



# **UNIVERSIDAD FEDERAL DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA - UNILA**

INSTITUTO LATINOAMERICANO DE ECONOMIA, SOCIEDAD Y POLITICA

**Maria Claudia Guillén Balbín**

**Impactos de las obras de infraestructura de la IIRSA: El caso de la  
Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú.**

**Foz de Iguazú - PR**

**2015**

**Maria Claudia Guillén Balbín**

**Impactos de las obras de infraestructura de la IIRSA: El caso de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú.**

Trabajo de Conclusión de Curso presentado al Instituto de Economía, Sociedad y Política de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana (UNILA) como requisito básico para la conclusión del curso de Graduación en Relaciones Internacionales e Integración.

Orientadora: Prof. Ms. Karen dos Santos Honório.

Foz de Iguazú

2015

Maria Claudia Guillén Balbín

**Impactos de las obras de infraestructura de la IIRSA: El caso de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú.**

Trabajo de Conclusión de Curso presentado al Instituto de Economía, Sociedad y Política de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana (UNILA) como requisito básico para la conclusión del curso de Graduación en Relaciones Internacionales e Integración.

Orientadora: Prof. Ms. Karen dos Santos Honório.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Ms. Karen dos Santos Honório (Orientadora) – Presidenta de la banca

---

Prof. Dr. Félix Pablo Friggeri - Miembro

---

Prof. Dr. Fabio Borges – Miembro

Foz de Iguazú

2015

## **DEDICATORIA**

*A mi papá Ricardo, que aunque no se encuentra físicamente, su energía continúa motivándome en hacer las cosas con pasión. A mi madre, a mi abuela y a mi pequeña hermana, por ser mi inspiración y mi refugio constante.*

## AGRADECIMIENTOS

A mi querida orientadora Karen Honório, por su apoyo, entrega y motivación durante todo el proceso de este trabajo, pero por sobre todo por la enorme confianza depositada y su compañerismo sincero.

A mis amigos y familiares en Ica, Perú, que siempre me recibieron con todo su cariño en cada regreso a casa y que a pesar de la distancia me hicieron sentir cerca en todo momento.

A mis queridos amigos que conocí en Brasil con los que compartí momentos inolvidables en estos cuatro años y que con la particularidad de sus nacionalidades me hicieron parte de sus vidas, convirtiéndose en mi familia. Especialmente a mis hermanas de Paraguay, Argentina y Ecuador, que el universo me regaló en esta preciosa experiencia.

Al profesor Fabio Borges, quien gracias a su dedicación por estudiar a la Amazonía, hizo que me interesara en escoger el tema de pesquisa de este trabajo. Su ayuda desde la elaboración del proyecto de Iniciación Científica en mi primer año de estudios fue esencial para el enriquecimiento de esta investigación.

Al profesor Pablo Friggeri, por sus aulas inspiradoras y por su preocupación constante de construir un pensamiento propio desde y para América Latina, lo cual para todos los que compartimos sus reflexiones, nos llena de esperanza y optimismo para seguir adelante siempre recordando de dónde venimos.

A la Universidad Federal de Integración Latinoamericana, por ser más que una universidad, un espacio valioso de encuentro de diferentes pensamientos y realidades, lo cual nos aleja de nuestros prejuicios y estrechez de mente. Porque más allá de lo académico, consigue revelar nuestro lado más sensible y humano.

*“Cuando la sangre de tus venas retorne al mar y el polvo en tus huesos vuelva al suelo, quizás recuerdes que esta tierra no te pertenece a ti, sino que tú perteneces a esta tierra.” -Nativos americanos*

## RESUMEN

El presente trabajo busca entender el andamio del proyecto de la Carretera Interoceánica Sur, con el objetivo de llegar a un análisis crítico sobre los impactos socio ambientales que generó esta obra en la Amazonía sur del Perú. La obra en discusión pertenece al último eje de integración de la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana): Perú-Brasil-Bolivia; la cual fue ejecutada para la unión del Acre y el Sur del Perú con la intención de crear un acceso de los productos brasileños hacia los puertos del Pacífico y para la promoción del desarrollo de la región sur del Perú. La obra fue iniciada entre 2003 y marzo de 2006, y consistía en mejorar 2595.78 km de carreteras entre la pequeña ciudad de Iñapari (Madre de Dios), en la frontera con Brasil y los puertos de la costa peruana. De esa forma es que importa el tema de la Carretera Interoceánica debido a que más allá de pensar en el desarrollo económico que podrá obtener el país con su ejecución, es de mayor relevancia para esta investigación la preocupación en cuanto a los impactos que esta obra tiene sobre una de las regiones amazónicas más importantes del mundo, donde no solo se perjudica el medio ambiente y las especies endémicas, sino que afecta directamente en la salud y en la seguridad de las poblaciones indígenas aisladas y de los propios pobladores que viven en dicha región.

**Palabras claves:** IIRSA, Buen Vivir, Carretera Interoceánica, Impactos socio ambientales.

## RESUMO

O presente trabalho procura entender o andamento do projeto da Estrada Interoceânica Sul, com o objetivo de conseguir uma análise crítica dos impactos socioambientais gerados por esta obra no sul da Amazônia peruana. A obra em discussão pertence ao último eixo de integração da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana): Peru-Brasil-Bolívia; a qual foi executada para a união do Estado do Acre ao sul do Peru com a intenção de criar um acesso dos produtos brasileiros aos portos do Pacífico e para a promoção do desenvolvimento da região sul do Peru. A obra foi iniciada entre 2003 e março de 2006 e consistia em melhorar 2595,78 km de estradas entre a pequena cidade de Iñapari (Madre de Dios), na fronteira com o Brasil e os portos da costa peruana. Dessa forma é importante a temática da Estrada Interoceânica, porque mais do que o desenvolvimento econômico que o projeto poderá trazer ao país, é de maior relevância para esta pesquisa a preocupação quanto aos impactos que esta obra tem sobre uma das regiões amazônicas mais importantes do mundo, onde não só prejudica o médio ambiente e as espécies endêmicas, senão que afeta diretamente a saúde e a segurança dos povos indígenas isolados e das próprias populações que moram em naquela região.

**Palavras chaves:** IIRSA, Buen Vivir, Estrada Interoceânica, Impactos socioambientais.



## LISTA DE TABLAS

Tabla 1 - Distribución de los proyectos de la AIC (2005-2010) .....	29
Tabla 2 - Cartera de Proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia .....	31
Tabla 3 - Superficie, Población, Principales Ciudades, Pasos de Frontera y Puertos Marítimos del Eje Perú-Brasil-Bolivia .....	34
Tabla 4: Medidas anunciadas por el gobierno del Perú para limitar los impactos socio-ambientales .....	44
Tabla 5 - Resumen de impactos ambientales directos probables durante la construcción de la Carretera Interoceánica .....	45
Tabla 6 - Resumen de impactos ambientales directos probables durante la operación y mantenimiento periódico de la Carretera Interoceánica .....	47
Tabla 7 – Resumen de impactos ambientales indirectos probables en el área de influencia de carreteras en la región amazónica .....	48
Tabla 8 – Impactos sociales y culturales directos e indirectos probables en la Carretera Interoceánica .....	51

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de los Ejes de Integración y Desarrollo .....	27
Figura 2 - Mapa de los 31 proyectos de la AIC (2005-2010) .....	30
Figura 3 - Mapa de la Ubicación y Área de Influencia del Eje Perú-Brasil-Bolivia ...	33
Figura 4 - Grupos Identificados en el Eje Perú-Brasil-Bolivia .....	35
Figura 5 - Mapa de los Tramos de la Carretera Interoceánica Sur.....	37

## LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Entrevistas realizadas en la ciudad de Puerto Maldonado, departamento de Madre de Dios, Perú .....	88
---	----

## LISTA DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

AIDSESP: Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana  
AIC: Agenda de Implementación Consensuada  
ALBA: Alternativa Bolivariana para las Américas  
ALCA: Área de Libre Comercio de las Américas  
BID: Banco Interamericano de Desarrollo  
CAF: Corporación Andina de Fomento  
CASA: Comunidad Sudamericana de Naciones  
CCT: Comité de Coordinación Técnica  
CDE: Comité de Dirección Ejecutiva  
CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe  
COSIPLAN: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento  
EIA: Estudio de Impacto Ambiental  
EIDS: Ejes de Integración y Desarrollo  
FENAMAD: Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes  
FONPLATA: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata  
IIRSA: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana  
INTAL: Instituto para la Integración de América Latina  
INDES: Instituto Interamericano para el Desarrollo Social  
INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática  
MERCOSUR: Mercado Común del Sur  
M.S.N.M: Metros sobre el nivel del mar  
MINCETUR: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo  
OEA: Organización de Estados Americanos  
PRONATURALEZA: Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza  
PSI: Procesos Sectoriales de Integración  
SERNANP: Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado  
STCA: Sistema del Tratado de Cooperación Amazónica  
TEC: Tarifa Externa Común  
TLC: Tratados de Libre Comercio  
UNASUR: Unión de las Naciones Sudamericanas

## SUMARIO

INTRODUCCIÓN .....	14
<b>CAPITULO I:</b> Aparecimiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana (IIRSA) .....	16
1.1 Contexto histórico del regionalismo sudamericano de los años 1990-2000 .....	16
1.2 Surgimiento de la IIRSA .....	20
1.2.1 BID, CAF y FONPLATA .....	23
1.2.2 Principios orientadores, Ejes de integración y Desarrollo, Planificación .....	25
1.2.3 Perú en la IIRSA .....	30
1.3 Surgimiento de la propuesta de la Carretera Interoceánica Sur .....	37
1.3.1 Características generales de la región de Madre de Dios .....	39
<b>CAPITULO II:</b> Impactos de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú .....	42
2.1 Impactos ambientales directos e indirectos probables .....	43
2.2 Impactos sociales y culturales probables .....	50
2.3 Impactos socio ambientales actualmente .....	54
2.4 Profundización de las organizaciones e individuos entrevistados .....	55
2.4.1 Análisis de las entrevistas personales .....	58
2.4.2 Impresiones acerca de la IIRSA .....	58
2.3.3 Impresiones acerca de la Carretera Interoceánica .....	59
2.3.4 Impresiones acerca del papel del Estado Peruano .....	62
2.3.5 Impresiones acerca de las comunidades indígenas .....	63
<b>CAPITULO III:</b> IIRSA vs. Buen Vivir .....	65
3.1 Debates sobre el desarrollo .....	68
3.1.1 Buen Vivir como horizonte pos capitalista .....	74
3.1.2 Perú y el concepto del Buen Vivir .....	77
CONSIDERACIONES FINALES .....	80
REFERENCIAS .....	83
ANEXOS .....	88
ANEXO 1 .....	88

## INTRODUCCIÓN

La IIRSA fue la primera iniciativa de integración regional en el subcontinente, acordado por los doce países sudamericanos en la I Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada en el año 2000 en Brasilia, bajo la propuesta del gobierno brasilero y a partir de la idea de que la región necesitaba de un nuevo ordenamiento territorial que fuera de la mano de la infraestructura para poder hacerla posible y así conseguir un trabajo en conjunto para el beneficio de todas las partes.

