatura (escola)
7	J.	H	57	Buenos Aires	Tarapoto	20	Eng. Florestal - PEHCBM
8	C.A.C.	H	24	Moyobamba	Tarapoto	10	Advogado - PEHCBM
9	C.M.	H	65	Lagunas	Yurimaguas	37	Sacerdote, Docente
10	R.R.	M	57	Reugifo	Yurimaguas	35	Docente Primário
11	R.Y.C.	M	55	Shucushyacu	Yurimaguas	52	Docente Primário
12	E.A.	H	50	Juan Jui	Pampa Hermosa	40	Alcade ¹⁶
13	H.C.	H	37	Yurimaguas	Yurimaguas	37	Eng. Agrônomo
14	R.A.	H	18	Yurimaguas	Yurimaguas	18	Estudante de Economia - 4º
15	A.	H	70	Tarapoto	Tarapoto	70	Porteiro do Museu
16	D.D.	H	~45	-	Yurimaguas	-	Topógrafo
17	C.	H	~ 70	Tarapoto	Tarapoto	~ 70	Vendedor de Frutas
18	J.A.B.	H	~ 45	-	Yurimaguas	-	Político, Ativista
19	J.B.	H	~ 53	-	Tarapoto	-	Eng. Civil - OSITRAN

Fonte: elaboração própria.

A aproximação aos entrevistados para realizar o trabalho se deu por abordagem direta ou por indicação de uma pessoa conhecida dos mesmos. As entrevistas ocorreram no justo momento das oportunidades e raramente foi possível marcar com antecedência. Por um lado, os registros foram dificultados, mas por outro houve ganho significativo de espontaneidade nas respostas, retratando de modo mais sincero as opiniões de cada indivíduo.

¹⁶ Alcade, no Peru, é uma espécie de prefeito da cidade ou representante político local eleito pelo povo.

Objetivando sistematizar e organizar a análise das entrevistas, foram eleitos temas centrais abordados pelo roteiro de perguntas (Apêndice 1). Estes temas concentram a percepção dos entrevistados sobre: I) vida antes da rodovia, II) mudanças gerais, III) problemas e IV) benefícios causados pela construção da rodovia, V) consulta popular, VI) IIRSA Norte e Odebrecht, VII) rodovia na atualidade, VIII) desenvolvimento, IX) qualidade de vida e X) viver bem. Ao final de cada tema central comentado, será apresentado um quadro sintetizando as principais questões indicadas pelas respostas dos entrevistados.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Esta seção tratará dos resultados obtidos através de análises de documentos e entrevistas, conforme procedimentos metodológicos apresentados na seção anterior. Procurou-se expor nesta seção os dados primários acompanhados de comentários pertinentes ao objetivo principal desta dissertação: esclarecer quais impactos a IIRSA causa na qualidade de vida da população local. De modo didático, divide-se a análise em duas etapas: a primeira etapa trata-se da Análise Documental na qual é exposto definições e indicadores apresentados pela IIRSA; a segunda etapa refere-se à Análise das Entrevistas, nesta etapa será apresentado os dados primários e argumentação correspondente.

3.1. ANÁLISE DOCUMENTAL

Primeiramente serão apresentadas as definições de Desenvolvimento e Qualidade de Vida para a IIRSA, com base em seus documentos oficiais. Em seguida, será analisado o IDH do Peru e, especificamente, das províncias de Loreto e San Martín nas quais estão inseridos os distritos de Yurimaguas e Tarapoto, respectivamente. Para a discussão, faremos a comparação desses registros oficiais e indicadores sociais confrontados com a visão da população apresentada nas entrevistas.

3.1.1. Definição de Desenvolvimento para IIRSA

Conforme apresentado na primeira seção desta dissertação, a definição do que a IIRSA entende por “desenvolvimento” é essencial para compreendermos os objetivos práticos das obras implementadas por essa iniciativa. É possível extrair essa definição do discurso, tanto dos fundadores quanto de seus atuais gestores a partir de documentos oficiais. Através de seus sites online a IIRSA e COSIPLAN mantém grande acervo disponível ao público, de modo bastante organizado e acessível.

Iniciando pela sua fundação no ano 2000, o primeiro Plano de Ação elaborado durante este encontro já nos fornece indícios do pensamento vigente. Na introdução do documento é redigido o seguinte:

*En el actual contexto de globalización, el desafío principal para la primera década de este milenio es lograr un más elevado ritmo de crecimiento sostenido, que se derive de procesos productivos basados en la tecnología y el conocimiento y cada vez menos en la dependencia de la explotación de recursos naturales. Sólo a través de un crecimiento apoyado en el aumento genuino de la **productividad** y de la **competitividad**, será posible para la región tener mas relevancia a nivel mundial, creando al mismo tiempo las condiciones para un patrón de desarrollo sostenible que sea estable, eficiente y equitativo (IIRSA, 2000, p. 01, grifo nosso).*

Nesta citação é possível perceber a utilização de conceitos que serão expostos repetidamente ao longo dos discursos da IIRSA: aumento da produtividade e competitividade como fatores determinantes do desenvolvimento regional. Também é importante registrar a crítica à “*dependencia de la explotación de recursos naturales*” já que esta atividade é justamente uma das mais beneficiadas pelas obras de infraestrutura.

Na sequencia o documento apresenta que “*en el marco de los conceptos de competitividad y sostenibilidad, el desarrollo de la infraestructura regional adquiere especial relevancia en América del Sur*” (IIRSA, 2000, p. 01). Ou seja, os preceitos apresentados anteriormente são justificativa suficiente para o investimento em infraestrutura.

Mais adiante o documento apresenta o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), CAF e Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) como integrantes do Comitê de Coordenação Técnica. Esta participação contribui para o entendimento da definição de integração e desenvolvimento perseguido pela IIRSA. Porém se torna ainda mais clara nos relatórios apresentados por estas instituições em ocasião da Reunião de Ministros ocorrida entre 4 e 5 de dezembro de 2000 em Montevidéu, Uruguai.

Em um desses relatórios composto por 82 páginas intitulado “*Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur*”, o BID (2000) apresenta suas recomendações para a instituição em vias de fundação. Destacamos a seguir trechos que esclarecem a definição do BID para desenvolvimento.

Primeiramente sobre o próprio estudo o BID afirma:

*El estudio representa un nuevo aporte a la reafirmación del compromiso del BID en relación al desarrollo de la infraestructura regional como una de las claves de la **competitividad** de los países de América del Sur, así como a la consolidación de los procesos de integración y cooperación en nuestra región (BID, 2000, p. 02, grifo nosso).*

Uma vez mais a competitividade é utilizada como meta primordial a ser alcançada nos processos de integração e desenvolvimento. E mais adiante, tratando sobre o “novo regionalismo”¹⁷, resume suas impressões sobre a integração.

En resumen, en la actualidad, se emplea la integración regional como un instrumento efectivo de política para profundizar la liberalización, reducir aún más los niveles de protección efectiva, reforzar la competencia y profundizar estos compromisos liberalizantes a través de reglas obligatorias y de la presión de los socios de los acuerdos regionales (BID, 2000, p. 09).

A liberalização das economias aparece de forma explícita, tornando ainda mais clara a receita de progresso apresentada. Ainda sobre regionalismo e globalização, expõe que:

En el contexto de la globalización, las negociaciones en proceso en la OMC y las perspectivas del Área de Libre Comercio de las Américas en el año 2005, existe una necesidad urgente de combinar las ventajas comparativas del continente sudamericano en recursos naturales, humanos y financieros para competir exitosamente en el extranjero y desarrollar en su totalidad el espacio común regional (BID, 2000, p. 12).

Chama atenção sua menção às “vantagens comparativas” associadas aos “recursos naturais” sul-americanos, fazendo provável alusão às teorias Ricardianas¹⁸ e conflitando com a crítica à dependência desses recursos feita no plano de ação apresentado anteriormente. Vale lembrar que esta teoria foi duramente criticada pelos estruturalistas Cepalinos, entre eles Raúl Prebisch, Secretário Executivo da CEPAL entre 1949 e 1963.

Em sua definição de infraestrutura, o BID apresenta seis tipos que são listados na Tabela 8. Porém, apenas três tipos foram contemplados pela IIRSA, seguindo a justificativa de que “*al relacionar la infraestructura al proceso de integración entre países, resulta evidente que sólo parte de ella reúne características de corte regional, estando representada por aquella que soporta flujos entre los países del bloque*” (BID,

¹⁷ Termo refere-se ao conceito de Regionalismo Aberto proposto pela CEPAL nos anos 1990.

¹⁸ A teoria foi formulada por David Ricardo em seu livro “*The Principles of Political Economy and Taxation*” (1817) em contraposição à teoria das vantagens absolutas descrita por Adam Smith (1776).

2000, p. 13). Porém, no ponto de vista deste autor, desenvolvimento social, meio ambiente e informação também são tipos de infraestrutura que podem ser incluídas no corte regional, ao exemplo de escolas com intercâmbio, parques de preservação binacionais (fronteiriços) e sistemas de educação à distância integrada.

Tabela 8 - Tipos de infraestrutura por setores

Sectores/Tipos	URBANA	INTERURBANA	INTERNACIONAL
Transporte	Red vial urbana, líneas ferroviarias	Carreteras, vías férreas, vías navegables, aeropuertos, puertos	Puertos, aeropuertos, carreteras, vías navegables, vías férreas
Energía	Redes de distribución eléctrica y de gas, plantas de generación, estaciones transformadoras	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos, plantas compresoras, centros de producción de petróleo y gas, centrales de generación eléctrica	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos
Tele-comunicaciones	Redes de telefonía fija y celular	Redes de F.O., antenas de microondas, satélites	Satélites, cables submarinos
Desarrollo Social	Hospitales, escuelas	Represas y canales de irrigación, redes hidráulicas	-
Medio Ambiente	Parques y reservas urbanas	Parques, reservas, territorios protegidos, circuitos de ecoturismo	Parques, reservas o circuitos de ecoturismo compartidos
Información y conocimiento	Redes, edificios, TV por cable	Sistemas de educación a distancia, portales, TV abierta, satélites	Redes

Fonte: BID, 2000, p. 14.

A CAF também apresentou um relatório para o encontro de ministros em Montevideu. Mais uma vez, o discurso em torno da competitividade se repete, logo em seu primeiro capítulo:

*En contraste, el avance de los países asiáticos más dinámicos es notable, puesto que casi duplican su participación en la producción mundial, llegando al 23% el total, como se aprecia en el gráfico 1. Desafortunadamente, los avances en la **competitividad** en la región han sido lentos, lo que afecta la participación de Suramérica en la economía global. De acuerdo a los estudios del Foro Económico Mundial (FEM), que anualmente publica el Reporte Global de **Competitividad**, los países de Suramérica aparecen en posiciones muy rezagadas en el ranking mundial de **competitividad**. (CAF, 2000, p. 07, grifo nosso).*

Em outro momento, reforça:

*El logro de la necesaria **competitividad** en los mercados globales nos obliga a cuidar no sólo la optimización de las diferentes fases de la producción, sino también la cadena logística y la infraestructura que la debe soportar, a fin de que América del Sur pueda mejorar su participación en el comercio mundial (CAF, 2000, p. 10, grifo nosso).*

Ao longo de suas 101 páginas, o relatório faz diversas referências à urgência de aderir à busca pela competitividade internacional, sendo a integração física a partir da infraestrutura a grande solução para questão. São apresentados também tabelas e mapas com sugestões práticas de projetos nas áreas de transporte, energia e telecomunicações. Por outro lado, não podemos deixar de mencionar a palavra “sustentabilidade” como complemento à desenvolvimento. Ao menos no discurso, percebe-se uma associação positiva entre esses dois termos.

A quantidade de documentos produzida até o ano de 2015 é bastante extensa, tornando pouco viável a apresentação de todos nesta pesquisa. Outra questão é que não são mais apresentados relatórios sobre os motivos para existência do COSIPLAN. Deste modo, dirigimos a análise aos documentos oficiais de seu ano de lançamento. De qualquer modo, documentos mais recentes ainda se referem aos mesmos conceitos de sua fundação.

A título de exemplo, o uruguaio Pablo Genta, presidente *pro tempore* do COSIPLAN, refere-se ao desenvolvimento da região na introdução do Informe de Atividades 2015:

*En Suramérica hay un desarrollo limitado y por debajo de lo recomendable de las infraestructuras, y salvo contadas excepciones, ausencia o escasso aprovechamiento de la integración física de las mismas entre los países. Asimismo, la mayoría de las veces se suele pensar las infraestructuras y sus servicios asociados en clave de competencia y no de complementariedad, lo cual atenta contra el mejor aprovechamiento de los recursos y **desarrollo armónico de las ventajas comparativas** en beneficio de la región. Esto representa una fuerte restricción o impedimento para alcanzar el desarrollo económico y social sustentable de nuestros pueblos (COSIPLAN, 2015b, p. 10, grifo nosso).*

Mais uma vez é apresentado a teoria das Vantagens Comparativas comentada anteriormente. Entretanto, faz-se importante reconhecer que o discurso neoliberal, bastante presente na época de lançamento da IIRSA, não se mostra com tanta força na gestão da COSIPLAN. Porém essa avaliação só pode ser concluída analisando os discursos da UNASUL (que não será objetivo deste estudo), já que o COSIPLAN

absorveu a IIRSA na forma de um Conselho Setorial técnico da UNASUL¹⁹ e, portanto, limita seus pareceres aos aspectos operacionais da iniciativa.

3.1.2. Definição de Qualidade de Vida para IIRSA

Nesta subseção será trabalhada a definição de qualidade de vida do ponto de vista da instituição IIRSA. Sua busca será executada a partir de documentos e discursos oficiais proferidos por seus gestores. Na subseção 3.2 usaremos essa definição para comparar a visão da IIRSA com a visão da população, a partir das entrevistas realizadas.