De esta forma es que la IIRSA tiene como objetivo la creación de una red amplia de infraestructura para la conexión de los países del continente, fortalecer las relaciones económicas y el flujo de personas a través de una cartera de proyectos en diversas áreas de actuación.

Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDS) constituyen el principal enfoque metodológico del Plan de Acción de la IIRSA; éstos organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. Se identificaron diez EIDS en la IIRSA; sin embargo, en el presente trabajo se tuvo una importancia mayor por el último Eje Perú-Brasil-Bolivia, debido a que se encuentra dentro el proyecto de la Carretera Interoceánica Sur, el cual es el objeto de investigación del presente trabajo.

Esta Carretera fue iniciada entre 2003 y 2006 con la intención de unir el Acre y el Sur del Perú para poder crear un acceso de los productos brasileños hacia los puertos del Pacífico y para la promoción del desarrollo de la región sur del Perú. La región amazónica por la que atraviesa la carretera es la más natural que queda en la Amazonía peruana y posee una de las mayores concentraciones de biodiversidad del planeta. Así también sirve de refugio a grupos indígenas que viven en aislamiento voluntario.

Es por ello que el objetivo general de este trabajo es observar los impactos socioambientales de la Carretera Interoceánica y comprender cuáles son los intereses en disputa entre los actores de la región así como el papel del Estado peruano. Es así que en el primer capítulo pretendemos contextualizar el panorama que consiguió el surgimiento de la IIRSA retomando la importancia de la infraestructura como uno de los temas esenciales para la estructuración de la integración regional.

Seguidamente desarrollaremos de manera más detallada en el segundo capítulo, los impactos de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú, basándonos en las advertencias del Doctor en Ciencias Mark Dourojeanni, quien realizó un estudio de caso en el año 2006, realizando entrevistas con los principales actores del proyecto en Lima, Cuzco y

Puerto Maldonado, recorriendo el área de la carretera y entrevistando autoridades locales, líderes de agrupaciones locales, indígenas, campesinos, comerciantes, mineros y otros.

El estudio de caso de Dourojeanni, sirve para la verificación de algunas informaciones que se realizaron en el 2006 y compararlas con las que se encontraron en marzo del presente año 2015 a partir de la visita de campo realizada en la misma ciudad de Puerto de Maldonado donde se pudo entrevistar al vicepresidente de la Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD); al comunicador regional de la Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza (PRONATURALEZA), así también se realizó la misma entrevista para una Guía de Turismo independiente en Madre de Dios y para un Bachiller en Ecoturismo de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD).

En el tercer y último capítulo se tiene una mayor preocupación por el pensamiento crítico hacia lo que se ha denominado como modelo extractivo-exportador o también llamado neo extractivismo, debido a su actuación como modelo de desarrollo preponderante en la región sudamericana y cómo se concreta en la implementación de la IIRSA.

De esta forma, se decidió entrar en el debate del desarrollo, debido a que se percibe que la implementación de la IIRSA y su idea de integración regional se aleja completamente de los elementos del “Buen Vivir” o *Sumak Kawsay*; siendo necesaria su discusión debido a que sus principios parten de la cosmovisión de los propios pueblos indígenas, destacándose por su capacidad de ir más allá del crecimiento económico como sinónimo e indicador del desarrollo.

Finalmente se intenta relacionar los principios del Buen Vivir y buscar su coherencia o no con las acciones del Estado peruano, ya que desde el principio del trabajo interesó analizar su posición al respecto. Siendo una motivación fundamental la inmensa importancia del concepto del Buen Vivir en el debate para el cuestionamiento de las teorías tradicionales de las Relaciones Internacionales sobre el tema de la integración regional, debido a la necesaria participación de los actores no estatales en dicho proceso, pues son quienes se ven afectados directamente en sus vidas por dichos proyectos de infraestructura.

## **CAPÍTULO I: Aparecimiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana (IIRSA)**

Inspirada en la experiencia de la integración europea, la construcción de un espacio político, económico y social sudamericano se puso en marcha en los años 90 con el ejemplo de la creación del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Para el año 2000, el gobierno brasileño convocó a la I Reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de América del Sur, donde es lanzada la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), donde los gobernantes de los doce países de la región “acuerdan realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica sudamericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y el desarrollo de las regiones aisladas” (IIRSA, 2012).

A partir de lo anterior, en éste primer capítulo se intenta contextualizar el panorama que consiguió el surgimiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) retomando la importancia de la infraestructura como uno de los temas esenciales para la estructuración de la integración regional.

Es así que comenzaremos localizando históricamente el momento del regionalismo sudamericano donde se insiere la creación de la IIRSA; esto nos sirve para comprender mejor el contexto regional e internacional que posibilitó el lanzamiento de la iniciativa.

De tal manera subdividiremos en tres secciones para poder introducir primero la transición del regionalismo sudamericano en la primera década del 2000; seguidamente, explicaremos el aparecimiento de la IIRSA y finalmente explicaremos de forma más detallada el surgimiento de la propuesta de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú, dónde éste último punto se preocupa por mostrar la importancia de dicha integración para el gobierno peruano, así como sus intereses y desafíos durante el proceso.

### **1.1 Contexto histórico del regionalismo sudamericano de los años 1990-2000**

Los países de América del Sur pasaron por un periodo donde tuvieron que adaptar sus economías de acuerdo al conocido Consenso de Washington<sup>1</sup> el cual significó la privatización

---

<sup>1</sup>El Consenso de Washington consistió en un conjunto de medidas y principios basados en la política neoliberal, que fueron establecidas específicamente en dirección a América Latina, esas medidas fueron implementadas por varios gobiernos de América del Sur en la década del noventa (PAPA, 2004).



masiva de ciertos sectores como el de las telecomunicaciones y la apertura de las economías a las inversiones internacionales (HONORIO, 2013, p. 15).

La incorporación a nuevos padrones de globalización financiera y de apertura económica en la década de 1990 se hizo necesaria debido a la condición de vulnerabilidad económica en que los países de la región se encontraban al final de la década de 1980, con la crisis de los modelos de desenvolvimiento basados en el nacional-desenvolvimentismo y la baja adaptabilidad de sus economías en el escenario liberal de la economía internacional ocasionada del fin de la Guerra Fría. De esa forma, los países para el comienzo de los años de 1990 se encontraban con altos índices de inflación, estancamiento económico y deudas externas altas (VIGEVANI; RAMANZINI JR., 2010, p. 65).

Esa característica neoliberal de la economía internacional a fines de los años 80 hizo que los países de la región revisasen sus estrategias de desenvolvimiento económico, marcado por la victoria político-ideológica del capitalismo estadounidense, debido a que las economías de los países suramericanos se encontraban debilitadas como resultado de la estrategia de sustitución de importaciones aplicado en las décadas de 1970 y de 1980.

De esa forma es que resaltó la idea de que el desarrollo solo vendría con una apertura económica y con la adopción de medidas liberales; y que para alcanzarlo era necesario que los países revisaran el papel del Estado en la economía, conforme señala la doctrina neoliberal de aquel entonces, donde su papel debía ser mínimo y el libre comercio debía guiar por sí mismo los desenlaces económicos (HONORIO, 2013, p. 16).

De esa forma podemos ver que ese escenario influyó en el regionalismo suramericano en los años de 1990 y por ende, se relaciona con las nuevas ideas en la planificación de las estrategias de la integración regional. Para caracterizar estas nuevas iniciativas regionales, la CEPAL<sup>2</sup> difundió la noción de un Regionalismo Abierto que combinaba la dinámica de los esquemas de integración regionales con la apertura unilateral y con el movimiento hacia la integración hemisférica y con otras regiones y países del mundo (CEPAL, 1994).

Como lo señalan los autores Veiga y Ríos (2008), el regionalismo de los años 90 se distinguió principalmente por romper con los modelos vigentes de las décadas anteriores, adhiriéndose a un contexto político de revisión de proyectos nacionales de desenvolvimiento. En el área de política comercial, esa revisión quiere decir aberturas unilaterales en relación al

---

<sup>2</sup>La CEPAL es el órgano creado en 1948 por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y tiene entre sus objetivos, contribuir para el desenvolvimiento económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y a reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo (CEPAL, 1994).

resto del mundo e incluyó iniciativas variadas de negociación comercial, en el ámbito bilateral y sub regional. Ese nuevo regionalismo, con políticas comerciales liberales, fue llamado de “regionalismo abierto”. Esta vertiente subregional en América Latina tenía grandes ambiciones, como el objetivo de constituir uniones aduaneras, hasta mercados comunes (VEIGA; RÍOS, 2008).

Este concepto de “regionalismo abierto” es considerado por la CEPAL 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 cimiento para una economía internacional más abierta y transparente (CEPAL, 1994, p. 8).

Las ideas desarrolladas por la CEPAL, a través de teóricos como Raúl Prebisch y Celso Furtado en los años de 1950 a 1970, influenciaron en los gobiernos latinoamericanos en la definición de sus políticas económicas y de integración regional hasta los años 80. Tales ideas de carácter desenvolvimentista se veían como solución para que los países de la región mejorasen su posición en la economía mundial, partiendo de una visión centro-periferia del sistema internacional.