Considerando o primeiro Plano de Ação, redigido em sua fundação, são listadas nove condições ou premissas básicas para a atuação da IIRSA, conforme segue:

El desarrollo de este enfoque será alcanzado mediante las siguientes acciones básicas:

- 1) *Diseñar una visión más integral de la infraestructura.*
- 2) *Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales*
- 3) *Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura.*
- 4) *Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados.*
- 5) ***Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos.***²⁰
- 6) ***Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional.***²⁰
- 7) ***Incorporar mecanismos de participación y consulta.***²⁰
- 8) *Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos.*
- 9) *Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto. (IIRSA, 2000, p. 02, grifo nosso).*

Nesta listagem é possível observar o compromisso declarado em “melhorar a qualidade de vida” da população local. Porém neste documento não se descreve o entendimento do que seria “qualidade de vida” ou como isso seria medido. A mesma

¹⁹ O COSIPLAN foi fundado em agosto de 2009 (pouco mais de um ano após a criação da UNASUL em maio de 2008), substituindo a IIRSA partir de então.

²⁰ Grifamos nesta listagem as premissas cinco, seis e sete, por indicarem elementos importantes, mas que apresentam risco de colidir com a meta de produtividade e competitividade antes elencados. Estes itens sugerem que a IIRSA não levará a cabo suas obras “a qualquer preço”, mas respeitando a preservação do meio ambiente, garantindo a melhoria da qualidade de vida da população e incorporando mecanismos de consulta popular.

postura é adotada em outros documentos, onde se afirma a importância em melhorar a qualidade de vida, mas não explicita sua definição na prática ou quais seriam os parâmetros para medi-la.

Esta ausência de definição ocorre no relatório redigido pelo BID para fundação da IIRSA. Neste mesmo parecer, onde competitividade foi associada ao desenvolvimento diversas vezes, incide a mesma associação, mas agora com “qualidade de vida”:

*La gestión eficiente de la infraestructura y su expansión adecuada para atender la creciente demanda permite contar con servicios públicos modernos a costos razonables para **mejorar la competitividad de nuestros productos y la calidad de vida de nuestros ciudadanos.** (BID, 2000, p. 53, grifo nosso).*

Esta associação parece adquirir contornos de argumentação para convencimento do leitor ao utilizarem a citação de Christine Kessides (1996) com termos como “*ampliamente reconocidas en la teoría económica*” retratada no trecho abaixo:

*Vale la pena enfatizar que **la contribución de la infraestructura al crecimiento regional y a la calidad de vida, que han sido ampliamente reconocidas en la teoría económica,** derivan no sólo de la mera existencia o creación de las instalaciones físicas, sino también de su eficiente operación y del valor que perciben los usuarios de los servicios que éstas generen (KESSIDES, 1996, p. 213, apud BID, 2000, p. 18, grifo nosso).*

Novamente faz uso de articulação semelhante usando o termo “*amplio consenso*” no trecho que segue:

*Existe, no obstante, **un amplio consenso respecto de que la provisión de infraestructura incrementa la productividad de los agentes económicos y mejora la calidad de vida de la población,** que ese efecto se intensifica en forma significativa en las regiones de menor desarrollo relativo, y que su impacto efectivo no resulta de la mera construcción de las obras. (BID, 2000, p. 15, grifo nosso).*

Em outro parágrafo volta a indicar:

*Estos marcos legales e institucionales, así como las características de la operación de los servicios, constituyen elementos tan importantes como la infraestructura física en sí misma para su **contribución al desarrollo económico y a la mejor calidad de vida de la población** a la que sirve. (BID, 2000, p. 15, grifo nosso).*

A associação pouco sutil entre desenvolvimento, competitividade/ produtividade e qualidade de vida é utilizada em várias partes do documento, mesmo sem definição clara do que seria “qualidade de vida” para instituição. Essa

tendenciosidade explícita confirma uma preocupação com a possibilidade de utilização articulada da palavra “desenvolvimento” visando aplicação de um modelo específico, apontada na primeira seção desta pesquisa.

Importante mencionar que o relatório da CAF, com mais de 100 páginas, não usa sequer uma vez o termo “qualidade de vida”, mesmo sendo essa apontada como uma das 9 premissas básicas da IIRSA. Ainda considerando ser esse um relatório técnico, o termo “competitividade” aparece 23 vezes, enquanto o termo “produtividade” foi usado 7 vezes, deixando claro o peso dispensado a cada tema.

Em documentos mais recentes encontra-se a mesma associação direta de antes. Por exemplo no Informe de Avances (2014), tratando sobre o eixo Escudo Guayanês, especificamente da rodovia Manaus-Caracas:

*Las intervenciones necesarias en la referida carretera se configuran así de extrema importancia en el contexto nacional y regional en la medida que es inductora del proceso de desarrollo sostenible de este peculiar espacio geográfico amazónico, **buscando la mejora de la calidad de vida de las poblaciones y el fomento de sus respectivos centros productivos.*** (COSIPLAN, 2014, p. 146, grifo nosso).

Ou ainda sobre o Eixo de Capricórnio (entre Paraguai, Argentina e Brasil) no mesmo documento:

*En todo el proyecto, existen grandes oportunidades de **integración productiva y logística con vistas a mejorar la calidad de vida de los pueblos** de los países involucrados.* (COSIPLAN, 2014, p. 128, grifo nosso).

Em 2016, o COSIPLAN apresenta pela primeira vez em seu plano de trabalho o objetivo declarado de “elaborar e aplicar uma metodologia que permita avaliar a melhora na qualidade e expectativa de vida da população” (COSIPLAN, 2016, p. 10). Isto decorre do novo arranjo executivo criado pelo COSIPLAN, denominado Plano de Ação Estratégico (PAE). Este plano conta com 6 escopos considerados estratégicos, sendo o segundo “*aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida*” (COSIPLAN, 2016, p. 9). Considerando este item, listam-se abaixo as ações previstas para o alcance desse objetivo na íntegra. Sobre a primeira ação:

ACCION 2.1

Elaborar y aplicar una metodología que permita evaluar la mejora de la calidad y esperanza de vida de las poblaciones como consecuencia de la

implementación de los proyectos de infraestructura y recomendar acciones futuras.

- *Realizar el segundo Seminario sobre “Cadenas de valor social y proyectos de infraestructura en UNASUR” con el apoyo de la Secretaría General de UNASUR y **mayor vinculación de Consejo de Economía y Finanzas de UNASUR***
- *Trabajar en una propuesta de plan de acción específico para consolidar cadenas de valor entre los países de UNASUR, priorizando los bienes y servicios con mayor oportunidad en términos de complementariedad. (COSIPLAN, 2016, p. 10, grifo nosso).*

Chama atenção a maior vinculação apenas ao Conselho de Economia e Finanças da UNASUL para tratar de qualidade de vida, já que existem outros conselhos igualmente importantes neste tema como o de educação, de saúde ou de cultura. Mais uma vez fica claro o conceito de qualidade de vida para o executivo. Mais dois planos são elaborados para atingir o objetivo:

ACCION 2.2

Desarrollar programas específicos a partir de la metodología aplicada en la acción 2.1

ACCION 2.3

*Definir instancias de **participación social y de contribución activa de las comunidades** involucradas en las actividades del COSIPLAN, a partir de los lineamientos definidos por la UNASUR conforme su Tratado Constitutivo*

- *Incorporar **grupos de la sociedad civil** a las actividades de las instancias de COSIPLAN*
- ***Impulsar la participación ciudadana** en la aplicación de metodologías de planificación a proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API (COSIPLAN, 2016, p. 11, grifo nosso).*

Não apenas pelo motivo óbvio de incluir as pessoas que serão atingidas pelas obras, mas inclusive pela falta de definição sobre qualidade de vida, a chamada para participação ativa das comunidades parece ser o caminho mais acertado. A visão da mesma poderia fornecer *insights* importantes sobre seus anseios, desejos e valores, justificando fortemente a ação 2.3.

Porém ainda parecem existir falhas na identificação de quem de fato será afetado pelas obras e, portanto, deveria ser ouvido. A participação social já era uma ação prevista para 2015, descrita no Relatório de Atividades de 2015. Entretanto não foram chamados representantes comunitários, mas principalmente fundações ligadas aos trabalhadores das obras, exceção feita à *Coalición Regional por la Transparencia y la Participación*, conforme afirma o relatório:

*El Comité Coordinador, a través de la PPT Uruguay, invitó a participar de las instancias del COSIPLAN a diferentes organizaciones de la sociedad civil. Entre ellas, la Federación Uruguaya de **Trabajadores Viales** (FUNTRAVI), la Confederación de **Trabajadores Viales, Rodoviaros y Camineros** de*

Sudamérica, y la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación. El objetivo de estas intervenciones es crear un espacio de diálogo e intercambio para que las organizaciones presenten sus objetivos y propuestas sobre la integración de la infraestructura regional. (COSIPLAN, 2015b, p. 42, grifo nosso).

Trabalhadores das construtoras merecem e devem ser convidados para reuniões relativas aos projetos em execução. Porém não em detrimento da participação de moradores locais, já que é sabido serem muitos desses trabalhadores de outras cidades, que “seguem” a construtora onde ocorrem as obras. As sugestões dos caminhoneiros também são importantes, já que a passagem pela rodovia representa o seu dia a dia, mas, novamente, a rotina mais afetada certamente não será a desse profissional.

Felizmente, o convite feito à *Coalición Regional por la Transparencia y la Participación* atende à representação da população. Mas uma entidade apenas, por mais competente que seja, não é suficiente para dar conta do tamanho impacto produzido pelas obras.

3.1.3. Indicadores de Desenvolvimento Humano

A seguir, apresentam-se dados referentes aos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do Peru. Esses números podem ampliar a visão sobre mudanças na qualidade de vida da população nos locais onde atua a IIRSA, especialmente na área onde encontra-se a rodovia Tarapoto – Yurimaguas.

Os dados mais atualizados do IDH peruano, disponibilizados pelo PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), datam de 2012, que pode ser visualizado na Tabela 9 constando o IDH para região estudada:

Tabela 9 - IDH 2012 da Região Estudada

DEPARTAMENTO	População		IDH		Expectativa de Vida ao Nascer		População com Ensino Médio Completo		Anos de Estudo (25 anos ou mais)		Renda Familiar Per Capita	
	Habitantes	Ranking	IDH	Ranking	Anos	Ranking	%	Ranking	Anos	Ranking	N.S. mês	Ranking
PERÚ	30.135.875		0,5058		74,31		67,87		9,00		696,9	
LORETO	1.006.953	11	0,3977	17	70,49	20	43,61	22	8,09	13	500,1	16
Alto Amazonas	117.163	53	0,3184	119	71,58	124	31,06	153	6,88	103	342,6	106
Yurimaguas	70.575	85	0,3687	628	70,58	1309	37,94	1080	7,87	529	439,0	564
SAN MARTÍN	806.452	13	0,4408	13	73,82	12	60,58	14	7,80	17	548,0	11
San Martín	179.184	29	0,5268	19	73,20	99	64,95	43	9,14	35	809,1	14
Tarapoto	72.325	79	0,5956	76	72,18	1094	79,36	160	10,34	115	993,5	60

Fonte: PNUD, 2013.

Na Tabela 9, Yurimaguas aparece com IDH bem abaixo do peruano, mesmo que um pouco acima de sua província. Com Tarapoto ocorre o oposto, sendo maior que o peruano e que sua província. A colocação de San Martín no *ranking* é favorável, considerando existirem 195 províncias no Peru. O mesmo não pode ser dito do Alto Amazonas, colocado bem abaixo da média peruana. Ao compararmos com a Tabela 10 referente ao IDH em 2007, algumas considerações podem ser realizadas:

Tabela 10 - IDH 2007 da Região Estudada

DEPARTAMENTO	População		IDH		Expectativa de Vida ao Nascer		População com Ensino Médio Completo		Anos de Estudo (25 anos ou mais)		Renda Familiar Per Capita	
	Habitantes	Ranking	IDH	Ranking	Anos	Ranking	%	Ranking	Anos	Ranking	N.S. mês	Ranking
PERÚ	27.428.615		0,3952		73,07		64,39		8,72		374,1	
LORETO	891.732	11	0,3243	14	70,33	22	50,88	20	7,60	15	279,1	13
Alto Amazonas	104.667	55	0,2584	111	70,55	133	31,92	148	6,62	94	205,2	103
Yurimaguas	63.345	82	0,2384	1041	70,79	1195	38,21	1069	3,35	1775	249,1	511
SAN MARTÍN	728.808	13	0,3157	16	72,40	9	51,20	19	7,30	17	255,4	16
San Martín	161.132	29	0,3807	36	72,28	75	61,60	52	8,95	33	344,8	35
Tarapoto	68.295	76	0,4369	96	72,56	590	78,73	165	10,16	112	415,8	101

Fonte: PNUD, 2013

Os índices fornecidos pelo PNUD apresentam uma melhora significativa da renda familiar *per capita* para ambos distritos no período. Porém é importante ressaltar que não foi um fenômeno isolado, já que o Peru como um todo teve o mesmo incremento relativo de renda familiar.

Importante notar também que o Peru, no geral, registrou ampla melhoria no IDH (de 0,39 em 2007 para 0,50 em 2012), entretanto o mesmo não ocorreu com os distritos (ou mesmo províncias) analisadas; houve melhora, mas em menor percentual que a média nacional.

Yurimaguas teve redução na Expectativa de Vida ao Nascer e População com Ensino Médio Completo, mas os Anos de Estudo mais que dobraram. O maior incremento percentual de Tarapoto foi na Renda Familiar. Ambos distritos apresentaram elevação no Ranking para maioria dos fatores considerados pelo PNUD (salvo para Expectativa de Vida ao Nascer em Tarapoto, que caiu consideravelmente).

A melhoria do IDH pode ser um indicativo de que as obras na região fornecem melhorias para a vida de dos habitantes locais. Entretanto, seriam necessários dados mais recentes para uma análise acurada. Tendo em vista que a rodovia foi inaugurada no início de 2010, dados de 2012 poderiam representar apenas o *boom* inicial provocado pelas obras.

Ainda que limitado, o IDH apresenta dados para inferir mudanças em fatores importantes. Contudo, é relevante considerar que outros fatores cruciais ficam de fora do IDH, como meio ambiente, segurança, liberdade de expressão, lazer, distribuição de renda, igualdade de gênero e saúde no geral.

Na falta de indicadores para determinar o que a própria população de fato considera importante, convocar sua opinião passa a ser indispensável. Em menor escala, é o que pretendeu-se fazer na próxima subseção, onde são apresentadas as entrevistas com moradores locais e sua análise frente à bibliografia pertinente.