Es así que, la idea clave que dirigió el movimiento de la integración en la región era la de contribuir para el desenvolvimiento industrial de los países, creando un mercado consumidor intrarregional, disminuyendo así la dependencia del comercio internacional. Se podría decir que la tentativa de negociación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)<sup>3</sup> por parte de los Estados Unidos con los países de América Latina en los años de 1990 puede ser comprendida como un ejemplo de iniciativa del regionalismo abierto en la región (HONORIO, 2013, p. 17).

Por su lado, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), creado en 1991 por medio de la firma del Tratado de Asunción por Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay puede ser entendido como una iniciativa influenciada en los ideales del regionalismo abierto, pues buscó crear una zona de libre comercio entre los países y la reducción de las tarifas aduaneras con el establecimiento de la Tarifa Externa Común (TEC). Sin embargo, el MERCOSUR, por ser una unión aduanera, puede ser visto también como una respuesta y resistencia al ambiente de liberalización económica mundial, específicamente al proceso de expansión de los Tratados de Libre Comercio (TLC) norteamericanos en la región, como por ejemplo la tentativa de

---

<sup>3</sup>Propuesta de Estados Unidos lanzada en la Iniciativa para las Américas por el gobierno George Bush en 1990 y oficialmente articulada a partir de la I Cúpula de las Américas en 1994, durante el gobierno de Clinton (BASTOS, 2012).

Brasil y Argentina de impedir que Uruguay y Paraguay firmen TLCs con los Estados Unidos (HONORIO, 2013, p.20).

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es otro organismo importante en América Latina, creado en 1959, como una representación del Banco Mundial<sup>4</sup> para la región. La principal fuente de actuación del BID es el ofrecimiento de préstamos a los países para la realización de proyectos de desenvolvimiento. Dicho organismo apoya iniciativas regionales mediante la producción y divulgación de informaciones y de financiamientos de programas de cooperación técnica.

Es así que el BID realiza un estudio sobre el regionalismo suramericano de la década de 1990 titulado “Beyond Borders: The New Regionalism in Latin America”. Este relatorio fue lanzado en el 2002, resaltando las principales iniciativas en la misma perspectiva de análisis del estudio de la CEPAL, por considerar importante la interacción entre la globalización y la regionalización por los países al formular sus estrategias de integración regional, calificando al regionalismo de los años 90 como nuevo regionalismo. Este “Nuevo Regionalismo” se encontraría en oposición a las estrategias de integración regional desarrolladas hasta la década de 1980 y que en teoría comparte los mismos objetivos de la integración regional colocada por el regionalismo abierto de la CEPAL (HONORIO, 2013, p. 23).

En ese sentido, es interesante el estudio del BID, ya que menciona que el nuevo regionalismo debería implicar acciones que vayan más allá de los temas comerciales y económicos, abarcando más bien, temas de desarrollo social, de infraestructura física y de reducción de las asimetrías sociales<sup>5</sup>. Sin embargo, todos los esfuerzos del regionalismo abierto para la profundización de la integración regional en América del sur no fueron suficientes.

Los autores Veiga y Ríos (2008) colocan dos diagnósticos sobre las razones que no consiguieron desarrollar las iniciativas del regionalismo abierto: 1) dificultades en la armonización de las asimetrías económicas, productivas, político-institucionales y en el padrón de inserción internacional de los países de la región. Esas diferencias llevan a los

---

<sup>4</sup>Desde su concepción en 1944, el Banco Mundial ha pasado de ser una entidad única a un grupo de cinco instituciones de desarrollo estrechamente relacionadas: El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF); La Asociación Internacional de Fomento (AIF); La Corporación Financiera Internacional (IFC); El Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (MIGA) y El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) (GRUPO DEL BANCO MUNDIAL, 2015).

<sup>5</sup>Los temas de desenvolvimiento vuelven a ser tomados de manera más importante en las agendas de los países latinoamericanos con el estudio del BID, debido a que éste amplió el entendimiento del regionalismo latinoamericano al señalar que las iniciativas de integración constreñidas por la liberación comercial de los años 90 se enfocaban apenas en la abertura comercial y tarifaria, revelando la necesidad de ir más allá (HONORIO, 2013, p.24).

gobiernos a tomar posturas defensivas en relación a sus economías nacionales y por lo tanto, imposibilita la evolución de lograr una integración más profunda como una unión aduanera. 2) una visión crítica de las reformas liberales y de la integración regional basada en el modelo que negligenció temas de desenvolvimiento, culturales y sociales (VEIGA; RÍOS, 2008).

Lima y Coutinho (2007) califican como regionalismo estructural a esa nueva fase de regionalismo suramericano, caracterizada por moderados resultados de desenvolvimiento de las reformas liberales y por gobiernos alineados a la izquierda a partir de 2002 (LIMA; COUTINHO, 2007).

Los autores Veiga y Ríos señalan que el regionalismo pos-liberal emerge en América del Sur introduciendo nuevas reflexiones en la agenda de integración; es decir que en ese contexto nuevas iniciativas son lanzadas, nuevos objetivos son definidos, nuevas prioridades temáticas son propuestas y nuevos actores sociales ganan lugar como supuestos beneficiarios de la integración. Un ejemplo claro de esto es la iniciativa de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CASA), debido a que en su agenda se priorizan, en el área económica, temas no comerciales que antes ocuparon poco espacio en la agenda de integración de los años 90 (VEIGA; RÍOS, 2008).

La lectura de los autores nos indica entonces, que el regionalismo sudamericano a lo largo de la década del 2000, hace un traslado de su agenda puramente comercial para nuevos cuestionamientos sobre el tema del desarrollo para la reducción de las desigualdades entre los países. Esto tiene que ver con la transformación de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CASA) para la Unión de las Naciones Sudamericanas (UNASUR)<sup>6</sup>, el surgimiento de la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA)<sup>7</sup> y el apareamiento de la IIRSA como propuesta de integración de infraestructura para la región justamente en un escenario de regionalismo marcado por características pertenecientes a los dos movimientos del regionalismo en la región (HONORIO, 2013, p, 27).

## **1.2 Surgimiento de la IIRSA**

Para el año 2000 en América del Sur se comienza a tener un conocimiento más sofisticado sobre las redes de transporte para la integración; sin embargo, no había

---

<sup>6</sup>La UNASUR fue creada por los presidentes suramericanos en 2008 como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los gobiernos de los doce países de América del Sur. Teniendo como objetivo principal el desarrollo de infraestructura para la interconexión de la región (IIRSA, 2012).

<sup>7</sup>El ALBA es un proyecto de colaboración y complementación política social y económica entre ciertos países de América Latina y el Caribe, promovida inicialmente por Cuba y Venezuela como contrapartida del ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas), impulsada por Estados Unidos.

experiencia en cómo estructurar con una visión territorial y de forma multisectorial un proceso de integración de infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones para la región.

De esta manera es que la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) aparece como una propuesta brasileña en la I Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, República Federativa de Brasil, donde doce países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela) buscan unirse en la búsqueda de una mayor integración con sus vecinos. Dicha reunión se realizó a invitación del entonces presidente Fernando Henrique Cardoso (en su segundo gobierno, 1999-2002) y vale mencionar la presencia del ex presidente peruano Alberto Fujimori (1990-2000) (PADULA, 2010).

Podemos ver entonces que el tema de la infraestructura en los años 2000 cobró una posición relevante para la inserción de las economías sudamericanas en el mercado internacional. En el propio Comunicado de Brasilia<sup>8</sup> se observa que las fronteras sudamericanas deberían dejar de ser un elemento de aislamiento y separación para volverse un medio de unión y circulación de bienes y personas, conformando un espacio de cooperación. Es decir, que la infraestructura en dicho momento es apreciada como una herramienta con capacidad de impulsar la integración regional.

Según la lectura de Raphael Padula, la creación de la IIRSA se realizó dentro de un conjunto ideológico y de gobiernos principalmente neoliberales en la región, bajo la lógica del regionalismo abierto, como un proyecto para formar un área de libre comercio regional para llevarla hacia la integración competitiva de la región en el ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas) y al mercado global (PADULA, 2010).

Es así que esta iniciativa aparece a partir de la idea de que la región necesitaba de un nuevo ordenamiento territorial que fuera de la mano de la infraestructura para poder hacerla posible y así conseguir un trabajo en conjunto para el beneficio de todas las partes.

La definición de la IIRSA encontrada en su sitio web señala:

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones de los doce países

---

<sup>8</sup>El Comunicado de Brasilia es un documento producido como resultado de la I Reunión de Presidentes. En ello los países refuerzan que la integración de América del Sur es esencial para la inserción del subcontinente en la economía mundial (Párrafo 12, Comunicado de Brasilia, 2000).

sudamericanos. La IIRSA tiene por objetivo promover el desarrollo de infraestructura bajo una visión regional, buscando la integración física de los países de América del Sur y lograr un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable (IIRSA, 2012).

El objetivo de la IIRSA era: (1) Impulsar proyectos (nuevos y ampliar los ya existentes) de infraestructura, según determinados criterios y principios establecidos; e (2) Identificar fórmulas innovadoras de apoyo financiero de manera de estimular la participación de inversionistas privados y movilizar todos los recursos posibles.

Es importante tener claro que la iniciativa y el liderato brasileño en la creación de la IIRSA son evidentes, debido dos factores: (1) La concepción de los Ejes Nacionales de Integración y Desarrollo, presentes en los planes multianuales brasileños desde el gobierno del presidente Fernando Henrique, influyeron en la planificación técnica de la IIRSA; y (2) Se basaron en la filosofía de atracción de atracción de capital privado para proyectos, presente principalmente en los procesos de privatización y concesión de infraestructura en Brasil (PADULA, 2010, p.158).

Para lograr los mencionados objetivos, nace el Plan de Acción 2000-2010, formulado en la reunión de Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de América del Sur, realizada en Montevideo, en diciembre de 2000, el cual estableció las líneas de acción principales de IIRSA y se ha constituido como marco de referencia para el desarrollo de sus actividades. Cabe resaltar que la mencionada IIRSA es el Foro Técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)<sup>9</sup> de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

En este contexto, el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) es invitado para ayudar en el nacimiento de IIRSA, presentando en la Reunión Presidencial el documento “Un Nuevo Impulso a la Infraestructura Regional en América del Sur”, lo que fue sentando las bases de esta Iniciativa.

De esa forma entonces, el documento desenvuelve los pilares de la IIRSA: i) construcción de una visión común de la infraestructura, trabajando con tres sectores: transporte, energía y comunicaciones; (ii) utilización del concepto de Ejes de Integración y Desarrollo (EIDS); e (iii) identificación y ordenamiento de una Cartera de Proyectos. De esta forma es que la IIRSA tiene como objetivo la creación de una red amplia de infraestructura para la conexión de los países del continente para fortalecer las relaciones económicas y el

---

<sup>9</sup>El COSIPLAN es la instancia dentro de UNASUR que tiene la responsabilidad de implementar la integración de la infraestructura regional (IIRSA, 2012).

flujo de personas a través de una cartera de proyectos en diversas áreas de actuación (IIRSA, 2012).

Como señala el propio informe de la IIRSA<sup>10</sup>, ésta en 2003 se enmarcó en un proceso de innovación institucional que fue conocido como la primera fase de la planificación territorial indicativa. Este nuevo momento sirvió para enmarcar el segundo período de gestión que se basó en el desarrollo y la aplicación de una metodología de planificación territorial apoyada en la opinión de conocedores de la realidad de los proyectos, zonas y países involucrados.

A su vez, esta metodología facilitó el proceso de construir consensos entre los países alrededor de una cartera común de proyectos y decidir sus prioridades. Este proceso culminó con la adopción en 2004 de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (AIC) donde los doce países ordenaron y consensuaron una Cartera de más de 350 proyectos de integración, agrupados en 40 Grupos.

Se puede decir que en algunos casos, el contexto de esta época experimentaba restricciones fiscales, limitada capacidad de endeudamiento público, así como una dificultad de mayor participación del sector privado en infraestructura; por lo que el foco en un conjunto de proyectos estratégicos para la integración era fundamental, ya que ampliaba la posibilidad de su ejecución y el establecimiento de prioridades por parte de los gobiernos (HONORIO, 2013).

### **1.2.1 BID, CAF y FONPLATA**

La IIRSA fue creada como proyecto regional dirigido por instituciones financieras multilaterales que actúan en la región y forman el Comité de Coordinación Técnica (CCT) de la IIRSA: el BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Por su lado, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) fue creado en 1959 como entidad financiera del sistema de la Organización de Estados Americanos (OEA) para apoyar el desarrollo de América Latina y el Caribe. El fornecimiento de préstamos a los países se dan en las esferas nacionales, subnacionales, así como a las instituciones públicas autónomas. Los

---

<sup>10</sup>“IIRSA Diez años después: sus logros y desafíos.” Elaborado por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) de la IIRSA: Banco Interamericano de Desarrollo (BID); CAF, Banco de Desarrollo de América Latina; y, Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) en 2011.

propietarios del BID son los 47 países miembros. De estos, 26 son de América Latina y los otros son EEUU, Canadá y países europeos y asiáticos (HONÓRIO, 2013).

El BID financia dos institutos, el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL)<sup>11</sup> y el Instituto Interamericano para el Desarrollo Social (INDES), dedicados a investigar y ofrecer capacitación en áreas que respalden las iniciativas de la institución con respecto al desarrollo y la integración socio-económica de América Latina y el Caribe (DOUROJEANNI, 2006).

La idea de una Corporación Andina de Fomento (CAF) comenzó a concretarse en 1966, tras la firma de la Declaración de Bogotá, en la que estuvieron presentes el gobierno anfitrión, Chile, Venezuela, Ecuador y Perú; mientras que el gobierno de Bolivia se adhirió en 1967. La Declaración de Bogotá, principal formador del Grupo Andino y de la CAF, aprobó un programa de acción inmediata para los países andinos, el cual guardaba la aplicación de medidas de integración económica y la coordinación de las políticas de los países participantes en materia comercial, industrial, financiera y en servicios de cooperación técnica.

Así también, se propuso la creación de una Corporación de Fomento. Ya para los años de 1967, la Comisión Mixta colocó las bases de la CAF y el 7 de febrero de 1968 los gobiernos de los países miembros suscribieron su convenio constitutivo, concibiendo a la entidad como un banco múltiple y agencia de promoción del desarrollo y de integración andina. Dos años más tarde, el 8 de junio de 1970, la CAF inició formalmente sus operaciones, fijando su sede en Caracas, Venezuela (DOUROJEANNI, 2006).

La CAF se autodefine como una institución financiera multilateral que apoya el desarrollo sostenible de sus países accionistas y la integración regional. Atiende a los sectores público y privado suministrando productos y servicios financieros múltiples a una amplia cartera de clientes, constituida por los gobiernos de los Estados accionistas, instituciones financieras y empresas públicas y privadas. Es interesante encontrar dentro de su discurso como declara que en sus políticas de gestión integra las variables sociales y ambientales e incluye en sus operaciones criterios de ecoeficiencia y sostenibilidad (DOUROJEANNI, 2006).

---

<sup>11</sup>El INTAL ha sido el responsable directo, dentro de la estructura del BID, en la promoción de la IIRSA.



Sin embargo, con respecto a lo anterior, no encontramos en los documentos de la CAF específicamente cuáles son esas variables y criterios ambientales que son tan importantes para la ejecución de infraestructuras en zonas sensibles como la Amazonía por ejemplo.

Las iniciativas para crear el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) datan de fines de los años 1960s y se materializaron en 1969, durante la I Reunión Ordinaria de los Cancilleres de la Cuenca del Plata, donde se suscribió el Tratado de la Cuenca del Plata. El Fondo tiene sus primeras funciones en 1970. Su objetivo es promover el desarrollo armónico y la integración de los 5 países de la cuenca, o sea Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, brindando apoyo técnico y financiero a las iniciativas de esos países (DOUROJEANNI, 2006).

Durante los tres años iniciales de IIRSA se puso en marcha el plan organizativo de la Iniciativa. El máximo organismo es el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), integrado por ministros de Estado de cada país. Ellos suelen ser los ministros de transportes, pero algunos países son representados por ministros de planeamiento o de infraestructura. Su función es promover la ejecución de los proyectos. Todas estas instancias reciben apoyo técnico y financiero del Comité de Coordinación Técnica (CCT) que es conformado por las instituciones financieras promotoras que ya mencionamos (DOUROJEANNI, 2006).

### **1.2.2 Principios orientadores, Ejes de integración y Desarrollo, Planificación.**

Desde sus principios, la IIRSA estableció siete principios orientadores básicos que guían sus acciones para la integración física regional. Los principales principios son el regionalismo abierto y la Coordinación Público-Privada, seguidamente se encuentran los Ejes de Integración y Desarrollo (EID); Sustentabilidad Económica, social, ambiental y político-institucional; Aumento del Valor Agregado del Producto; Tecnologías de Información; y Convergencia Normativa. Tales principios tienen el objetivo de guiar las acciones de los gobiernos y las instituciones financieras involucradas, que forman el (CCT) Comité de Coordinación Técnica (BID, CAF y FONPLATA) (PADULA, 2010, p. 163).

La Coordinación Público-Privada tiene la función de compartir entre los gobiernos y el sector privado las acciones, coordinaciones, responsabilidades financieras y financiamiento de inversiones; así como también iniciativas para conseguir un ambiente adecuado a la participación privada en el ámbito de la integración de la infraestructura (PADULA, 2010, p. 163).

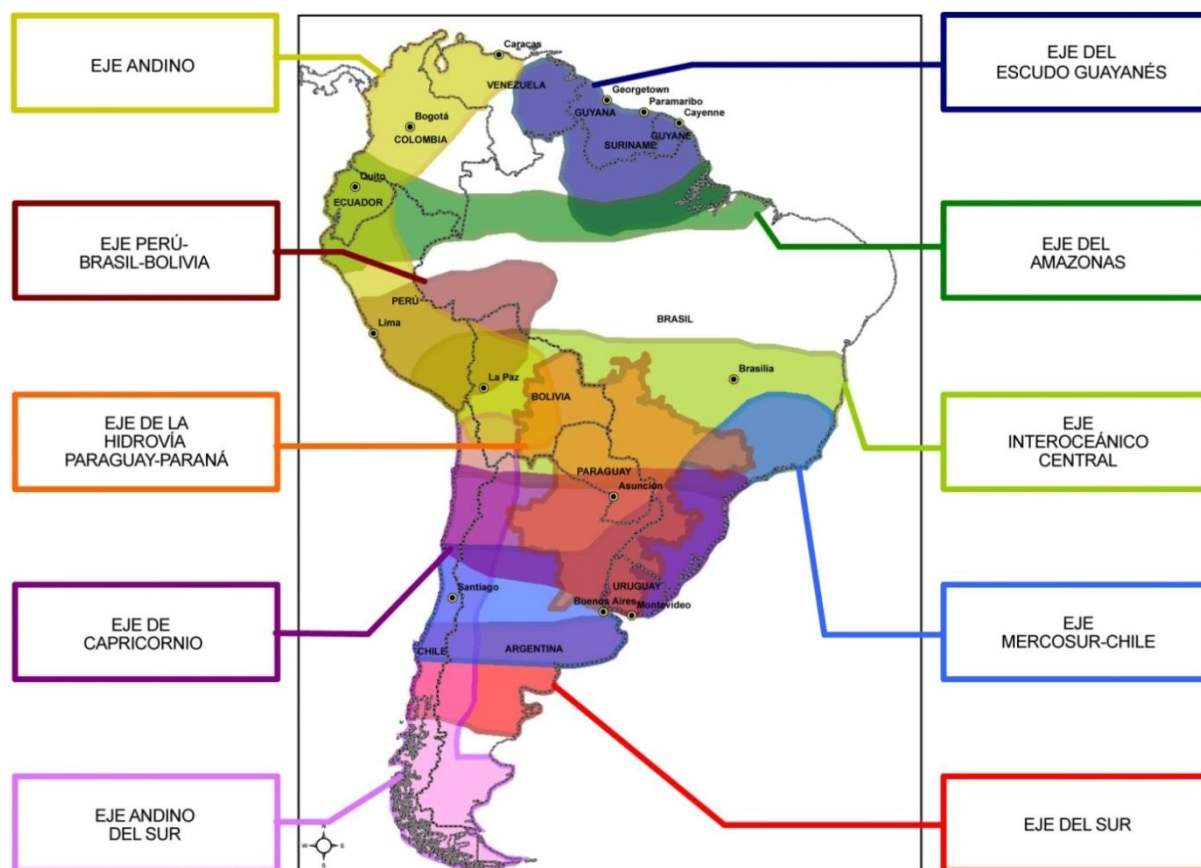
Una característica importante de dichos principios fundamentales para las acciones de la IIRSA es que se relacionan directamente con el diseño geográfico de sus Ejes de Integración, volcados “hacia afuera”; por lo que se encontraría influenciado por el regionalismo abierto, debido también al interés de priorizar los corredores de exportación para la inserción en los flujos internacionales de comercio (PADULA, 2010, p. 163).