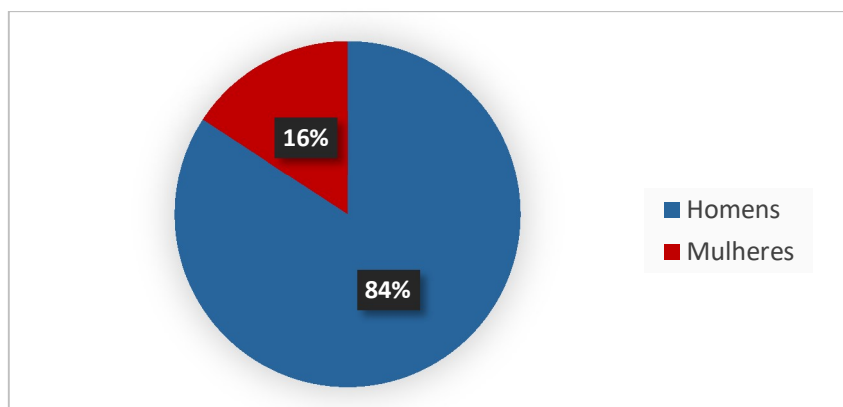
3.2. ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

A seguir, passamos a analisar as entrevistas de campo. Inicialmente serão feitos comentários breves sobre a estatística acerca do grupo entrevistado. Na

sequência, serão apresentados os temas centrais com as respostas mais frequentes, comentários deste autor, citações e fotos pertinentes à discussão.

As estatísticas também fornecem informações valiosas sobre o grupo entrevistado e da cultura local. A primeira refere-se ao gênero das pessoas abordadas.

Gráfico 1 - Gênero dos Entrevistados

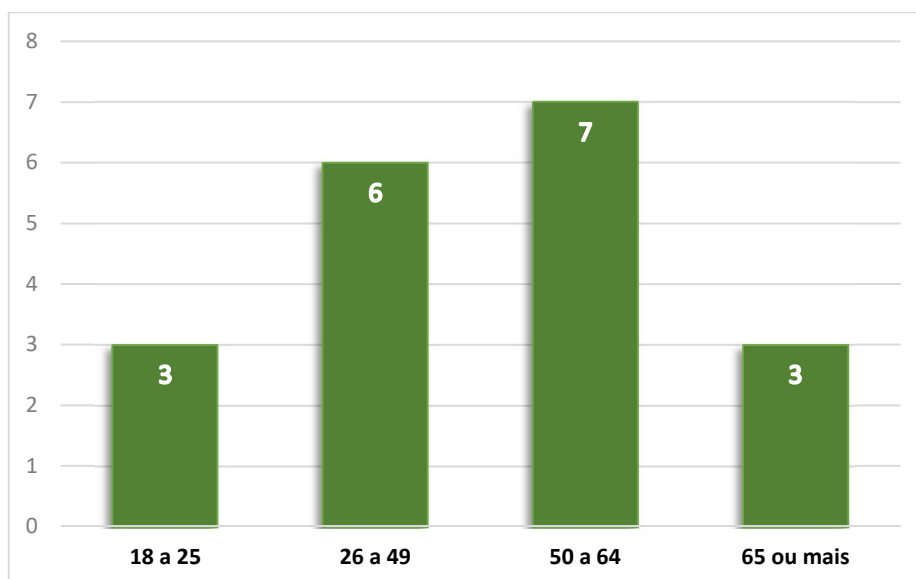


Fonte: elaboração própria.

Desde o princípio, foi intenção deste autor equilibrar o tanto quanto possível as entrevistas ao gênero masculino e feminino. Inclusive por desejar saber qual influência a nova rodovia teve na qualidade de vida das mulheres. Porém, por uma questão de cultura local, as mulheres raramente aceitavam dar entrevistas, apresentando sempre o marido ou outro parente homem para ser entrevistado em seu lugar.

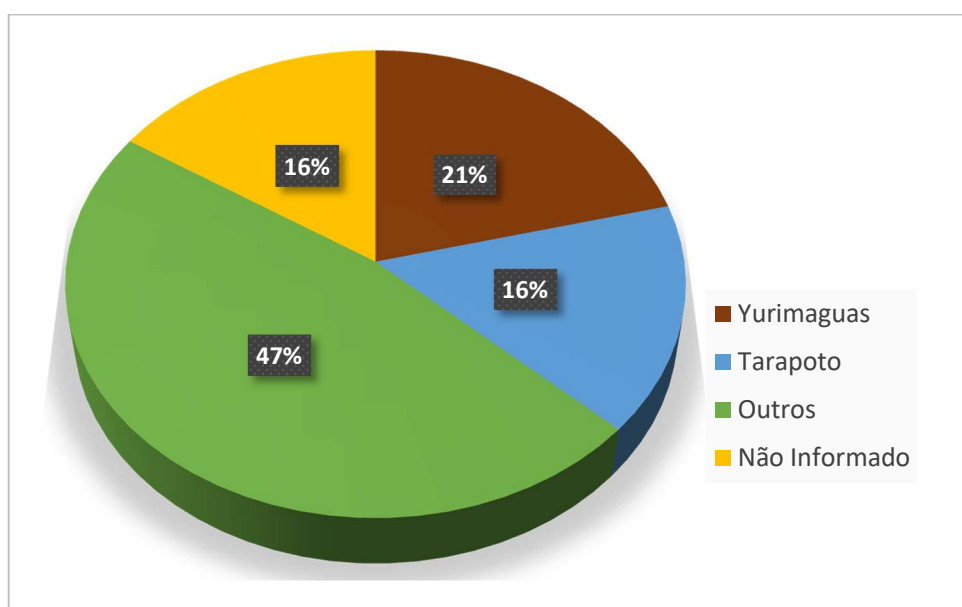
Nas ruas, este autor presenciou machismo em diversas ocasiões. Desde os olhares dos homens, frases e flertes agressivos, até propagandas de *outdoors* ou de televisão. Por outro lado, existem mulheres donas de comércio e policiais, o que deveria ser cotidiano, mas em uma sociedade machista indica algum avanço.

Nas entrevistas, ficou clara a diferença entre a vida feminina e masculina na região. Porém houve mudanças ao longo dos anos, e a rodovia teve sua influência. Como citou a entrevistada R.Y.: antigamente “*las mujeres se dedicaban al hogar. A criar a los hijos, porque la mayoría tenían más de 8 o 9, 10, 11, 12 hijos.*” E sobre a condição atual, após a rodovia construída, completa “*Ahora, nadie pensamos tener más de 2 hijos [...] Porque la mayoría piensa, ha pensado ya en hacer una carrera. Ya no quedarse en casa. Ahora la mayoría trabaja. Ya tiene otras proyecciones...*” (R.Y.).

Gráfico 2 - Nº de Entrevistados por Idade

Fonte: elaboração própria.

A idade dos entrevistados foi variada, concentrando-se na fase adulta entre 25 e 65 anos. De fato, este autor buscou entrevistar pessoas com mais idade, para melhor comparar a realidade antes e depois da rodovia. Com a inauguração recente há apenas seis anos, muitos lembravam com clareza da construção ou até participaram da mesma, ainda que indiretamente.

Gráfico 3 - Local de Nascimento dos Entrevistados

Fonte: elaboração própria.

O maior número de entrevistados procede da cidade de Yurimaguas. Porém esta estatística não é completa sem apresentar que 53% dos entrevistados moram atualmente em Yurimaguas, 37% em Tarapoto e 16% em outras cidades. Por ser uma cidade menor e bastante isolada antes da rodovia, pareceu a este autor ser mais importante colher opiniões de moradores de Yurimaguas. As mudanças recentes na cidade e na vida da população também são mais evidentes nesta região.

A seguir listamos os temas centrais do roteiro de entrevistas (apêndice 1), acompanhado pelas citações dos entrevistados e comentários relativos aos assuntos tratados. Importante mencionar que, por questão de síntese, nem todas as citações referentes ao mesmo tema foram reproduzidas nesta seção. Foram escolhidas as mais relevantes, assertivas e sucintas, tendo-se o cuidado, quando possível, com o adequado revezamento na escolha dos entrevistados a serem citados. Ao final de cada tema central comentado, será apresentado um quadro sintetizando as principais questões indicadas pelas respostas dos entrevistados.

I) Vida antes da Rodovia

O principal trabalho antigamente era rural e de comércio: “*la población más se dedicaba al comercio, al panllevar, llámese venta de pesado, productos agrícolas como yuca, plátano...*” (J.P.). “[...] *solamente se dedicaban a los productos de subsistencia, solamente ahí [...] lo comercializaban.*” (J.E.).

Também há 10 anos atrás, a maioria das pistas não eram asfaltadas. Falando sobre a rua em frente à sua residência, J.P. afirma: “*han construído esta calle, y más o menos aproximadamente unos 10 años estará asfaltado esta*”. Outro entrevistado afirma, “*antes no teníamos pistas, asfalto. Era friesco, era tierra. Como decíamos, barro, trocha*” (R. R.), ambos se referindo à Yurimaguas.

Por esse motivo, o tráfego de veículos de modo geral era bem menor, apenas com poucos veículos utilitários e poucas motos. O mesmo pode ser dito dos “*motocars*”, motos com adaptação de lugares extras fazendo serviço de taxi. Esse é o principal meio de transporte “público”, já que não existem ônibus circulares. Este fato motiva afirmações como, “*todavía no existía mucho mototaxi como es ahora*” (J.P.) ou “*10 años atrás no había motocar*” (C.), este último se referindo à Tarapoto.

O abastecimento de água potável e energia elétrica são recentes, mas ainda hoje são um problema. *“La luz eléctrica era próprio de acá de Yurimaguas...justo cuando se está construyendo la carretera ya vino la luz del rio... creo que es de Hidrocéntrico del Mantaro”* (J.P.). Sobre a água, *“no había agua hasta... más o menos hasta el 70. 70 más o menos, ya nos dieron luz y agua.”* (C.). Sobre o problema atual de água e luz, comentaram: *“el problema del agua potable (...) el problema de la luz, es outro gran problema”* (C. P.) e *“Tenemos períodos prolongados donde no hay electricidad”* (H. C.).

Muito se comentou do trajeto entre Yurimaguas e Tarapoto. Antigamente (20 anos atrás), esse percurso levava até 15 dias para ser feito. Logo antes da construção já era possível fazê-lo em 7 horas, devido às melhorias na estrada. Seguem alguns comentários: *“era un desastre, teníamos que caminar nosotros para ir a las elecciones”* (A. E.), *“era una tierra en pésimas condiciones como una trocha carrozable, de tal manera de que venir de Yurimaguas acá era difícil”* (J. B.), *“el viaje, según comentarios, tomaban a veces hasta 5 días... el viaje en si era una tortura”* (H. C.), *“antes se llegaba en 8 días a Tarapoto”* (J.P.), *“cuando eran épocas de lluvias, estamos hablando pues de 15 días!”* (M. G.).

Também foi frequente a indicação de que a criminalidade era baixa, ocorrendo apenas problemas esporádicos entre os próprios vizinhos. Sobre isso, comentam: *“antes, cuando todavía no había la carretera, podías dormir hasta con tu puerta abierta. Con confianza, tranquilo, no pasaba nada...”* (R. Y.), *“no habían maleantes, no habían esos marcas, no habían robos, no habían nada, tu andabas con tu plata y no habían nada robos...”* (C.).

Quadro 2 - Vida antes da Rodovia

- 1) A maior parte das pessoas se dedicava à agricultura de subsistência, à pesca e ao comércio local.
- 2) Boa parte das ruas dentro da cidade eram de terra.
- 3) O tráfego de veículos era muito menor.
- 4) A rede elétrica era muito limitada. O mesmo acontecia com a luz, o abastecimento de água e saneamento.
- 5) O trajeto de Yurimaguas a Tarapoto levava até 10 dias (há 20 anos atrás).
- 6) A criminalidade era muito baixa.

Fonte: elaboração própria.

II) Mudanças gerais após a Construção da Rodovia

Segundo os relatos, a população cresceu bastante após a construção da rodovia. Por exemplo o estudante R. A. se referindo à Yurimaguas comenta: *“nosotros, en los 5 años aumentaron según las cifras que indican casi 20000 personas”*. Consultando números oficiais do INEI (2016), a população cresceu menos do que o citado, de 60 mil para 70 mil habitantes nos últimos 5 anos. Mesmo assim, é um crescimento expressivo. O aumento da população não ocorreu apenas devido à taxa de natalidade, mas principalmente pela migração para a cidade, atraídos por oportunidades comerciais geradas pela construção.

A quantidade de comércios aumentou bastante segundo os relatos: *“10 años atrás eran contados los comercios acá, pero con eso de la carretera, han aumentado.”* (R.R.). Tanto a rede elétrica quanto redes de comunicação, internet, televisão e área de celular tiveram ampliação: *“ahora pues el muchacho tiene televisión, tiene internet, tiene todo.”*(C.).

Muitas ruas antigas de terra foram asfaltadas, e novas ruas surgiram. Este movimento ensejou o aumento do tráfego de veículos. Sobre o aumento populacional e de tráfego, J.P. afirma *“5 años atrás se ha poblado demasiado... ahora se ve cualquier cantidad de motocarros”* (J.P.).

De fato, impressiona a quantidade de mototaxis nas cidades visitadas. Como o transporte é praticamente individual, o movimento é constante, marcando decisivamente a dinâmica e paisagem da cidade.

Figura 21 – Motocarros em Tarapoto



Fonte: foto do autor (2016).

Como já citado no comentário sobre as estatísticas de gênero, foi comentado que as mulheres passaram a ter mais independência, buscando trabalho e capacitação para além do cuidado com os filhos e casa. Também tiveram menor quantidade de filhos, corroborando a ideia de crescimento populacional por migração e não por natalidade.

Mais da metade dos entrevistados citaram o aparecimento do Grupo Romero que se instalou nas proximidades de Yurimaguas justamente no primeiro ano de construção da rodovia (2006). Este autor desconhecia a existência desse grupo antes de realizar a visita de campo, porém ficou evidente a importância e impacto que a empresa teve na região.

O Grupo Romero compreende um grupo de sócios controladores de diversas empresas, também em áreas diversas, que exploram comercialmente desde sistemas logísticos, passando por produção de etanol até o ramo alimentício. Na região de Yurimaguas o grupo se concentra no monocultivo de *palma aceitera* (óleo de palma,

utilizado como biocombustível). Considerando seu faturamento anual passando dos 5 bilhões de dólares em 2014 (ESTOS, 2015), podemos ter uma dimensão do poder econômico controlado pelo grupo. Na Figura 22 está representado uma fotografia aérea da região, permitindo observar a extensão da área cultivada pelo Grupo.

Figura 22 - Localização Grupo Romero



Fonte: GOOGLE MAPS (2016).

Inicialmente foi concedido pelo Estado em 2006 a área de aproximadamente sete mil hectares à empresa “*Agropecuaria del Shanusi*”, integrante do grupo Romero, para o estabelecimento de monoculturas próximo ao vilarejo Pampa Hermosa. Posteriormente essa concessão foi ampliada em mais três mil hectares, provocando diversos conflitos entre o Grupo e a População (DAMMERT et al, 2012). Dammert et al, em pesquisa específica sobre os impactos ambientais e sociais deste tipo de monocultura no Peru, faz observações sobre a área supramencionada:

En la zona limítrofe entre los departamentos de San Martín y Loreto, en el eje carretero Tarapoto Yurimaguas, el grupo inició en 2006 un monocultivo de palma aceitera de alrededor de 10 mil hectáreas de extensión. Este proyecto

ha generado denuncias por deforestación, críticas por el bajísimo preciopagado al Estado por hectárea, y sobre todo, un conflicto permanente con los pobladores del distrito de Barranquita (provincia de Lamas, SanMartín), quienes acusan a la empresa de despojarlos de sus tierras, destruir sus bosques y presionar para que el Estado paralice sus trámites de titulación. Por su parte, la empresa acusa de traficantes de tierras a los agricultores asentados en los bordes del monocultivo (DAMMERT et al, p. 66, 2012).

Quadro 3 - Mudanças gerais após a Construção da Rodovia

- 1) A população teve aumento significativo, não apenas associado à taxa de natalidade, mas à migração.
- 2) A quantidade de comércios na cidade aumentou bastante.
- 3) Muitas ruas antigas foram asfaltadas e ruas novas surgiram.
- 4) A rede elétrica foi ampliada, bem como as redes de comunicação (internet, televisão e área de celular).
- 5) O fluxo de veículos aumentou bastante. Principalmente a presença de motos.
- 6) Aparecimento da grande empresa nomeada de Grupo Romero, que se instalou nas proximidades de Yurimaguas, justamente no início da construção da rodovia (2006).

Fonte: elaboração própria.

III) Problemas causados diretamente pela construção da Rodovia

O crescimento populacional apontado nas mudanças gerais ocorreu de modo bastante desordenado, conforme apontam algumas citações: *“había algunas casitas ahí... pero no es como es ahora [...] Ha ido creciendo paulatinamente y ligeramente este... y en forma desordenada.”* (J.P.). Já o engenheiro G.B. comenta que *“se supone que la municipalidad ha autorizado un crecimiento de alguna manera, porque ya se ha habilitado agua o luz, o sea, lo ha habilitado de manera desordenada [...] no ha habido una planificación urbana”*. Quando questionado sobre impactos negativos da rodovia, afirma: *“el crecimiento desordenado definitivamente [...] o sea, no planifican bien, viven el momento, o sea no hacen un plan de desarrollo proyectado a 20 años”*.

Objetivamente, o crescimento desordenado se traduz no aumento expressivo do número de “assentamentos humanos²¹”, assinalado por 8 entrevistados como uma decorrência direta (e negativa) da construção. Como aponta por exemplo M.G.: *“a raíz*

²¹ Os assentamentos humanos são similares às favelas no Brasil: agrupamento de casas simples, pessoas de baixa renda, sem posse da terra e com falhas graves no abastecimento de serviços públicos básicos como água, luz e saneamento.

de la carretera de 15 asentamientos humanos, ahora hay 90.” Segundo os relatos, isto foi provocado pela grande migração, gerando conseqüentemente aumento drástico do número de ocupações a terras privadas e públicas, conforme cita C.: “ahí hay mucha inmigración hay mucha gente de afuera [...] toditos esos asentamientos humanos que están allá arriba [...] de afuera, Bagua, Jaén, de Lima también.”

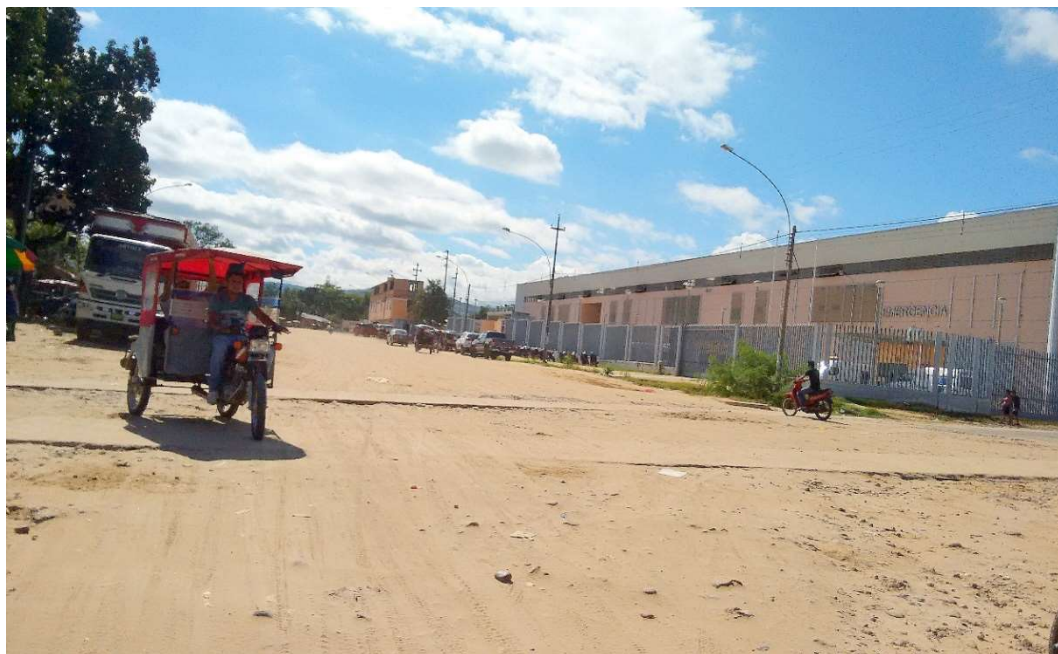
Figura 23 - Assentamento Humano em Yurimaguas



Fonte: foto do autor (2016).

A falta de planejamento urbano apontada pelos entrevistados pode ser vista nas construções públicas da cidade. A título de exemplo, destaca-se o hospital de Tarapoto que, apesar de recém construído e relativamente grande, ainda não teve asfaltado a rua principal de acesso ao portão frontal conforme foto tirada por este autor e exposta na Figura 24. Em dias de chuva esta rua apresenta buracos e muita lama, dificultando ainda mais o acesso.

Figura 24 - Rua em frente ao hospital de Tarapoto



Fonte: foto do autor (2016).

Como uma reação em cadeia, o aumento populacional desordenado e criação de numerosos assentamentos humanos, provocou a alteração negativa mais grave apontada, direta ou indiretamente, por todos os entrevistados: aumento da delinquência e/ou insegurança²². Segundo os entrevistados, isso ocorreu principalmente devido à migração de pessoas vindas de cidades maiores, com outros hábitos, mas também sem perspectiva real de emprego, apenas atraídos pelo movimento comercial recente na cidade, como, por exemplo, a citação de E.A.: *“vienen personas de mal vivir que bajan de los carros de Moyobamba o de Tarapoto”*. Quando perguntado sobre o maior problema provocado pela rodovia, um entrevistado responde de modo impactante: *“Aumentó la delincuencia. No hay paz, no hay tranquilidad. Cuanto más hay progreso, aumenta la delincuencia.”* (R.Y.).

Ainda decorrente do aumento populacional, o aumento do tráfego automobilístico também foi apontado como uma mudança negativa, já que provocou aumento de acidentes desta natureza. Esse mesmo tráfego suscitou reclamações dos entrevistados acerca de menor tranquilidade nas ruas, para caminhar ou para as

²² “Delinquência” foi a palavra mais usada pelos entrevistados junto com insegurança, mas também foi utilizado violência, criminalidade, roubos, assaltos, dentre outros.

crianças brincarem, conforme comenta R.Y.: *“hay un hasinamiento de carros, motos, donde ya... los niños no pueden jugar”*. Quando questionado sobre problemas atuais em Yurimaguas que não haviam antes, o entrevistado afirmou: *“Los accidentes de transito, dios mio!”* (R. R.).

Pelo lado econômico a construção da rodovia gerou distorções na antiga realidade dos moradores. As terras tiveram valorização devido à compra por migrantes, o que fica claro nas palavras de C.M.: *“ahora en el alto Amazonas hay un gran negociado de tierras, vienen gente de fuera y se van adueñando y van comprando las tierras y los campesinos se están quedando sin tierras”*. A forte especulação aparentemente prejudicou a aquisição de lotes por habitantes de baixa renda.

Outro aspecto inicialmente prejudicial foi a forte concorrência externa, relatada por D.P.: *“hubo un amigo que tenía su galpón y abastecía a Yurimaguas, muchas vieron esto y ¿qué pasó? Vinieron de Tarapoto trayendo pollo más barato”*. Esta ocorrência provocou a falência de comerciantes locais.

Ao todo, 6 entrevistados declararam aspectos economicamente negativos com a construção da rodovia, e 5 definiram a rodovia como uma oportunidade econômica não aproveitada ou que o povo se encontrava conformado, sem ação frente o domínio comercial forasteiro, como as afirmações: *“otro problema es que no tanto está beneficiando Yurimaguas en lo económico”* (J.P.), *“es la gente de fuera que está viniendo a invertir a Yurimaguas y los yurimaguinos estamos con los brazos cruzados”* (C.M.).

De modo geral, o meio ambiente sofreu impactos negativos com a construção da rodovia, conforme comentado pela maioria dos entrevistados (10 entrevistados). Na visão do engenheiro florestal J. responsável pela área de conservação atravessada pela rodovia: *“La carretera si bien es un símbolo, un sinónimo de desarrollo, sin embargo, para temas de conservación y protección ambiental es una ventana abierta para que ellos tengan la facilidad de sacar madera”*. Ou como afirma J.P. *“para que puedan construir se ha deforestado mucho... muchos árboles, se ha deforestado”*.

De modo mais específico, a principal causa de danos ao meio ambiente se deve, segundo os entrevistados, à instalação do Grupo Romero na região. Para exploração do monocultivo da *Palma Aceitera*²³ o grupo provocou modificações negativas variadas, tanto no meio ambiente e na paisagem quanto na vida cotidiana dos moradores locais.

Do ponto de vista ambiental, o principal comentário foi sobre o desmatamento. Falando sobre as ações do grupo na região, R.Y. afirma “*Acá por ejemplo, la deforestación que han hecho un abuso.*” Ou ainda como cita J.A. “*el Grupo Romero tiene deforestado en palma si ha sembrado acá el 12 mil hectáreas*”. Porém o desmatamento não foi o único dano apontado pelos entrevistados.

A contaminação das águas e ar devido ao uso de químicos, extração de materiais não metálicos e aterramento de lagos são outros impactos relatados como aponta J.A. “*El impacto más importante de formas ambientales es el agua, la contaminación del agua*” e “*también hay, hay contaminación del aire por fumigación.*” O estudante de economia J.C. que mora próximo às plantações afirma “*inensos cerros han desaparecido, material non metálicos san piedras, todo eso no? Se han vendido.*” e sobre os rios diz que “*hay desaparecido algunas quebradas*”. Sobre os lagos, será enriquecedor reproduzir na íntegra o relato de R.Y. sobre a visita a um antigo lago, como segue:

Habían unos lagos muy bonitos, donde que tú ibas, pescabas y tenías tu alimentación del día. Pescado fresco, sabroso, bien nutrido y todo, ya, pero hace 2 años atrás que yo me fui, porque siempre me gusta a veces, me gusta desestresar, salgo y vuelvo, y chau, retorno, y entonces, sorpresa mía fue que yo lloré, verdad, al ver el desastre que habían hecho. Habían envenenado el lago para secarlo, para secarlo todo, mataron los peces. Eran una pudrición como no te imaginas. (R.Y.).

A paisagem da região foi visivelmente alterada pelo monocultivo da palma. Por longos trechos da rodovia, este autor pôde registrar o mesmo cenário em ambas as margens da estrada. A Figura 25 mostra parcialmente esta realidade. Praticamente não há casas alocadas nesses trechos e as poucas que existem, são rodeadas pela palmeira.

²³ Nome científico *Elaeis guineensis*. No Brasil é chamado de dendezeiro ou palmeira-de-dendê.

A alteração da paisagem natural impacta diretamente a qualidade de vida dos moradores, não apenas por uma condição estética, mas por outra bem prática apontada pelo estudante, e morador próximo à plantação, J.C.: “*la planta de palma, el arbor de palma, cuando impeza la floración es un odor desagradable, feo, feo.*” Ou seja, a floração da planta produz naturalmente um cheiro desagradável. Com um monocultivo passando dos 7 mil hectares (além das plantações dos próprios moradores), os habitantes das proximidades têm sua qualidade de vida fortemente afetada nesse período.

Figura 25 - Monocultivo de *Palma Aceitera*



Fonte: foto do autor (2016).

De outro modo, a dinâmica de vida local foi bastante alterada após a instalação do monocultivo, pois antes se produzia alimentos diversos, tanto para subsistência quanto para venda em locais próximos. Depois da instalação do Grupo, os habitantes locais passaram a produzir a *palma aceitera* em suas terras, visando vender a colheita para a empresa (pois era financeiramente mais rentável). Porém, com o passar dos

anos, os habitantes se viram dependentes da venda para o Grupo, conforme relata o morador J.C.:

solamente se dedicaban a los productos de subsistencia, solamente ahí [...] lo comercializaban. Pero ya cuando se realizó, no, la carretera, ya empezaron a llegar estas empresas grandes, como, por ejemplo, Grupo Romero con Palma de Shanusi. Empezaron a sembrar lo que la palma hacer lo monocultivo y también se organizaran agricultores de la zona para que formaren sus asociaciones” [...] “una asociación de productores, ellos ten su propia planta, sus procesos, valor agregado, al final termina vendiendo para el grupo Romero, o sea, prácticamente ellos tienen como un monopolio no?” (J.C.)