Con respecto a los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDS), encontramos que éstos constituyen el principal enfoque del Plan de Acción de la IIRSA. Los EIDS organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. Es decir, son franjas multinacionales de territorio en donde se encuentran los espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EIDS se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (IIRSA, 2012).

En IIRSA se han identificado diez EIDS, los cuales se pueden apreciar mejor en la próxima figura:

1. Eje Andino.
2. Eje Andino del Sur.
3. Eje de Capricornio.
4. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
5. Eje del Amazonas.
6. Eje del Escudo Guayanés.
7. Eje del Sur.
8. Eje Interoceánico Central.
9. Eje MERCOSUR-Chile.
10. Eje Perú-Brasil-Bolivia

**Figura 1 – Mapa de los Ejes de Integración y Desarrollo**



Fuente: IIRSA (www.iirsa.org)

De esta forma, el diseño geográfico de los EIDS tendría que ver directamente con la racionalidad económica neoliberal. Para Verдум (2007, p.6) “La llamada ola neoliberal en los años 1980-1990 hizo posible el desarrollo de una visión geoeconómica más abierta al comercio internacional en la región sudamericana (regionalismo abierto)”.

Según Rosario Duarte (2008)<sup>12</sup>, los EIDS funcionarían como una construcción de puentes articulando el territorio regional que permita unir las islas existentes en la región, las cuales concentran densidad poblacional y están separadas por obstáculos naturales (Selva Amazónica, Cordillera de los Andes y ríos que dificultan las conexiones Norte-Sur, como el Amazonas, el Pantanal y el Istmo Centroamericano) (DUARTE, 2008).

Los EIDS son complementados por el enfoque en el desarrollo de las acciones en los llamados Procesos Sectoriales de Integración (PSI). Es así que un PSI tiene por objeto

<sup>12</sup>Rosario Duarte fue Coordinadora Nacional del Perú en la IIRSA, del Ministerio de Relaciones Exteriores, y trabajó en 2012 como consultora de la IIRSA (PADULA, 2010).

identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo y la operación de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos. Estos PSI fueron divididos en los siguientes temas: Instrumentos de Financiamiento; Integración Energética; Pasos Fronterizos; Tecnologías de Información y Comunicaciones; Transporte Aéreo, Transporte Marítimo y Transporte Multimodal (PADULA, 2010, p.166).

Siguiendo a Padula (2010), la primera fase fue durante la gestión 2003-2004, donde se buscó un trabajo participativo de los países, con la intención de agrupar y ordenar proyectos para formar la cartera. Con el establecimiento de los proyectos en EIDS, se destacaron dos análisis por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y las Coordinaciones Nacionales: (i) impactos sobre el desarrollo sustentable, en su dimensión económica, social y ambiental y (ii) factibilidad en su implementación, derivada de su viabilidad técnica y capacidad de acceso al financiamiento: marco regulatorio e institucional, riesgos ambientales, condiciones de operación y ejecución, capacidad de atraer inversiones y convergencia política en los proyectos.

Al conseguir la evaluación de los agrupamientos de proyectos, en base a los criterios de la Cartera de Proyectos de la IIRSA, se llegó a la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010<sup>13</sup> (AIC), que guarda un grupo de proyectos considerados como de alto impacto para la estructuración de la integración física regional. Así es que la segunda fase de Planificación Territorial de la IIRSA, durante la gestión de 2006, mediante un Plan de Acción aprobado por los países, mostraba un enfoque por la búsqueda de la articulación de iniciativas políticas de desarrollo económico, social y ambiental, dentro de los EIDS, complementarios a los proyectos de integración física identificados (PADULA, 2010).

Sin embargo, destacamos la idea de Duarte (2008):

El objetivo es construir, no solamente corredores para facilitar los flujos de carga, sino también para propiciar el desarrollo. Este es el salto cualitativo que implica una noción de Ejes de Integración y Desarrollo. Esto no va a pasar solamente con infraestructura. Requiere una agenda interna de promoción del desarrollo. Requiere acciones de acompañamiento que hagan posible el máximo aprovechamiento, por parte de las empresas y las regiones interiores de América del Sur, de los beneficios esperados de las conexiones interoceánicas. Todo esto implica un enfoque sustentable a largo plazo, para el cual los temas de la agenda deben convertirse en políticas de Estado (DUARTE, 2008, p. 58).

---

<sup>13</sup>La Agenda de Implementación Consensual (2005-2010) se consolidó en la III Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada en Cusco, Perú en 2004.

La AIC posee 31 proyectos a partir del Plan de Acción realizado para la IIRSA y el valor total es de casi 7 millones de dólares. Los 31 proyectos están divididos: en el sector infraestructura, 28 son del área de transportes, 1 en el área de energía, y 2 en el área de comunicaciones, según la distribución geográfica, son 16 proyectos nacionales, 12 binacionales, 1 trinacional y solamente 2 proyectos regionales; según el área de transporte, de los 28 proyectos, 24 son carreteros, 2 hidroviarios, 2 ferroviarios –además de 1 por ductos, el gasoducto Noroeste argentino, identificado como proyecto en el área de energía (PADULA, 2012).

En la siguiente tabla se puede encontrar la agrupación de los 31 proyectos:

**Tabla 1 – Distribución de los proyectos de la AIC (2005-2010)**

<b>NACIONALES</b>	<b>BINACIONALES</b>	<b>TRINACIONALES</b>	<b>REGIONALES</b>
16	12	1	2(telecomunicaciones)
Transportes	Energía	Comunicaciones	
28	1	2	
Carreteros	Ferrovianos	Hidroviarios	Por ductos
24	2	2	1

Fuente: (PADULA, 2012)

De la siguiente forma, también se muestra de manera general la localización de los 31 proyectos de la AIC (2005-2010) como se ve en la siguiente figura:

**Figura 2 – Mapa de los 31 proyectos de la AIC (2005-2010)**



Fuente: IIRSA ([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org))

### 1.2.2 Perú en la IIRSA

Como hemos podido apreciar anteriormente la dimensión de la conformación de la IIRSA, en este momento es necesario introducir de manera más detallada el papel del gobierno peruano con relación a esta iniciativa. De esta forma, encontramos sustento en la propia página web oficial de la IIRSA, puesto que muestra la participación de Perú en varios proyectos de integración regional dentro del último EIDS denominado Perú-Brasil-Bolivia como vemos a continuación:

**Tabla 2 – Cartera de Proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia**

EJE	PAÍ	SEC	NOMBRE PROYECTO
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE JULIACA</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE AREQUIPA</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G01	<u>PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) PERÚ - BRASIL</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) PERÚ - BRASIL</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G01	<u>PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA I</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>CARRETERA COBIJA - EL CHORO - RIBERALTA</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>CARRETERA YUCUMO - TRINIDAD</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>CARRETERA COBIJA - EXTREMA</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>PASO DE FRONTERA SAN LORENZO (PERÚ) - EXTREMA (BOLI</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G02	<u>PASO DE FRONTERA SAN LORENZO (PERÚ) - EXTREMA (BOLI</u>

PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G03	<u>NAVEGACIÓN DEL RÍO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO Y GUAJARÁ-MIRIM</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G03	<u>HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE I - BOLIVIA)</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G03	<u>HIDROVÍA ICHILO - MAMORÉ</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G03	<u>NAVEGABILIDAD DEL RÍO BENI</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G03	<u>HIDROVÍA MADRE DE DIOS Y PUERTO FLUVIAL</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G03	<u>COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIR</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G03	<u>HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G03	<u>HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G03	<u>LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTR</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL)</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G02	<u>PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL)</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	PEF	G01	<u>TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SA JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G02	<u>PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BOI	G02	<u>PUENTE INTERNACIONAL SOBRE IGARAPÉ RAPIRAN ENTRE PLÁCIDO DE CASTRO (BRASIL) Y MONTEVIDEO (BOLIVIA)</u>
PERÚ-BRA BOLIVIA	BR/	G02	<u>PUENTE INTERNACIONAL SOBRE IGARAPÉ RAPIRAN ENTRE PLÁCIDO DE CASTRO (BRASIL) Y MONTEVIDEO (BOLIVIA)</u>



PERÚ-BRA BOI G02 PASO DE FRONTERA TILALI (PERÚ) - PUERTO ACOSTA (BOLIVIA)  
BOLIVIA

PERÚ-BRA PEF G02 PASO DE FRONTERA TILALI (PERÚ) - PUERTO ACOSTA (BOLIVIA)  
BOLIVIA

Fuente: IIRSA (www.iirsa.org).

La propia IIRSA (2012) señala que este EIDS tiene un área de influencia que vincula los nodos en la triple frontera de Bolivia, Brasil y Perú como vemos a continuación:

**Figura 3 - Mapa de la Ubicación y Área de Influencia del Eje Perú-Brasil-Bolivia**



Fuente: IIRSA (www.iirsa.org).

La región que se encuentra pintada de naranja abarca los departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno de Perú. Los departamentos de Pando, Beni y La Paz de Bolivia; y los estados de Acre y Rondonia de Brasil y su área de influencia definida para el Eje Perú-Brasil-Bolivia alcanza una superficie de 1.146.871 km<sup>2</sup>, representando un mercado de más de 10,2 millones de habitantes (IIRSA, 2012).

A continuación veremos en una tabla sus principales ciudades, pasos de frontera, y puertos marítimos y fluviales para poder comprender mejor la magnitud que abarca este EIDS.