A primeira forma de impacto direto na população local provocado pelo Grupo Romero foi o deslocamento arbitrário e compulsório de moradores antigos. Pelas entrevistas é possível perceber que não houve consulta popular sobre a área concedida e os habitantes da região foram retirados, sendo indenizados por valores muito baixos. Sobre esse tema o morador J.C. afirma que *“cuando lo gobierno conciencionou las 7 mil hectáreas, 3 mil estaban dentro Barranquita. Nunca se hice una consulta a la población”*. O *alcaide* de uma cidade bastante atingida completa:

el presidente Toledo concesionaron unos grandes terrenos aquí en Pampa Hermosa [...] este gobierno arbitrariamente concesiona los terrenos en este caso para el Grupo Romero, que es ahora Palma de Shanusi, entonces nosotros no sabíamos nada como pobladores [...] el gobierno de Alejandro Toledo este concesiona como el 30000²⁴ hectáreas haciendo un desalojo a muchas personas que tenían sus labranzas agrícolas en ese lugar... (E.A.).

O mesmo *alcaide* indica conflitos entre a população e o Grupo Romero, pois com a instalação do monocultivo em uma área tão grande e coesa, a locomoção dos habitantes se tornou severamente limitada, tornando alguns praticamente ilhados em suas pequenas propriedades:

y ahí también ha habido un enfrentamiento tremendo cuando ya pues vinieron la empresa privada apoderarse de ese terreno concesionado por el Señor Alejandro Toledo [...] las personas que tenían ahí sus Cacao [...] porque para cargar 2000 kilos desde allí tenían que usar a los caballos , entonces ellos reaccionaban de esa manera , con la gente que entraba de otros pueblos , tenían que chocar con el grupo Romero pues no por lo tanto, como hay gente pobre , la gente pobre no va poder sacar a veces con la gran burguesía , gente que ha venido por el mismo gobierno y el representante del grupo Romero pues todos Palma de Shanusi es una empresa que tiene bastante

²⁴ Os valores divulgados na mídia apontam concessão de 10 mil hectares iniciais. Porém, além dos relatos frequentemente apontarem outros números, os entrevistados comentaram sobre a compra de novas terras pelo Grupo Romero, geralmente pagando preços irrisórios por hectare, tirando proveito do pouco conhecimento da população local.

dinero, con su dinero compra propiedades, lo que quiere , es lo que pasó acá.
(E.A.).

A opinião da população sobre o Grupo Romero e os impactos ambientais causados na região não poderia ser melhor exposta do que através da pintura na parede da *Radio Televisión Oriente*, reproduzida em foto tirada por este autor e exposta na Figura 26. Pode-se observar à direita da ilustração, o monocultivo de *palma aceitera*, implantado pelo Grupo Romero, bem como a rodovia à sua frente.

Figura 26 - Pintura na parede da *Radio Televisión Oriente* em Yurimaguas



Fonte: foto do autor (2016).

Quadro 4 - Problemas causados diretamente pela construção da Rodovia

- 1) O planejamento da obra não contemplou os impactos nas cidades vizinhas, provocando crescimento urbano desordenado.
- 2) Aumento drástico do número de ocupações a terras privadas e públicas, criando os “assentamentos humanos”.
- 3) Aumento dos acidentes automobilísticos decorrente do maior fluxo de veículos
- 4) Aumento da criminalidade e sensação de insegurança.
- 5) Especulação imobiliária e forte aumento da concorrência externa.
- 6) Impactos ambientais expressivos diversos, como desmatamento de bosques primários, contaminação de córregos e lagos, redução da biodiversidade local, principalmente em decorrência do monocultivo implantado pelo Grupo Romero.
- 7) Além dos impactos ambientais, a instalação do Grupo Romero para exploração do monocultivo da *Palma Aceitera* provocou modificações negativas variadas, tanto na paisagem quanto na vida cotidiana.
- 8) A presença do Grupo Romero também provocou restrição ao livre trânsito dos moradores locais, gerando conflitos com os mesmos.

Fonte: elaboração própria.

IV) Benefícios gerados diretamente pela Rodovia

O primeiro e mais comentado benefício atribuído à rodovia é o acesso mais fácil às cidades vizinhas. Por exemplo, no caso de uma emergência médica pode-se chegar rapidamente a hospitais com melhor atendimento em Tarapoto, conforme relata R.Y.:

nos beneficiamos sí, porque nos facilita movilizarnos, trasladarnos con facilidad [...] la gente estaba muy contenta pues porque iba facilitar llegar a Tarapoto, porque malo que bueno, Tarapoto tiene hospitales bien equipados [...] en caso de emergencia, ahorita por ejemplo no tenemos buen hospital (R.Y.).

Também é possível ir estudar em outras cidades, comprar produtos ou fazer turismo, apontado por J.P.:

los profesores, por ejemplo lo usamos para ir a estudiar ya... para ir a este... Tarapoto están las universidades [...] nuestros hijos se van a estudiar allá [...] o sea, hay más posibilidades de estudio. Porque ya se puede ir, más antes se llegaba en 8 días a Tarapoto ahora se llega en 2 horas. [...] por ejemplo también que podemos ir a pasear, podemos hacer un poco de turismo. (J.P.).

O aumento do fluxo comercial atraído pela rodovia, trouxe maior oferta de empregos, como indica J.A.: “*hay beneficiado porque eso implica oportunidades laborales para la población*” ou M.G.: “*muchas empresas han venido por ejemplo, cadenas de farmacia, empresarios empezaron a comprar casas, terrenos*”. Ou como

cita E.A. *“Pampa Hermosa ahora no es como antes, ha cambiado bastante y aquí hay un movimiento económico tremendo no que trabajo no falta”*.

Como consequência, houve também melhoria da qualidade e quantidade de produtos e serviços disponíveis: *“es más fácil la venida de los productos, de otras partes, de la costa por ejemplo”* (J.P.).

Os preços, de modo geral, tiveram redução na cidade (Yurimaguas e região). Isso ocorreu devido tanto à maior concorrência quanto a estabilidade da oferta, já que antes era comum o fluxo ser interrompido por até duas semanas devido desabamentos na estrada (ainda de terra) provocados pelas chuvas, como afirma J.P.:

Es más barato el pasaje y se hace todo más barato los precios y ya se puede adquirir a menor precio los artefactos ¿no? Los productos por ejemplo para el consumo humano, los alimentos, llámese las verduras, o sea, Yurimaguas no es productor de verduras [...] todo traen de la costa, y traen de la sierra. (J.A.).

Complementado pelo testemunho de J.A.: *“antes que existe la carretera, había un derrumbe que demoraba un mes, unos 15 días desabastecida. Tenía que ser ponte aéreo para que llegan los productos e eso incrementaba los precios”*.

Quadro 5 - Benefícios gerados pela Rodovia

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) Acesso mais fácil às cidades vizinhas. 2) Com o aumento do fluxo comercial, mais ofertas de emprego se tornaram disponíveis. 3) Houve maior oferta de produtos trazidos pela rodovia como eletrodomésticos, veículos e alimentos variados. 4) Os preços, de modo geral, tiveram redução na cidade (Yurimaguas e região). |
|--|

Fonte: elaboração própria.

V) Questão da Consulta Popular sobre a Construção

No questionamento sobre a ocorrência de um referendo tratando da construção da rodovia a resposta foi unanime entre os entrevistados: não houve consulta popular sobre se deveria ou não ter construção, pois não era necessário. A rodovia era, há muito, uma demanda veemente da população, que organizou ao longo dos anos diversos protestos pedindo a realização da obra.

A primeira trilha transitável por veículos foi iniciada em 1953 através de um comitê organizado por associações comerciais locais e, mais tarde, encampado pelo governo. Apenas uma década mais tarde a estrada foi de fato completada, contando na época com ajuda de estudantes e moradores que colaboravam cada um com uma semana de trabalho por semestre. Mesmo assim, o período de chuvas intensas na região provocava erosão e interrupção frequente do tramo. Década após década melhorias são realizadas, porém sem asfaltar definitivamente a rodovia; um pedido constante da população (AGUILA, 1986).

Sempre que perguntados sobre a consulta popular, a resposta dos entrevistados se inflamava, como verifica-se no relato de E.A.: *“para que aparezca esta carretera amigo ha tenido que pasar las grandes luchas [...] para que el gobierno afirme esta carretera, teníamos que hacer grandes protestas en las calles”* ou como comenta C.M.: *“se han hecho muchas luchas populares [...] el 5 de Mayo del 2005 con el presidente Toledo cuándo después de las luchas al fin nos han escuchado y dijeron ya así se hace, la asfaltada de la carretera a Yurimaguas-Tarapoto.”* Ou ainda na participação ativa de D.P., líder dos indígenas na região: *“Yo hice huelga de hambre por la carretera Yurimaguas Tarapoto en el 2007 [...] La primera huelga de hambre fue en el 2004 [...] La segunda huelga indefinida para que se concluya esta carretera fue el 2007.”*

Por outro lado, ampliando este debate, apesar de não ser necessário um referendo sobre o desejo popular de ter a rodovia, não houve qualquer consulta que debatesse o caminho ou a forma de realizar a obra. Apenas informaram os moradores à margem da rodovia quer seriam atingidos diretamente pela obra (e em alguns casos removidos de suas casas). Porém, a satisfação em ter finalmente a rodovia asfaltada era tanta que não suscitou muito espaço para questionamentos dessa natureza (naquela ocasião). Uma obra demandada pelos últimos 50 anos estava prestes a se concretizar. Sobre o contato com a IIRSA Norte informando sobre a rodovia, E.A. relembra:

Bueno en su inicio esta carretera que para nosotros era pues este una alegría tremenda [...] porque también al mismo tiempo este nos daban instrucciones ellos, IIRSA norte venían nos llevaban a las autoridades, visitaban en las casas principalmente las autoridades para que a través de las autoridades se convoque a toda la población [...] había una encargada que era la señora de recursos humanos de la concesionaria [...] esta señora tenía la obligación de

hacer charlas al pueblo, dando orientación [sobre] las causas que puede venir con ese asfalto, las ventajas y desventajas que puede tener cuando se asfalte la carretera Tarapoto-Yurimaguas, este entiendo yo que las charlas que daba ella eran muy buenas [...] Bueno y nos favoreció bastante esto y a nosotros nos alegró muchísimo. (E.A.).

Mesmo assim, E.A. aponta que após a construção o diálogo terminou: “*terminó la carretera también ellos se fueron y ya no hay capacitaciones no hay ninguna información.*” Quando questionado se houve contato por parte dos construtores, o estudante J.C. levanta outro aspecto importante, no que se refere à comunicação apenas com moradores no caminho da rodovia, olvidando a necessidade de dialogar com os demais habitantes impactados:

el contacto si, pero con las comunidades o poblaciones que estaban al margen de la carretera. O sea, ese si no le puede negar, no? Pero, una carretera no solo va a te 'prejudicar' o beneficiar los que están al margen, sino los que están más al fondo... Eso no le tiene en cuenta. (J.C.).

Quadro 6 - Questão da Consulta Popular sobre a Construção

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) Não houve consulta popular sobre se deveria ou não ter construção, pois não era necessário. A rodovia era, há muito, uma demanda veemente da população. 2) Não houve qualquer consulta que debatesse o caminho ou a forma de realizar a obra. 3) A construtora se encarregou de contatar a população às margens da (futura) rodovia para explicar os impactos que essa poderia ter para população. Porém esse contato terminou após a conclusão da obra. |
|---|

Fonte: elaboração própria.

VI) Qual opinião sobre IIRSA Norte e Odebrecht para os Entrevistados

A maioria dos entrevistados teceram comentários positivos sobre a IIRSA Norte (68% falaram bem, 15% foram neutros e 15% falaram mal). Importante salientar que ao falarem da IIRSA Norte quase todos se referiam à concessionária da rodovia e/ou à construtora, com exceção de 3 entrevistados que abordaram o projeto maior, latino-americano (desses três, dois pontuaram negativamente a IIRSA Norte).

Os comentários positivos dizem respeito principalmente à qualidade técnica da instituição quanto à manutenção da via, como por exemplo que “*IIRSA Norte ha hecho la carretera y ha ganado premios por la carretera y están manteniendo como es concesión*”(C.M.) ou que “*IIRSA Norte ha hecho un trabajo y veo que se está preocupando por mantener la carretera bien*” (R.Y.). Há também elogios genéricos

como *“ha brindado muchas facilidades”* (E.A.) ou *“se deja notar su responsabilidad”* (R.R.).

Os entrevistados que pontuaram a IIRSA Norte negativamente e afirmaram que *“no hizo un buen estudio socioambiental”* (D.P.) ou *“detrás de IIRSA está empresários. Son empresarios que están mirando su desarrollo de manera global [...] pero no porque quieren el desarrollo de los pueblos, esos tienen detrás otros intereses que necesitan consolidar”* (M.G.) ou ainda *“lo vendieron pues como un proceso de integración. Y empezando más a escavar a la realidad, el IIRSA son venas abiertas para saquear los países y no importa los costos ambientales”* (J.A.).

Ao serem questionados sobre a empresa construtora, Odebrecht, as opiniões eram diversas, pouco específicas e alguns não detinham qualquer conhecimento. As opiniões positivas relataram qualidade técnica como a de J.B., que trabalha diretamente com a empresa: *“al menos durante mi experiencia siempre estaba procurando alcanzar calidad y excelência”*. Também J. que trabalha com a empresa: *“personas muy correctas [...] y muy profesionales”*.

Por outro lado, mesmo as pessoas que detinham pouca informação sobre a empresa comentaram sobre os casos de corrupção envolvendo o nome da Odebrecht, não apenas pelos recentes escândalos de propina no Brasil (expostos pela operação Lava-Jato), mas também por suspeitas de corrupção na própria licitação cujo resultado apresentou essa empresa como ganhadora da licitação para construção da rodovia (AMERICANTV, 2017).

Importante observar, primeiro, o desconhecimento da população sobre o nome Odebrecht, já que essa empresa é atualmente dona de 100% do consórcio IIRSA Norte. Na prática, IIRSA Norte e Odebrecht são a mesma empresa. Em segundo, algumas pessoas que opinaram com convicção sobre a IIRSA Norte, desconheciam a empresa Odebrecht. Algumas frases evidenciando a desinformação sobre a empresa são *“no conozco mucho de Odebrecht”* (C.M.), *“muy poco se conocía ese nombre acá”* (E.A.), *“no podría opinar tanto de ellos porque no... Pero de IIRSA Norte, sí.”* (R.Y.), *“poco escuché [...] poco, le soy sincera... Más es lo que sobresea “IIRSA, IIRSA”! Ese nombre.”* (R.R.).

A dissociação da imagem corporativa entre IIRSA Norte e Odebrecht poderia favorecer a ocultação de monopólio por uma empresa internacional (nesse caso, brasileira) no Peru, evitando assim resistência popular. Ou ainda, politicamente, ressalta a iniciativa do governo peruano ao invés de evidenciar a presença corporativa internacional.

Quadro 7 - Qual opinião sobre IIRSA Norte e Odebrecht para os Entrevistados

- 1) Todos conheciam a IIRSA Norte como concessionária da rodovia e a maioria elogiou seu trabalho de manutenção da via.
- 2) Poucos souberam falar da construtora Odebrecht, alguns sequer sabiam do que se tratava.
- 3) Para os poucos que souberam falar da Odebrecht, relataram a imagem corrupta da companhia.

Fonte: elaboração própria.

VII) O que pensam, em poucas palavras, da Rodovia

Quase todos entrevistados responderam esta questão com referências positivas. O termo mais frequente foi “integração” ou “conexão” com outras cidades e povos. A palavra “desenvolvimento” também foi frequente, assim como “alegria”. A seguir, algumas respostas nessa linha: *“para mi es una alegría”* (E.A.), *“la integración de los pueblos”* (C.M.), *“sueño”* (D.P.), *“un sinónimo de desarrollo”* (C.A.), *“gran potencial de desarrollo”* (J.), *“una gran oportunidad para que los hijos puedan salir a estudiar”* (J.P.).

Também ocorreram comentários neutros e negativos, como: *“desarrollo, pero al mismo tiempo este... destrucción. Atropello a la dignidad das personas, a sus derechos”* (J.C.), *“nostalgia”* (J.P.), *“el otro lado también nos ha traído ciertas eh... prácticas que no eran muy agradables para... para lo que es el área de conservación”,* *“pero a la vez que nos facilitan, también nos trae problemas”* (R.Y.), *“cambio”* (R.R.).

Analisando as entrevistas conclui-se de modo inquestionável a satisfação da maioria dos entrevistados com a construção da rodovia. Este sentimento é coerente com uma demanda exaustivamente apresentada pela população, inclusive através de protestos nas ruas e greves de fome, ao longo dos últimos 50 anos.

Por outro lado, os entrevistados mostraram consciência de que além dos benefícios, diversos problemas antes pouco expressivos ou inexistentes surgiram após a obra. Em alguns casos, entrevistados tentam atenuar esta ambiguidade usando expressões como “*gran potencial de desarrollo*” (J.) ou “*una gran oportunidad*” (J.P.) enquanto se referem à rodovia, fazendo alusão às possibilidades futuras que, todavia, não se concretizaram.

Mesmo assim, as dificuldades originadas com a nova estrada não parecem causar arrependimento aos entrevistados, mas a sensação de que faltou um planejamento mais detalhado, conforme já mencionado no tópico sobre “problemas causados diretamente pela rodovia”.

Quadro 8 - O que pensam, em poucas palavras, da Rodovia

- 1) O termo mais frequente foi “integração” ou “conexão” com outras cidades e povos.
- 2) Também vários responderam “uma alegria para o povo”.
- 3) De modo mais disperso alguns protestaram afirmando que a rodovia significava “destruição”, “atropelo da dignidade do povo”, que “trouxe benefícios, mas também prejuízos”.

Fonte: elaboração própria.

VIII) O que é ‘Desenvolvimento’ para os Entrevistados

A maioria dos entrevistados respondeu com termos denotando “crescimento” ou “progresso”, geralmente no sentido econômico, porém ao mesmo tempo com sentido mais amplo conforme segue: “*el desarrollo es pues el crecimiento, no? el crecimiento del pueblo [...] bueno en diferentes ámbitos , no demográfico, poblacional, económico [...] también podría ser religioso [...] social también*” (E.A.), “*el desarrollo de todas las capacidades que tiene el Pueblo [...] ahí entran la agricultura [...] la pesca [...] (C.M.), “desarrollo es mejorar las condiciones actuales [...] económica, infraestructura [...] sociales, personales*” (J.B.), “*yo lo asocio al desarrollo con el progreso [...] que vaya saliendo de la pobreza que hay de las familias, que se vaya generando trabajo*” (J.P.), “*cambio... de la parte económica, de la parte cultura... De la parte social*” (R.R.).

Porém em alguns comentários ocorreram extrapolações como “sustentável” e “melhoria das condições de vida do povo”, por exemplo: “*desarrollo con inclusión, un desarrollo con justicia*” (C.M.), “*oportunidad de vivir bien*” (D.P.), “*la posibilidad de tener una vida más digna, con todos los servicios*” (J.P.), “*desarrollo es mejorar las condiciones de vida de la población... Pero de la mano con cuidado del medio ambiente*” (J.C.), “*el desarrollo no solamente es cemento y fierro, el desarrollo debe ser integral, el desarrollo es sostenido [...] hay que mirar más al medioambiente, respetar la naturaleza*” (M.G.).

Quando observamos a definição dos entrevistados para desenvolvimento e a comparamos com a da IIRSA, exposta na subseção 3.3.1, é possível observar semelhanças e discrepâncias. O viés econômico e produtivo, frequentemente incluído nas respostas dos entrevistados, ocorre também na definição da IIRSA. A questão do apontamento sobre sustentabilidade e preocupação com meio ambiente também são um ponto em comum.

Entretanto, o conceito apresentado pela população é bem mais amplo mostrando que, para eles, a exclusiva melhoria econômica pode não ser sinônimo de desenvolvimento. Seria necessário adequar o foco para abarcar, por exemplo, a inclusão social, capacitação cidadã e entrega de serviços básicos como água, luz e saneamento.

Quadro 9 - O que é “Desenvolvimento” para os Entrevistados

- 1) A maioria respondeu “crescimento” ou “progresso”, com variantes ao modo de “melhoria das condições de vida da população”.
- 2) Alguns condicionaram o desenvolvimento ao trato responsável com o meio ambiente (desenvolvimento sustentável).
- 3) Muitos também apontaram a melhoria das condições econômicas da população (mais empregos).

Fonte: elaboração própria.

IX) O que é “Qualidade de Vida” para os Entrevistados

A resposta mais frequente se dirigiu para o atendimento às necessidades básicas, como alimentação, moradia, luz, água potável e saneamento, conforme pode-se observar nos seguintes argumentos: “*buena alimentación [...] una vivienda*

digna" (C.M.), *"cubrir las necesidades básicas, llámese, por ejemplo, de alimentación, vivienda y vestimenta"* (J.P.), *"cualidad de vida es cuando los ciudadanos tienen los servicios básicos"* (J.C.).

Houve também referência à melhoria econômica, porém, em alguns casos, o entrevistado tratou de fazer um contraponto, dizendo não ser essa a questão principal: *"calidad de vida no solo es tener plata, ah. Es asegurarnos primero que desde nuestra perspectiva de pueblo, de nuestra propia organización social ¿no? constructivo ¿no? Uno, de ayuda mutua hacia nosotros"* (D.P.), *"la parte económica es un complemento. Tener una solvencia... Tener paz, tranquilidad"* (R.R.), *"¿de qué sirve si uno es profesional si, si solamente está pensando en business, tener placeres de la vida y que no le importa los demás?"* (M.G.), *"la calidad de vida de las personas no es coherente a la al crecimiento que se pueda percibir en cifras monetarias"* (R.A.).

Foi recorrente referência à importância da família e da espiritualidade como qualidade de vida: *"no es mejorar la situación económica, tanto el hogar no? O la vida social, o en la vida económica, más que todo es pues una vida familiar"* (E.A.), *"condiciones básicas para un ser humano en el ámbito laboral, en el ámbito familiar"* (M.G.), *"calidad de vida es cuando el ser humano, aparte de tener estos servicios, pueda sentirse, interiormente realizado y contento [...] De saber que vivo para un Dios grande"* (J.), *"yo pienso que todas las condiciones que puedan haber... Tanto físicas como espirituales [...] el poder de la fe, eh... tu familia"* (C.A.).

Também foram feitas observações gerais, incluindo a educação, lazer e a boa relação entre o indivíduo e a natureza: *"cuando hablo social, nosotros podemos enfocar referente a los centros de estudio"* (E.A.), *"también con buenos colegios"* (C.M.), *"recreación [...] educación"* (J.P.), *"que en un pueblo haya centros de estudio, para los jóvenes"* (R.Y.), *"siempre digo, calidad de vida es sintonía con la naturaleza"* (M.G.).

Sobre a relação com a natureza destaca-se o relato de líder indígena D.M.:

el tema del territorio amazónico implica una buena calidad de vida, superior inclusive a los que vivimos en la ciudad, porque ahí están sus animales pues y eso es lo que lo llaman ellos de mercado, porque encuentran de todo el pescado y la verdura y hasta el grano de frejol [...] y ahí están sus hojas. Están su sogá, está su madera, están todos ¿no? ¿Qué más? Están toda su

*tramitería, sus hospitales, de todo. Entonces, eso dándole un enfoque de alternancia. Eso simplifica en vida plena*²⁵. (D.M.).

Também importante citar a visão do engenheiro florestal J.:

para mí calidad de vida es cuando el ser humano, aparte de tener estos servicios, pueda sentirse, interiormente realizado y contento ¿Por qué te digo eso? Porque yo conozco gente que vive en una chacra, no tiene ninguno de ese tipo de adelantos, pero tú le ves feliz. (J.)

Quando se avalia a definição mais técnica de qualidade de vida, proposta pela bibliografia específica e detalhada na subseção 1.2, é possível observar que o IDH, por exemplo, não contempla a maioria dos conceitos definidos pelos entrevistados. O principal aspecto contemplado pelo IDH em concordância com os entrevistados é econômico. Considerando as avaliações de qualidade apresentadas na subseção 1.2, a que mais se aproxima dos relatos é o chamado WHOQOL-100, onde são incluídos itens como relações sociais, meio ambiente e espiritualidade/crenças pessoais, dentre outros.

Interessante observar que nenhum entrevistado fez referência aos indicadores mais consagrados como PIB e IDH. Houve apenas uma referência à saúde como fator de qualidade de vida e nenhum apontamento considerando enriquecimento ou alta renda como um item relevante. Pelo contrário, alguns entrevistados criticaram a valorização deste critério em detrimento de outros, como a harmonia familiar.

Novamente, a não ser pelo critério econômico, os projetos da IIRSA parecem estar distantes de atender ao conceito de qualidade de vida apontado pela população. Os textos oficiais, relatórios da IIRSA e estudos dos parceiros BID e CAF retratam a melhoria da qualidade de vida como uma consequência natural e exclusiva da melhoria econômica, opinião que não converge com a dos entrevistados. Nesse contexto fica evidente o prejuízo que a falta de consulta popular provoca no direcionamento de projetos, como os da IIRSA, que pretendem beneficiar à sociedade local.

²⁵ Conforme explicado por D.M. a este autor, “*vida plena*” tem, na cultura indígena peruana, um significado semelhante ao “*bien vivir*”, explicado com mais detalhes na subseção 1.1.2.2. desta dissertação.

Quadro 10 - O que é “Qualidade de Vida” para os Entrevistados

- 1) Atendimento de necessidades básicas como água, luz, saneamento.
- 2) Existir oferta adequada de empregos para população, gerando uma situação econômica equilibrada.
- 3) Segurança, educação, transporte e lazer.

Fonte: elaboração própria.

X) O que é “Viver Bem” na opinião dos Entrevistados

A intenção desta questão foi diferenciar a condição mais técnica da Qualidade de Vida, muitas vezes confundida com serviços prestados pelo Estado, de uma situação de vida que de fato as pessoas valorizem e almejem. Por outro lado, o intuito não foi relacionar diretamente com o *Bien Vivir* detalhado na subseção 1.1.2.2. Em última instância, esta pergunta visou funcionar como “grupo controle” ou desambiguação da questão anterior.

A palavra “família” foi usada frequentemente pelos entrevistados quando questionados sobre qualidade de vida, mas quando o tema foi viver bem, mais de 80% citaram o bom convívio familiar. A resposta para essa questão não foi tão dispersa como a anterior, se concentrando principalmente em apenas duas: convívio harmônico com familiares e amigos e ter emprego, trabalho ou renda fixa. Como variantes, houve quem dissesse boa alimentação, saúde e sintonia com o meio ambiente.

Lista-se, a seguir, algumas citações a título de exemplo, primeiramente sobre a família: “*tengo que ver el bien por mi esposa cómo está, por mis hijos [...] tengo que vivir bien y tratar de vivir bien con la gente que me rodea*” (E.A.), “*no estamos en contra que se diviertan es una necesidad, pero de alguna manera racionalmente con su familia*” (C.M.), “*el sostén de todo, de toda persona es la familia*” (J.B.), “*creo que vive en estrecha relación con lo medio ambiente y con su comunidad*” (J.C.).

Para a “trabalho”, pode-se elencar algumas respostas: “*para mí una persona que viva bien no le debe faltar trabajo [...] empleo seguro*” (J.P.), “*Lo importante es tener do que vivir*” (R.R.), “*con un dinero bien obtenido creo que la persona se siente a gusto se siente contenta*” (C.M.), “*pues que haya una buena economía*” (R.Y.).

Por outro lado, apesar de a citação sobre “renda” ser frequente, alguns usaram o mesmo contraponto ocorrido em qualidade de vida, indicando que a alta renda ou apenas o dinheiro não é sinônimo de viver bem: *“porque de qué te sirve tener dinero si no va a haber este... vamos a ser familias que... que viven peleando, creo que no lleva a este a nada”* (J.P.), *“ahora el hecho de que tu vivas bien no significa que tengas una buena casa, un carro...”* (J.C.), *“la persona que vive bien no es porque tiene recursos en abundancia, no es que pide opulencia económica”* (M.G.).