**Tabla 3 - Superficie, Población, Principales Ciudades, Pasos de Frontera y Puertos Marítimos del Eje Perú-Brasil-Bolivia**

PAÍSES-UNIDADES-TERRITORIALES	SUPERFICIE KM <sup>2</sup>	POBLACIÓN HABITANTES 2008	PRINCIPALES CIUDADES	PASOS DE FRONTERA	PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES
<b>PERÚ</b>	<b>1.285.234</b>	<b>28.214.000</b>			
Tacna	16.076	297.228	Tacna	La Concordia	
Moquegua	15.734	166.258	Moquegua		Ilo
Arequipa	63.345	1.186.009	Arequipa		Matarani
Apurímac	20.896	416.013	Abancay		
Cusco	72.104	1.205.668	Cusco		
Puno	71.999	1.305.545	Puno	Desaguadero	
Madre de Dios	85.183	112.760	Pto. Maldonado	Iñapari	P. Maldonado
Área de influencia	345.337	4.689.481			
<b>BRASIL</b>	<b>8.514.877</b>	<b>189.612.814</b>			
Acre	152.581	680.073	Río Branco	Assis Brasil, Brasiléia	
Rondonia	237.576	1.493.566	Porto Velho	Guajará-Mirim	Porto Velho
Área de influencia	390.158	2.173.639			
<b>BOLIVIA</b>	<b>1.098.581</b>	<b>10.027.643</b>			

Pando	63.827	75.335	Cobija	Cobija	
Beni	213.564	430.049	Trinidad	Guayaramerín	
La Paz	133.985	2.756.989	La Paz, El Alto	Visviri	
Área de influencia	411.376	3.262.373			
<b>Total países del Eje</b>	<b>10.898.692</b>	<b>227.854.457</b>			
<b>Total área de influencia</b>	<b>1.146.871</b>	<b>10.125.493</b>			

Fuente: IIRSA (www.iirsa.org).

Como podemos ver en la tabla 3, con respecto al Eje Perú-Brasil-Bolivia, nos interesa saber que éste posee un área de influencia que abarca siete departamentos importantes del Perú y a su vez corresponde a tres de las regiones que el Perú posee (ejemplo: Arequipa en la costa, Cusco en la sierra y Madre de Dios en la selva); es decir que la dimensión de este EIDS abarca un inmenso territorio con diferentes relieves y características ambientales, sociales y económicas distintas. Este último eje de integración Perú-Brasil-Bolivia incluye 25 proyectos divididos en 3 grupos con una inversión estimada de US\$ 32.131.9 millones (Octubre de 2014).

**Figura 4 - Grupos Identificados en el Eje Perú-Brasil-Bolivia**

Grupos	Países involucrados
<b>Grupo 1:</b> Corredor Porto Velho - Rio Branco - Puerto Assis - Puerto Maldonado - Cusco/Juliaca - Puertos del Pacífico	Perú - Brasil
<b>Grupo 2:</b> Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz	Brasil - Bolivia
<b>Grupo 3:</b> Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni	Perú - Brasil - Bolivia

(IIRSA, 2012)

Si nos damos cuenta entonces, en el grupo 1 se encuentra la famosa Carretera Interoceánica Sur, el cual es el objeto de investigación del presente trabajo. Esta Carretera tiene como función estratégica abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la macro región Sur del Perú y los Estados de Acre y Rondônia de Brasil a través de su vinculación conjunta, y facilitar el acceso de dichos estados brasileños así como de la sierra y Amazonía peruanas hacia los mercados internacionales, en especial de la Cuenca del Pacífico, impulsando así el proceso de integración regional (IIRSA, 2012).

Es así que el 9 de diciembre del 2004, en la III reunión de presidentes sudamericanos<sup>14</sup> realizada en el Cuzco (Perú) para instituir la Comunidad Sudamericana de Naciones, el presidente de Brasil Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) y el presidente de Perú Alejandro Toledo<sup>15</sup> (2001-2006) acordaron iniciar de inmediato las obras de construcción de la carretera y los puentes que unirán la amazonia brasileña con la amazonia peruana.

La Carretera Interoceánica consistía en asfaltar una vía entre la pequeña ciudad fronteriza de Iñapari (Madre de Dios) y los puertos oceánicos de Matarani (Arequipa), San Juan de Marcona (Ica) e Ilo (Tacna), pasando por Puerto Maldonado y Puente Inambari (Madre de Dios) así como por las localidades de Quincemil y Marcapata hacia la capital de Cuzco y otro camino pasando por San Gabán y Macusani, que se dirige hacia la capital de Puno, desde donde dos caminos, uno que pasa por Arequipa y el otro por Moquegua, llegan a los puertos mencionados (DOUROJEANNI, 2006).

La mencionada carretera está conformada por 5 tramos con un total de 2595.78 km como se muestra en el siguiente mapa:

---

<sup>14</sup>A partir de la III Reunión de Presidentes, los líderes de los países discutieron nuevos alineamientos para la integración regional como la reducción de las asimetrías entre los países, mayor coordinación política y surgió la propuesta de la CASA. El discurso antineoliberal fue característico en esta reunión.

<sup>15</sup>Alejandro Toledo es un político peruano que fue el primer presidente de origen indígena del Perú. Perteneciente al partido Perú Posible, ocupó la presidencia de la república entre 2001 y 2006. (BIOGRAFÍASYVIDAS.COM)

**Figura 5 – Mapa de los Tramos de la Carretera Interoceánica Sur**



Fuente: LA REPUBLICA. ([www.larepublica.com.pe](http://www.larepublica.com.pe))

### 1.3 Surgimiento de la propuesta de la Carretera Interoceánica Sur.

Es necesario retomar la reflexión del peruano Enrique Amayo sobre la importancia estratégica que posee la Carretera Interoceánica desde muchos años antes de convertirse en uno de los proyectos dentro de la IIRSA.

Para Amayo (2004), Euclides da Cunha<sup>16</sup> ya predecía desde inicios del siglo XX la importancia inigualable del Océano Pacífico, defendiendo que el acceso directo de Brasil al Pacífico, resultaría esencial para el futuro de su país. Tal acceso sería hecho principalmente por los ríos que conforman la cuenca amazónica, debido a que el mismo Amazonas, tiene su origen en los Andes y a una distancia relativamente pequeña del Océano Pacífico. La llegada de los Estados Unidos de América hasta el Pacífico había sido un hecho esencial para

<sup>16</sup>Euclides Rodrigues da Cunha nació en Cantagalo, Río de Janeiro el 20 de enero de 1866. Fue escritor, sociólogo, historiador e ingeniero brasileño. Murió en 1909 a los 43 años de edad (EUCLIDESDACUNHA, 2007).

transformar a ese país en gran potencia internacional; es así que su aspiración para Brasil era la misma, lo que lo indujo a explorar esa problemática (AMAYO; 2004).

Así es que se puede apoyar la idea del autor destacando que los tiempos de Euclides, la importancia del Océano Pacífico en el escenario mundial solo aumentó y esto se puede relacionar con la historia que posee la Carretera Interoceánica años después.

Conforme a lo anterior, el especialista peruano Marc Dourojeanni<sup>17</sup>, defiende que el surgimiento de la propuesta de la Interoceánica no es originado por la IIRSA. En efecto, el autor nos remonta hasta el año de 1981, donde existe un convenio de interconexión vial entre Brasil y Perú que preveía conexiones entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul, y entre Puerto Maldonado y Río Branco.

Es importante saber que dicha propuesta era muy antigua, expresados en el proyecto de construcción de la carretera Marginal de la Selva en los años 1960s. Entre Iñapari y Puerto Maldonado existe una trocha carrozable abierta a finales de los años 1970s, que reemplazó una trocha para acémilas elaborada en los años 1940s que evacuaba caucho y castañas.

Durante el gobierno de Fujimori (1990-2000) mejoró sustancialmente la vía en los años 1990s, inclusive construyó gran parte de los puentes, así como también se abrieron varias vías secundarias en los tramos Inapari-Puerto Maldonado-Puerto Inambari (DOUROJEANNI, 2006, p. 13).

De esa forma, vemos entonces que la Carretera Interoceánica no es nueva. El estudio de caso realizado por Dourojeanni confirma que en la región existe un pasivo ambiental y social significativo que deviene de los impactos producidos gradual y acumulativamente a partir de la construcción en las décadas de 1940 y 1950 de caminos de penetración a la amazonia desde Cuzco y Puno y, en especial, a partir de la primera trocha carrozable entre Puerto Maldonado y la frontera brasileña, que data de los años 1980s.

Es así que Dourojeanni en el mencionado estudio nos alerta sobre el riesgo de que los impactos ambientales y sociales aceleren su gravedad después del asfaltado de la carretera que comenzó a ejecutarse en 2004 después de la III Reunión de presidentes sudamericanos, cuando ya la obra hacía parte de la Cartera de Proyectos de la IIRSA.

---

<sup>17</sup>Marc Dourojeanni es Ingeniero Forestal, Mg. Sc. Conservación de Recursos Forestales, profesor desde 1970 y ex Decano de la Facultad de Ciencias Forestales de la Universidad Nacional Agraria La Molina. (Lima, Perú). Fundador y miembro de la Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza (PRONATURALEZA) (PRONATURALEZA, 2015).

### 1.3.1 Características Generales de la región de Madre de Dios

Para poder continuar con el conocimiento más detallado de la región de Madre de Dios, es importante recordar que esta zona es meramente amazónica, por lo cual merece una distinción de las demás regiones, debido a las características particulares que posee.

De esa forma, se apoya el aporte de Amayo (2008) sobre la importancia de tratar metodológicamente a la Amazonía como una región sudamericana compartida. Es decir, que esa región, como consecuencia de un proceso histórico particular, terminó siendo compartida por ocho países sudamericanos independientes (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela), miembros del Sistema del Tratado de Cooperación Amazónica (STCA)<sup>18</sup>. De tal manera es que el autor destaca que la problemática de la Amazonía como región sudamericana compartida constituye una totalidad por ser producto de una historia común (AMAYO; 2008).

Es así que entendiendo la dimensión que posee la región amazónica, ésta necesita ser tratada de manera particular en cada situación donde pueda ser afectada. Con todo lo anterior, resulta importante para esta investigación el conocimiento de la región de Madre de Dios debido a que éste departamento peruano presenta una ubicación estratégica al poseer frontera por el norte con Brasil y por el Este con Bolivia.