Esta segunda questão permite filtrar as respostas obtidas no tópico sobre qualidade de vida, concentrando as observações apenas em fatores que tornam a vida cotidiana realmente aprazível. As duas principais respostas deste questionamento (renda e família) também ocorreram em relação à qualidade de vida, mostrando, por um lado, coerência com o tema e por outro, hierarquia de importância.

Com a análise das entrevistas é possível comparar a visão da população com o discurso da IIRSA, percebendo tanto semelhanças quanto diferenças. A construção da rodovia atende a um pedido antigo da população, mas apenas o asfalto não contempla o conceito de qualidade de vida dos habitantes locais, compromisso firmado pela IIRSA em sua fundação.

Discrepâncias entre a opinião da IIRSA e de quem deveria ser o principal beneficiado, o povo, motivam reflexões sobre quais interesses de fato direcionam as decisões institucionais sobre obras de infraestrutura. E ainda, quais atores são mais beneficiados com estas construções, que demandam investimentos vultuosos e alto impacto ambiental. Algumas observações sobre esse cotejo são apresentadas nas Considerações Finais.

Quadro 11 - O que é “Viver Bem” na opinião dos Entrevistados

- 1) “Ter harmonia com sua família” ou variantes como “bom relacionamento com sua comunidade”, “relacionar-se bem com seus vizinhos”.
- 2) Segurança financeira, mas o dinheiro não estava acima de coisas como saúde e bom convívio com as pessoas ao redor (família, amigos).

Fonte: elaboração própria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história da América Latina é formada por grandes lutas de independência e esforços de integração. Esse trajeto conduziu à criação da IIRSA no ano 2000, com a proposta de implementar obras de infraestrutura visando reduzir entraves logísticos e comerciais da região. Este objetivo tem por base um conceito de desenvolvimento cujas consequências nem sempre reproduzem os interesses da sociedade.

De modo geral, é notável as características do desenvolvimento levado à cabo pela IIRSA. Seus textos oficiais não deixam dúvidas sobre a intenção de abrir mercados e melhorar a competitividade regional visando exportar produtos ao exterior. A integração física também é esclarecida pelo peso dos transportes (sobretudo rodoviários) em sua carteira de projetos, onde energia e comunicação aparecem em segundo plano.

A Qualidade de Vida, apresentada em duas de suas nove diretrizes básicas de ação, recebe em seus relatórios definição associada exclusivamente ao desenvolvimento econômico, divergindo até mesmo de índices mais consagrados como o IDH. Esta discrepância poderia ter sido atenuada, por exemplo, através do diálogo direto com a população, requisitando sua própria definição para o termo.

Outro compromisso importante, a Consulta Popular, não teve o mesmo investimento e atenção dispensada às construções civis, provocando deste modo questionamentos sobre qual público, de fato, é alvo dos benefícios proporcionados pelos empreendimentos. O estudo de caso apresentado nesta dissertação possibilita inferir algumas considerações sobre essa questão.

A análise das entrevistas nos permite observar que houve repercussões negativas e positivas oriundas da construção da rodovia. Em geral, as pessoas percebiam a necessidade e desejavam sua pavimentação antes da mesma ser realizada. Porém não demonstraram deter consciência antecipada de muitas transformações decorrentes desta conquista; sobretudo das negativas.

A vida antes da rodovia foi retratada como uma vivência majoritariamente rural, onde prevalecia a agricultura de subsistência, pesca e comércio local. A população reduzida e tráfego de veículos quase inexistente favoreciam uma vida mais tranquila,

onde a preocupação com violência ou danos ambientais praticamente não faziam sentido. Por outro lado, o reduzido acesso aos serviços básicos como luz e saneamento e principalmente o isolamento imposto pelas péssimas condições da estrada, motivaram diversas lutas reivindicando a construção do novo acesso. Esta realidade é mais verídica para os povoados menores, localizados propriamente na Amazônia peruana, como é o caso de Yurimaguas e Pampa Hermosa.

Após a construção da rodovia, diversas mudanças são relatadas. Mesmo sem associação causal direta com a rodovia, as transformações são resultado indireto e decorrente da mesma. A repercussão mais evidente foi a intensificação dos fluxos (de pessoas, de veículos, de comércio, de produtos), gerando modificações na vida cotidiana dos habitantes. Os entrevistados destacaram o modo desordenado como este crescimento ocorreu. Também foi muito frequente a menção sobre a instalação do Grupo Romero na região, visto o grande impacto que este ator desencadeou com sua chegada.

Os problemas diretamente gerados pela rodovia parecem estabelecer relações entre si, ao modo de uma reação em cadeia. O novo e facilitado acesso atraiu para as cidades próximas um grande número de pessoas em busca de melhores oportunidades. Contudo, essa grande oportunidade não se traduziu em aumento suficiente da quantidade de empregos, levando à marginalização de parte desses migrantes.

A falta de planejamento urbano antecipado que considerasse os impactos da rodovia, gerou o crescimento desordenado nas cidades, verificado objetivamente através do aumento drástico no número de assentamentos humanos. O crescimento intenso naturalmente também contemplou o número de veículos circulantes, gerando maior número de acidentes automobilísticos. A especulação imobiliária e o aparecimento de forte concorrência comercial externa, foram efeitos colaterais deste crescimento, prejudicando principalmente camponeses e pequenos comerciantes locais.

Apesar das diversas transformações, uma se destaca dentre as mais comentadas: aumento da criminalidade e sensação de insegurança. Todos entrevistados, de uma forma ou de outra, quando abordados sobre os problemas

decorrentes da rodovia comentaram sobre incremento da delinquência. Na visão dos entrevistados, os criminosos procedem de outras regiões, atraídos pelo imaginário de que a rodovia intensificou o comércio e, portanto, a quantidade de dinheiro circulante.

Outra decorrência negativa muito comentada foram os impactos ambientais causados, principalmente pela instalação do Grupo Romero ao longo da rodovia. A construção executada pela empresa Odebrecht provocou, por si só, grande desmatamento no percurso. A intensificação do fluxo de veículos também incrementou o número de acidentes com animais silvestres. Porém o próprio acesso facilitado à reserva ambiental, cruzada pela rodovia, permitiu intensificar o tráfico ilegal de madeira e caça não autorizada.

Os impactos provocados pelo Grupo Romero se revelaram um capítulo à parte dentre os prejuízos à qualidade de vida da população local. Começando pelos ambientais, o desmatamento de bosques primários em mais de 10 mil hectares representa um dano difícil de ser calculado. Considerando apenas a flora, o fato de se tratar de um monocultivo agrava o problema, visto a intensa redução de biodiversidade nativa. Os procedimentos para manutenção do monocultivo da *palma aceitera*, incluem a utilização de produtos químicos que poluem rios e lagos próximos. As denúncias abrangem ainda retirada e venda de materiais não metálicos de grande valor, tudo isso garantido pela concessão de terras cedidas pelo governo vigente.

Não bastasse o grande impacto ambiental, sem contrapartidas da empresa responsável e permitidas pelo governo peruano, o impacto se estende ao cotidiano dos moradores do entorno, já que a paisagem foi profundamente alterada. Conforme comentado por um habitante das proximidades (e reproduzida na subseção 3.2), o odor no período de floração da palma é bastante desagradável, sobretudo considerando as imensas proporções do cultivo.

Pelo tamanho financeiro do Grupo Romero e pela abrangência dos setores que atua no Peru (e em outros países) não causa surpresa a magnitude das transformações causadas com sua chegada. Porém causa estranhamento a benevolência reservada pelas autoridades públicas na concessão de uma área tão grande sem a devida consulta popular prévia.

Por outro lado, a construção da rodovia trouxe também benefícios para os habitantes locais. A transformação positiva mais comentada pelos entrevistados foi o acesso mais rápido às cidades vizinhas. Na falta de atendimento médico qualificado próximo, ainda se faz necessário o traslado até cidades mais estruturadas, como Tarapoto. Também permite à população estudar em outras cidades, fazer turismo e compras de produtos que não são fornecidos em sua região.

O comércio também foi incrementado, mesmo que impulsionado por investidores externos, conforme apontam os relatos. Com um fluxo comercial mais intenso, também aumentaram as oportunidades de emprego e renda da população, representado em certa medida pelo IDH (tabela 9). Ainda que causador de grandes impactos ambientais e sociais, o Grupo Romero contribuiu fortemente para a maior disponibilidade de empregos na região.

Com acesso mais fácil, ocorreu incremento na oferta e qualidade dos produtos comercializados nas cidades antes mais isoladas, como Yurimaguas e Pampa Hermosa. Com maior oferta e sem interrupção da cadeia de suprimentos (como ocorria no passado), os preços também reduziram, beneficiando o consumidor em geral.

As transformações ocorridas são bastante relevantes, tanto os prejuízos quanto os benefícios. Entretanto, consterna a ausência de diálogo com os principais impactados pelas mudanças: novamente, a população. Conforme apresentado na seção 3.2. não seria necessário a consulta para certificar o interesse pela pavimentação da rodovia. Contudo, outros temas poderiam ter sido alvo de consulta popular como o trajeto da rodovia, obras complementárias necessárias ou sobre o novo plano diretor visando absorver os impactos da conseqüente urbanização acelerada.

Outra omissão da IIRSA no contato com a população consiste na definição de conceitos importantes como desenvolvimento e, principalmente, qualidade de vida. No primeiro caso, desenvolvimento parece exigir uma definição mais técnica, ou mais distante da realidade cotidiana. Nesse sentido, a maioria dos entrevistados respondeu com definições mais consagradas e menos opinativas. Não surpreende, portanto, que este conceito tenha semelhança com a definição priorizada pela IIRSA.

Entretanto, quando trata-se de qualidade de vida as divergências aumentam. A principal diferença reside na exclusividade econômica abordada nos relatórios da IIRSA, como se a maior produtividade ou crescimento do PIB gerassem, necessariamente, qualidade de vida para população. Nas entrevistas ficou claro justamente o oposto: que alta renda não é sinônimo, e sim um complemento para qualidade de vida. Para obtenção da qualidade de vida, as respostas também evidenciam maior importância em como o dinheiro público é aplicado, por exemplo no fornecimento adequado e luz, água, saneamento, acesso à educação, transporte, lazer. Modificando um pouco a questão, sobre viver bem, a especificidade aumenta mostrando a necessidade sim, de um equilíbrio econômico, mas considerando ainda mais importante o convívio harmônico entre familiares e amigos.

Dadas as diferenças entre a definição de qualidade de vida buscada pela IIRSA e o conceito da população a ser afetada pelas obras, pode-se concluir que a iniciativa atende apenas parcialmente às demandas da sociedade. Se for considerado o vulto dos investimentos nas obras promovidas por esta instituição, torna-se difícil não pensar que poderia ser feito mais. Ou ainda, incita questionamentos sobre quais interesses de fato são levados em consideração para escolha dos investimentos: os da população ou de empresas diretamente beneficiadas como a Odebrecht ou Grupo Romero?

A qualidade de vida de uma sociedade não pode ser traduzida em números e apenas as próprias pessoas podem testemunhar sobre a satisfação quanto a vida que levam e seus desejos para uma vida melhor. Portanto, ainda que os impactos da obra estudada tenham trazido tanto benefícios quanto prejuízos para qualidade de vida dos habitantes locais, a ausência de contato mais direto com a população representa importante omissão por parte da IIRSA.

As questões e dados levantados para este caso específico podem ser extrapolados para outras obras da iniciativa. No entanto permanece a dúvida se, futuramente, a substituição da IIRSA pelo COSIPLAN representará na prática mudanças na relação com o elemento mais importante de qualquer obra de infraestrutura: a sociedade diretamente atingida.

REFERÊNCIAS

AGUILA, Juan Daniel Del. ***Yurimaguas: Un Siglo de Esfuerzo Convertido en Progreso***. Lima, Peru. Agosto de 1986.

ALMEIDA, MAB; GUTIERREZ, GL; MARQUES, R. **Qualidade de vida: definição, conceitos e interfaces com outras áreas de pesquisa**. São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades-EACH/USP; 2012.

AMERICANTV. ***Odebrecht: empresa investigada por corrupção opera em Perú hace 30 años***. *Americantv*. 17 de janeiro de 2017. Disponível em: <<http://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/odebrecht-empresa-investigada-corrupcion-opera-peru-desde-hace-30-anos-n261653>> Acesso em: março de 2017.

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento. ***Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur***. 2000. Disponível em: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestructura.pdf> Acesso em: janeiro de 2016.

BOLSANELLO, M. A. **Darwinismo social, eugenia e racismo**. Educar, Curitiba, n. 12, p.153-165. Editora da UFPR. 1996.

BORGES, Fábio. **As relações do Brasil com os países amazônicos nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Lula (1995-2010): possibilidades e problemas do regionalismo aberto**. 2011. 189 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, 2011.

BRAGA, M. B. **Integração econômica regional na América Latina: uma interpretação das contribuições da CEPAL**. Anais da ANPEC, 2001.

BUENO, Clodoaldo; CERVO, Amado Luiz. **História da Política Exterior do Brasil**. Brasília: Editora UNB. 2011.

CAF – Corporação Andina de Fomento. **Vias para la Integracion - Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Suramérica**, 2000. Disponível em: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/vias_para_la_integracion_2000.pdf> Acesso em: janeiro de 2016.

CARDIM, Carlos Henrique. Construtora Norberto Odebrecht: as interconexões bioceânicas da integração regional. **Diplomacia Estratégica Política**, n 5, janeiro/março 2007.

CEPAL. **Cinquenta anos de pensamento na CEPAL**. Textos selecionados CEPAL/Fundo de Cultura Econômica, Santiago do Chile, 1998.

CEPAL. **El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe – La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad**. Santiago: Nações Unidas, 1994.

COSIPLAN. **Informe de Actividades 2015**. 2015b. Disponível em: [http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Informe_actividades ImprontaFinal.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Informe_actividades_ImprontaFinal.pdf) Acesso em: janeiro de 2017.

COSIPLAN. **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración**. 2014. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menultemId=95>>. Acesso em fevereiro de 2016.