Madre de Dios tiene una superficie de 85 301 km<sup>2</sup> y por ser una zona amazónica, su parte más alta se localiza a 3,932 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.) y se divide en una parte de Selva Alta, que baja hasta los 600 (m.s.n.m.) y de allí hasta los 200 (m.s.n.m.), donde se encuentra su porción de Selva Baja. Todos sus ríos pertenecen a la cuenca del río Madre de Dios o, finalmente, a la del río Madeira (DOUROJEANNI, 2006).

Las cuencas de los ríos Purús y Acre son menores en territorio peruano pero se desplazan en Brasil. El 11 % del territorio (870,000 ha.) del departamento es considerado con potencial agrícola, el 14.5% (1,140,000 ha.) tiene potencial pecuario y el 59.8% (4,690,000 ha.) vocación forestal. El 14.6% restante (1,150,000 ha.) es tierra de protección, localizada principalmente en la Selva Alta. Las áreas protegidas cubren el 45.3% del territorio (3,639,000 ha.) y bosques de producción que cubren el 32.2% del ámbito (2,520,000 ha.). Las tierras disponibles para fines agropecuarios y turísticos abarcan el 19% del territorio (1,487,000 ha.) y las tierras indígenas adjudicadas (comunidades nativas) cubren el 2.6% (200,000 ha.) (DOUROJEANNI, 2006, p.30).

---

<sup>18</sup>El (STCA) originalmente era el Tratado de Cooperación Amazónica, el cual fue firmado en Brasilia, Brasil el 3 de julio de 1978, por los ocho países amazónicos: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela (AMAYO; 2008).

Continuando, la región es de las que posee mayor diversidad biológica conocida en el planeta. El Parque Nacional Bahuaja-Sonene alberga entre el 15 y el 17% de todas las especies de plantas del mundo en apenas 0.8% de la superficie de su territorio. Son 42,000 especies de plantas de las que de 40 a 46% son endémicas. Madre de Dios se caracteriza por tener los índices más altos del mundo en número de aves (11% de las aves conocidas), mamíferos en general (5% de las especies conocidas); la enorme riqueza biológica de Madre de Dios provocó que Puerto Maldonado, su capital, sea llamada alternativamente “la capital de la biodiversidad” y “la capital del ecoturismo” (DOUROJEANNI, 2006, p. 31).

Con respecto a las características sociales, se encontró que la población de Madre de Dios en el 2005 fue de 92,024 habitantes<sup>19</sup>; mientras que para 2015 la población es de 137 316 habitantes (0,4 por ciento del total nacional), siendo el departamento menos poblado a nivel nacional. La provincia de Tambopata representa el 72,4 por ciento de la población, la provincia de Manú el 17,5 por ciento y la provincia de Tahuamanu el 10,1 por ciento. Asimismo, el 57,4 por ciento de la población total son varones y el otro 42,6 por ciento son mujeres. La tasa de crecimiento promedio anual de la población entre 2005 y 2015 fue 2,7 por ciento<sup>20</sup>.

El Índice de Desarrollo Humano para la Región Madre de Dios fue 0.601 para el 2003, ubicándola en el puesto 9 a nivel nacional (Perú 0.762, año 2003). Este índice califica a la Región en general en un rango de desarrollo humano medio. Si se compara internacionalmente, el IDH de Madre de Dios es equivalente al de India, país africano que está en el puesto 127 de 177 países (MINCETUR, 2007).

Siendo que en ocho de las 24 regiones del Perú el porcentaje de pobres se incrementó en lugar de reducirse, pese a que la pobreza se redujo en el Perú a 23.9% en el 2013, en el caso de Madre de Dios el aumento de pobres subió 1.4% un año después, según las cifras difundidas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)<sup>21</sup>.

En el ámbito económico, los datos señalan que para el año 2005, el Instituto Cuanto, estimó el PBI de Madre de Dios en 594 millones de soles, siendo el aporte de la región al PBI nacional es apenas el 0.4% siendo la Región de menor contribución al PBI. Su estructura productiva está dominada por el grupo primario de extracción forestal y minera (MINCETUR, 2007).

A modo de conclusión de éste primer capítulo, podemos enfatizar que el apareamiento de la IIRSA en el año 2000 como propuesta brasileña, generó un nuevo

---

<sup>19</sup>Datos del informe del Ministerio de Comercio de Exterior y Turismo (MINCETUR, 2007).

<sup>20</sup>Datos del informe del Banco Central de Reserva del Perú (BCRP, 2015).

<sup>21</sup>Datos de la página web del diario RPP Noticias (RPPNOTICIAS, 2014).



entendimiento para los temas de integración regional que fueran más allá de la agenda comercial tarifaria que caracterizaba a los años 90 y debe ser comprendida dentro de un discurso político y económico neoliberal de los gobiernos de la región.

Desde sus principios, la IIRSA estableció siete principios orientadores básicos que guían sus acciones para la integración física regional. Como ya mencionamos, son el Regionalismo Abierto y la Coordinación Público-Privada, seguidamente se encuentran los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDS); Sustentabilidad Económica, social, ambiental y político-institucional; Aumento del Valor Agregado del Producto; Tecnologías de Información; y Convergencia Normativa. Tales principios tienen el objetivo de guiar las acciones de los gobiernos y las instituciones financieras involucradas, que forman el (CCT) Comité de Coordinación Técnica (BID, CAF y FONPLATA).

Seguidamente nos profundizamos en el último EIDS denominado Perú-Brasil-Bolivia y encontramos gran participación del gobierno peruano en varias obras de infraestructura. Esto nos sirve para poder evaluar más a fondo y específicamente el caso de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú, ya que ésta obra pertenece a la mencionada EIDS.

## **CAPITULO II: Impactos de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú.**

La carretera Interoceánica entre Brasil y Perú se justifica, por una parte, en la creación de un acceso de los productos brasileños hacia los puertos peruanos del Pacífico y, por otra, en la promoción del “desarrollo” de la región sur del Perú (DOUROJEANNI, 2006).

Como recordamos, la obra en territorio peruano consiste en asfaltar o mejorar 2,586 Km. de carreteras entre la pequeña ciudad de Iñapari (Madre de Dios), en la frontera con el Brasil, y los puertos de la costa sur peruana. La parte amazónica de la obra, atraviesa las regiones amazónicas de Madre de Dios, Cuzco y Puno, entre 200 m.s.n.m. y más de 4,000 m.s.n.m. La obra fue estudiada, licitada, concedida, parcialmente financiada e iniciada entre 2003 y marzo de 2006, interconectándose con el sistema vial brasileño, permitiendo el tránsito por carretera asfaltada entre los puertos oceánicos del Atlántico y los del Pacífico.

La región amazónica por la que atraviesa la carretera es la más natural que queda en la Amazonía peruana y posee una de las mayores concentraciones de biodiversidad del planeta. También sirve de refugio a un número considerable de grupos indígenas que viven en aislamiento voluntario.

Con todo, el mejoramiento de esta carretera es de suma importancia en términos de riesgos para los esfuerzos mundiales de conservación de la biodiversidad y de respeto por los derechos de las últimas poblaciones humanas que viven sin o con muy poco contacto con la sociedad moderna. Es preocupante que con el tiempo se agraven los problemas ambientales y sociales característicos de la construcción y operación de carreteras en regiones amazónicas (DOUROJEANNI, 2006).

De esta manera, continuando con la investigación es necesario tratar el tema de los impactos de la Carretera Interoceánica, destacando que nos enfocamos en la región de la Amazonía Sur del Perú y más detalladamente en el Departamento de Madre de Dios, debido a nuestra preocupación por zonas tan sensibles como la Amazonía ya que ésta posee particularidades diferenciadas con otras regiones, por ejemplo con la Costa y Sierra del Perú.

Para la realización de este capítulo, encontramos un gran aporte del Ingeniero Agrónomo, Ingeniero Forestal y Doctor en Ciencias Mark Dourojeanni, quien realizó un estudio de caso de la Carretera Interoceánica en el año 2006, realizando entrevistas con los principales actores del proyecto en Lima, Cuzco y Puerto Maldonado, recorrió el área de la carretera propuesta, entrevistó autoridades locales, líderes de agrupaciones locales, indígenas, campesinos, comerciantes, mineros y otros.

El estudio de caso del Doctor Dourojeanni se caracteriza por ser una recopilación de datos fundamentales para entender la magnitud que posee esta obra de infraestructura en la Amazonía peruana y es también un estudio que contempla opiniones de diversos autores que alertaron sobre el riesgo de que los impactos ambientales y sociales acelerarían su gravedad después del asfaltado y mejoría de la carretera.

Así también, el autor confirma que en la región existe un pasivo ambiental y social que deviene de los impactos producidos gradual y acumulativamente a partir de la construcción en las décadas de 1940 y 1950 de caminos de penetración a la Amazonía desde Cuzco y Puno y, en especial, a partir de la primera trocha carrozable entre Puerto Maldonado y la frontera brasileña, que data de los años 1980s (DOUROJEANNI, 2006).

El autor advierte que los impactos ambientales más probables, vistos en un horizonte de más de 10 años, incluyen: rápido incremento de la deforestación, degradación de bosques naturales, invasión de áreas protegidas, mayor incidencia de incendios forestales, expansión del cultivo de la coca, explotación anárquica de oro, degradación del ambiente urbano, pérdida de biodiversidad, incremento de la caza y la pesca, y reducción de la amplitud y calidad de los servicios ambientales, en especial en torno al recurso hídrico, que causará mayores problemas pues abarca inundaciones, aluviones y el delicado tema de la calidad del agua para consumo humano.

Por otro lado, los impactos sociales más acentuados se manifestarán con relación a los indígenas en aislamiento voluntario, el incremento de la migración andina hacia la región amazónica, la invasión de tierras indígenas en general, los conflictos por la tierra y por su regularización, el incremento de la pobreza urbana y la falta de servicios públicos en barrios marginales, el aumento de las actividades ilegales y la disminución de la seguridad pública, así como la pérdida de valores culturales tradicionales, entre otros (DOUROJEANNI, 2006).

## **2.1 Impactos ambientales directos e indirectos probables**

De acuerdo con Dourojeanni (2006), los impactos ambientales de la mejora de la Interoceánica serán directos e indirectos.<sup>22</sup> Los impactos directos son los que ocurren en el llamado “derecho de vía” de las carreteras o muy próximos a éste, en una faja de más o menos un kilómetro a cada lado de la vía. Se denomina impacto indirecto a los que pueden ocurrir a distancias mayores. Esta distancia, para condiciones amazónicas, es generalmente estimada en

---

<sup>22</sup>Es importante señalar que Dourojeanni publicó su estudio de Caso de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú en el año 2006, por lo tanto, su trabajo es una advertencia de los impactos que probablemente sucederán a lo largo del tiempo.