COSIPLAN. **Plan de Trabajo 2016**. 2016. Disponível em: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Plan%20de%20Trabajo%202016_v5.pdf> Acesso em: fevereiro de 2016.

COSIPLAN. **Resultados 2015: 5 años comprometidos con la integración de la infraestructura suramericana**. 2015a. Disponível em:

COUTO, Alessandro Biazzì. A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infra-estrutura na América do Sul. In: VERDUN, Ricardo et al. (org.). **Financiamento e megaprojetos: uma interpretação da dinâmica regional sul-americana**. Brasília: Inesc, 2008.

COUTO, Joaquim Miguel. **O pensamento desenvolvimentista de Raúl Prebisch**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 1 (29), p. 45-64, abr. 2007.

CRESWELL, John W. **Investigação Qualitativa e Projeto de Pesquisa - Escolhendo Entre Cinco Abordagens**. 3ª Ed. 2014.

DAMMERT B., J. L., CÁRDENAS C. & CANZIANI E. **Potenciales impactos del establecimiento de cultivos de palma aceitera en el departamento de Loreto**. En Cuaderno de Investigación 8. Lima. 2012.

DAWALIBI, N. W., GOULART, R. M. M., AQUINO, R. C., WITTER, C., BURITI, M. A., & PREARO, L. C. **Índice de desenvolvimento humano e qualidade de vida de idosos frequentadores de universidades abertas para a terceira idade.** *Psicologia & Sociedade*, 26(2), 496-505. 2014.

DIJCK, Pitou van. Troublesome Construction: The Rationale and Risks of IIRSA. In: **European Review of Latin American and Caribbean Studies**, v. 85, p. 101-120, 2008.

DOUROJEANNI, Marc.; BARANDIARÁN, Alberto; DOUROJEANNI, Diego. **Amazonía Peruana en 2021, explotación de recursos naturales e infraestructuras: ¿Qué está pasando? ¿Qué es lo que significan para el futuro?**. Peru: ProNaturaleza, 2009.

ESTOS son los 10 mayores grupos económicos del Perú, El Comercio, eletrônico, 01 de Set. 2015. Disponível em http://elcomercio.pe/economia/peru/estos-son-10-mayores-grupos-economicos-peru-noticia-1837508?ref=flujo_tags_152905&ft=fgal_1&e=titulo. Acesso em: janeiro de 2017.

GALVÃO, Antônio Carlos F; BRANDÃO, Carlos Antonio. **Fundamentos, motivações e limitações da proposta dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”**. In: GONÇALVES, Maria Flora, BRANDÃO, C.A. GALVÃO, A.C. (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: UNESP: ANPUR, 2003.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1996.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa em ciências sociais**. 8.ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2004. 112p.

GONÇALVES, Aguinaldo; VILARTA, Roberto. **Qualidade de Vida: identidades e indicadores**. In: GONÇALVES, Aguinaldo e VILARTA, Roberto (orgs.). *Qualidade de Vida e atividade física: explorando teorias e práticas*. Barueri: Manole, p.03-25, 2004.

GOOGLE MAPS. **Mapa**. 2016. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>> Acesso em: Agosto de 2016.

GUDYNAS, Eduardo. **Buen Vivir: Un Necesario Relanzamiento**. Yachaykuna , n. 13, Quito: ICCI, junio, p. 40-46, 2010.

HERNÁNDEZ, Efrain Echevarría e MONTEQUÍN, Ana Isabel Navedo. ***El Vivir Bien versus hedonismo ético. ¿Fin del dominio a través del consumo?***. En Farah H., Ivonne – Vasapollo, Luciano (comp.), *Vivir bien: ¿paradigma no capitalista?* La Paz: CIDES-UMSA, p. 291 -310, 2011.

HOBBSAWM, Eric; ***Era dos Extremos: o Breve Século XX (1914-1991)***. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

HONÓRIO, K. S. ***O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil***. 133 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas de Pós-graduação em Relações Internacionais. São Paulo, 2013.

HOUAISS, Antônio. ***Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa***. Rio de Janeiro, Ed. Objetiva, 2001.

[http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/\[ACT\]%20InfAct_Folleto_2_016-01-27.jpg](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/[ACT]%20InfAct_Folleto_2_016-01-27.jpg) Acesso em: agosto de 2016.

IIRSA – Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana. ***Ficha de Proyecto***. 2014. Disponível em: <http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=17> Acesso em: dezembro 2015.

IIRSA – Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana. ***Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur***, 2000. Disponível em:<http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Plan%20de%20Acci%C3%B3n%20Montevideo%20final.pdf> Acesso em: dezembro 2015

IIRSA. ***Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana***. Disponível em: <http://www.iirsa.org>. Acesso em: 12 de Out. 2014.

INEI, ***Instituto Nacional de Estadística e Informática***. 2016. Disponível em: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/> Acesso em: dezembro 2016.

KESSIDES, C. A Review of Infrastructure's Impact on Economic Development. In: BATTEN, D.F; KARLSSON, C. (Eds.): ***Infrastructure and the Complexity of Economic Development. Advances in Spatial Science***. Heidelberg: Springer.

LOPES, J.A. Integração Regional Latinoamericana: Desafios e Alternativas para o Desenvolvimento Integrado. **Revista Conjuntura Austral**, Rio Grande do Sul, V. 3, n. 14, p. 48-68, 2012.

MACAS, Luis. **El Sumak Kawsay**. Yachaykuna , n. 13, Quito: ICCI, junio, p. 13-39, 2010.

MALTHUS, T. R. **An essay on the principle of population**, as it affects the future improvement of society, with remarks on the speculations of Mrs. Godwin, M. Condorcet and Others Writers. J. Johnson, V IX, London, U.K, 1798.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; HARTZ, Zulmira Maria de Araújo; BUSS, Paulo Marchiori. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 7-18, 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232000000100002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: março de 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232000000100002>.

MME/EPE. **Plano Decenal de Expansão de Energia 2007-2016**. Minuta de maio/2007, 2007.

NERY, T. **A economia do desenvolvimento na américa latina: o pensamento da CEPAL nos anos 1950 e 1990**. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - IRI, PUC, Rio de Janeiro. 2004.

NUTI, Mirian Regini. Análise das estimativas de população atingida por projetos hidrelétricos. In: VERDUN, Ricardo (org.). **Integração, Usinas Hidrelétricas e Impactos Socioambientais**. Brasília: Inesc, 2007.

OLIVEIRA, Juliano Diniz. **Ordem, Instituições e Governança: uma análise sobre o discurso do desenvolvimento no sistema ONU e a construção da ordem internacional**. Dissertação (mestrado). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Instituto de Relações Internacionais, 2010.

OMS. **Promoción de la salud**: glosario. Genebra: OMS, 1998.

OSITRAN. **Plan de Negocios**. 2016. Disponível em: <https://www.ositran.gob.pe/listado-de-documentos/titulo-par/carriornorplan/13052-plan-de-negocio-2016-iirsa-norte-3.html>. Acesso em: janeiro 2017.

OSITRAN. **Relatório de Desempenho 2015 - Eixo Multimodal Amazonas Norte - IIRSA Norte**. 2015. Disponível em: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2015_IIRSA_NORTE.pdf> Acesso em: janeiro 2017.

PAIM, Elisangela Soldatelli. **IIRSA: É esta a integração que nós queremos?** Porto Alegre: Amigos da Terra, dezembro de 2003.

PEHCBM. **Nuestro Visión**. [2016]. Disponível em: <<http://www.pehcbm.gob.pe/dma/acrce.aspx>> Acesso em: agosto de 2016.

PEREIRA, E. F.; TEIXEIRA, C. S.; SANTOS, A. **Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação**. Revista Brasileira de Educação Física e Esporte, São Paulo, v. 26, n. 2, p.241-50, abr./jun., 2012.

PEREIRA, J.A. et al. Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v.26, n.2, p.241-50, abr./jun. 2012.

PLOTKIN, Mark J. e BALICK, Michael J.. **Medicinal Uses of South American Palms**. Journal of Ethnopharmacology, 10, 157-179. 1984.

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Human Development Report: Concept and Measurement of Human Development**. 1990. Disponível em: <<http://hdr.undp.org/en/reports/global/hdr1990>> Acesso em: agosto de 2016.

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Informe sobre Desarrollo Humano Perú 2013. Cambio climático y territorio: Desafíos y respuestas para un futuro sostenible**. 2013. Disponível em: <<http://www.pe.undp.org/content/peru/es/home/library/poverty/Informesobredesarrollohumano2013/IDHPeru2013.html>> Acesso em: janeiro de 2017.

PROCÓPIO, Argemiro. **Subdesenvolvimento sustentável**. Curitiba: Jaruá, 2007

PUENTE, Rafael. **“Vivir Bien” y descolonización**. En Farah H., Ivonne – Vasapollo, Luciano (comp.), Vivir bien: ¿paradigma no capitalista? La Paz: CIDES-UMSA, p. 345-364, 2011.

RESEÑA histórica de la fundación de Yurimaguas, Voces, eletrônico, 07 de Dez. 2015. Disponível em <https://www.diariovoces.com.pe/49335/resena-historica-fundacion-yurimaguas>. Acesso em: outubro de 2016.

RICARDO, D. (1817). **Princípios de economia política e tributação**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

RIST, Gilbert. **El desarrollo: historia de una creencia occidental**. Madrid: La Catarata, 2002.

SANTOS, Elinaldo Leal; et al. **Desenvolvimento: um conceito multidimensional**. DRd – Desenvolvimento Regional em debate, Ano 2, n. 1, p.44-60. 2012.

SANTOS, Ricardo Soares Stersi dos. **A integração latino-americana no século XIX: antecedentes históricos do Mercosul**. Revista Seqüência, nº 57, p. 177-194, dez. 2008.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. Hidrelétricas e suas conseqüências socioambientais. In: VERDUN, Ricardo et al. (org.). **Integração, Usinas Hidrelétricas e Impactos Socioambientais**. Brasília: Inesc, 2007.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SPANGER, U. **O Desafio na Medição do Desenvolvimento Humano - O Caso do IDH**. Trabalho apresentado no IX ENCONTRO NACIONAL DA ECOECO, 2011. Disponível em: http://www.ecoeco.org.br/conteudo/publicacoes/encontros/ix_en/GT5-102-224-20110620211339.pdf Acesso em: agosto de 2016.

STAKE, R. **The art of case study research**. Thousand Oaks, CA: Sage, 1995.

TARAPOTO, la Ciudad de las Palmeras en la historia... Feliz 233 aniversario de progreso y esplendor. Voces, eletrônico, 20 de Ago. 2015. Disponível em: <https://www.diariovoces.com.pe/42644/tarapoto-ciudad-palmeras-historia-feliz-233-aniversario-progreso-esplendor>. Acesso em: outubro de 2016.

UNDP. **Human Development Index (HDI)**. 2015. Disponível em: <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi> Acesso em: agosto de 2016.

VÁSQUEZ, Andrés Uzeda. **Vivir Bien y desarrollo. Variaciones sobre el tema.** En Farah H., Ivonne – Vasapollo, Luciano (comp.), *Vivir bien: Infancia, genero y economia: Entre la teoría y la práctica.* La Paz: CIDES-UMSA, p. 89 -106, 2013.

VERDUM, Ricardo. **Obras de infra-estrutura no contexto da integração Sul-Americana.** In: VERDUM, Ricardo et al. (org.). *Integração, Usinas Hidrelétricas e Impactos Socioambientais.* Brasília: Inesc, 2007.

VITTE, Claudete de Castro Silva. **A IIRSA (Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana):** Integração, Soberania e Território na América do Sul. X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR. Anais em CD Rom, Salvador, 20 a 22 de maio de 2005.

WHOQOL Group. **The World Health Organization Quality of Life Assessment (WHOQOL): position paper from the World Health Organization.** *Social Science and Medicine* 41(10):1.403-1.409. 1995.

YIN, R. K. ***Doing case study research.*** 4th ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 2009.

APÊNDICE 1 – Roteiro de Entrevista

Perguntas Gerais (para todos os Grupos)

- a) O que mudou de fato após a construção da rodovia?
- b) Houve consulta popular antes da construção da rodovia?
- c) Foi possível perceber impacto ao meio ambiente durante e após a construção?
- d) Houveram protestos contra a construção?
- e) Caso afirmativo, de que grupos? O que reivindicavam? Como eles foram atendidos/tratados?
- f) Poderia listar benefícios para população gerados pela rodovia?
- g) Poderia listar problemas para população gerados pela rodovia?
- h) Você considera que a população no geral teve os maiores benefícios com a rodovia? Ou determinados grupos foram mais beneficiados?
- i) A qualidade de vida era melhor antes ou depois da rodovia?
- j) O que você considera ser 'qualidade de vida' ou uma 'vida boa'?

Perguntas aos Professores e/ou Pesquisadores

- a) Você tem conhecimento de estudos sobre os impactos da rodovia para a população?
- b) Pesquisadores da universidade local foram consultados, pelas construtoras ou órgãos públicos, antes da execução da obra? E depois?
- c) A construção da rodovia teve impacto nas pesquisas da universidade?
- d) A construção da rodovia teve impacto na criação de cursos da universidade?
- e) Existem financiamentos das construtoras para pesquisas na universidade?

Perguntas aos moradores (principalmente os mais antigos)

- a) Como era a vida antes da rodovia?
- b) Como sua vida mudou após a construção?

- c) Você considera que a vida era melhor ou pior antes da rodovia?

Perguntas aos que trabalham ou trabalharam diretamente com a obra

- a) Porque foi escolhido este trajeto específico para alcançar Yurimaguas?
- b) Quais foram os maiores desafios durante a construção?
- c) Existem trabalhos sendo feitos junto à comunidade para redução dos impactos causados pela obra? Quais são os objetivos? Qual será a duração?
- d) Como foi (ou é) a relação com as comunidades indígenas do entorno?

Perguntas aos representantes da reserva

- a) Houve benefícios para reserva?
- b) Houve prejuízos para reserva?
- c) Qual o maior desafio em ter uma rodovia atravessando a reserva?
- d) Como é tratado o impacto ambiental gerado pela rodovia?
- e) Como foram encaminhadas as comunidades indígenas do entorno?
- f) Por qual motivo a reserva passou a ser administrada pelo PEHCBM em 2009?