50 Km. a cada lado de la carretera en un plazo de 10 años pero se puede extender mucho más lejos si el impacto se evalúa sobre un plazo mayor. Por otro lado, el autor señala que este criterio se aplica en general a la deforestación, pero si se aplica a otros impactos (como la degradación de bosques por explotación o por descremado, o a su influencia sobre las costumbres locales y la salud pública, o sobre los pueblos indígenas poco o no contactados) el área de influencia indirecta puede llegar a centenas de kilómetros a cada lado.

En el caso de los impactos ambientales de la carretera Interoceánica se debe tomar en cuenta entre la parte más o menos plana de la carretera (de 200 a 600 m.s.n.m.) y la parte en que ésta comienza a ascender a los Andes, pasando de los 600 m.s.n.m. a más de 4,000 m.s.n.m. (en Cuzco y Puno), donde enfrenta pendientes de montañas con más de 45° de inclinación (DOUROJEANNI, 2006).

A continuación, el autor expone los resultados de los estudios ambientales realizados, destacando que el capítulo ambiental del estudio de factibilidad de la obra, aunque amplio, no configura un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), pues: 1) es esencialmente una compilación de informaciones disponibles no siempre actualizadas, 2) tiene muy poco análisis crítico y 3) se refiere casi con exclusividad a los probables impactos directos. Tampoco contempló sus impactos en la muy próxima región fronteriza de Bolivia, donde existen dos áreas protegidas, pero lo más importante es señalar que el proyecto fue aprobado apenas con el estudio de factibilidad (sin disponer de estudios definitivos) por lo que las precisiones de la EIA son necesariamente limitadas (DOUROJEANNI, 2006, p. 58). Como el autor lo demuestra en la siguiente tabla:

**Tabla 4: Medidas anunciadas por el gobierno del Perú para limitar los impactos socio-ambientales**

<b>Medidas tomadas o anunciadas Instituciones públicas</b>	<b>Status</b>
-Estudio de factibilidad MTC, Proinversión.	Concluido y aprobado
-Evaluación de impacto socio-ambiental MTC.	En preparación, aprobado por etapas
-Evaluación socio-ambiental estratégica MTC.	Anunciado
-Programa Perú/CAF para Gestión Ambiental y Social Inrena.	Preparado pero no aprobado ni ejecutado
-Plan de Desarrollo en el ámbito de la Interoceánica Sur CND.	En preparación

-Zoneamiento ecológico-económico IIAP.	En preparación
-Estrategia Nacional de Desarrollo Fronterizo 2002-2021 CNDP.	En preparación
-Ordenamiento forestal Inrena.	En ejecución parcial
-Ordenamiento de tierras PETT.	En ejecución mínima
-Ordenamiento de asuntos indígenas Indepa.	En ejecución mínima
-Acción del Ministerio Público Ministerio de Justicia.	En ejecución parcial

Fuente: (DOUROJEANNI, 2006)

Seguidamente, encontramos que Dourojeanni (2006) realiza un resumen de los impactos ambientales directos probables con respecto a la mejoría de la Carretera como podemos ver en la siguiente tabla:

**Tabla 5 - Resumen de impactos ambientales directos probables durante la construcción de la Carretera Interoceánica.**

<b>Durante la construcción</b>	
<b>Tramos planos (Llanura amazónica)</b>	<b>Tramos Inclinaados (Selva Alta y Ceja de Selva)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deforestación a lo largo del derecho de vía.</li> <li>• Cambios moderados en el paisaje.</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna.</li> <li>• Apertura de cajas de préstamo de material.</li> <li>• Formación de pozas por represamiento, fomentando proliferación de mosquitos y diseminación de enfermedades.</li> <li>• Cortes y desvíos de cursos de agua e impacto en la biota acuática.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deforestación a lo largo del derecho de vía, mayor y más visible por los cortes en el terreno.</li> <li>• Cambios drásticos en el paisaje (de muy alto valore escénico) por la propia vía y sus cortes y por los derrumbes.</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna.</li> <li>• Apertura de cajas de préstamo de material, que acumulan agua.</li> <li>• Corte y desvíos de cursos de agua e</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alteración localizada de escurrimiento superficial y de recarga de acuíferos.</li> <li>• Caza y pesca indiscriminada por trabajadores.</li> <li>• Corte de taludes y uso de explosivos, lo que genera polvo y espanta a la fauna.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos.</li> <li>• Derrames de hidrocarburos.</li> <li>• Generación de ruidos y polvo por uso de explosivos y maquinaria pesada.</li> <li>• Construcción de caminos de servicio que repiten los impactos descritos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• impacto en la biota acuática.</li> <li>• Caza y pesca indiscriminada por trabajadores.</li> <li>• Corte de taludes y disposición de residuos en las laderas, interrumpiendo cursos de agua.</li> <li>• Generación de puntos permanentes de derrumbes y aluviones debido a la inestabilidad creada por la carretera.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos.</li> <li>• Derrames de hidrocarburos.</li> <li>• Generación de ruidos y polvo por uso de explosivos y maquinaria pesada.</li> </ul>
---	--

Fuente: (DOUROJEANNI, 2006)

A partir de la información presentada en la tabla, podemos ver que durante la construcción de la Carretera Interoceánica, el autor Dourojeanni adelanta una serie de impactos probables, de los cuáles, vamos a enfocarnos en algunos de mayor importancia, como es por ejemplo la deforestación, que se destaca debido a su ubicación en zonas de llanuras amazónicas, así como selva alta y ceja de selva, originando la mayor parte de los problemas subsecuentes, como erosión de suelos, pérdida de la diversidad biológica y disminución del valor de los servicios ambientales del bosque.

En Madre de Dios, la deforestación era estimada en el año 2000 en 151,626 ha. (1.8%), mientras que la deforestación en Puno alcanzaba ese año 69,209 ha. (5.7% de la parte selvática del departamento) pero en Cuzco ya era muy elevada, alcanzando 567,961 ha., o sea el 19.5% de la parte selvática del departamento. Ya para el año de 2005, la deforestación sumada de las partes amazónicas de los tres departamentos era ya de 860,000 ha. (DOUROJEANNI, 2006)

Dourojeanni (2006), nos explica también, que la experiencia revela que la caza y la pesca, esta última con dinamita, es prácticamente inevitable durante la construcción de la

obra, especialmente por la abundante disponibilidad de ese material, por lo que estas actividades no se realizan única ni principalmente en el área cercana a la obra; suele penetrar muchos kilómetros dentro del monte.

A continuación podemos ver los impactos ambientales directos probables durante la operación y mantenimiento periódico:

**Tabla 6 - Resumen de impactos ambientales directos probables durante la operación y mantenimiento periódico de la Carretera Interoceánica.**

<b>Durante la operación y mantenimiento periódico</b>	
Tramos planos (Llanura Amazónica)	Tramos inclinados (Selva Alta y Ceja de Selva)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación de la deforestación a lo largo del derecho de vía.</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna.</li> <li>• Proliferación de mosquitos y diseminación de enfermedades en pozas.</li> <li>• Alteración localizada de escurrimiento superficial y de la recarga de acuíferos.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos durante las obras de mantenimiento.</li> <li>• Derrames de hidrocarburos durante las obras de mantenimiento.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos ocasionados por accidentes de tránsito.</li> <li>• Generación de ruido por tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación de la deforestación a lo largo del derecho de vía.</li> <li>• Se amplía la degradación del paisaje.</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos durante las obras de mantenimiento.</li> <li>• Derrames de hidrocarburos durante las obras de mantenimiento.</li> <li>• Derrumbes y aluviones debido a la inestabilidad creada por la Carretera y por la creación de maquinaria de limpieza de los mismos.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos ocasionados por accidentes de tránsito.</li> <li>• Generación de ruido por tránsito.</li> </ul>

Fuente: (DOUROJEANNI, 2006)

Un punto importante a tratar sobre los impactos durante la operación y mantenimiento periódico de la obra, es que en la Selva Alta existen poblaciones de especies endémicas y raras o en extinción, como el gallo de las rocas (*Rupícola rupícola peruviana*), el cual, así como otras especies son impactadas por el ruido del tráfico de los vehículos. Así también, otro problema que destaca el autor es que durante la construcción, se suelen dejar abiertas y sin drenaje las cajas de préstamo de material, formándose lagunas que albergan cantidades considerables de mosquitos, vectores para enfermedades ya presentes en la región como la malaria y el dengue (DOUROJEANNI, 2006).

De la misma forma, durante la etapa de operación en la Selva Alta preocupa el riesgo de accidentes de tránsito con cargas peligrosas, por ejemplo: combustibles o, peor, los ácidos utilizados para producir pasta básica de cocaína, lo que puede determinar la esterilización completa sobre largas distancias de los cursos de agua que bajan tormentosamente y dónde ninguna medida control de tóxicos funcionará para tal accidente (DOUROJEANNI, 2006).

Posteriormente, Dourojeanni (2006) reúne también una lista de impactos indirectos probables que deben ser tomados en cuenta a partir de dos hechos importantes: 1) la carretera Interoceánica es transitable desde hace más de 40 años en sus tramos 2 (Urcos-Puente Inambari) y 4 (Azángaro-Puente Inambari), desde hace más de 30 años en su tramo 3 (Puente Inambari-Puerto Maldonado) y más de 20 años entre Puerto Maldonado e Iñapari y 2) en la región afectada de Madre de Dios, Cuzco y Puno se han dado impactos ambientales severos y acumulativos desde que las carreteras fueron transitables (DOUROJEANNI, 2006, p. 38).

**Tabla 7 – Resumen de impactos ambientales indirectos probables en el área de influencia de carreteras en la región amazónica.**

Indirectos (hasta 50 km a ambos lados)	Indirectos (en la región)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento de la deforestación, por agricultura legal e ilegal (migratoria) en suelos sin aptitud agrícola.</li> <li>• Incremento de la degradación del bosque por extracción forestal legal e ilegal sin manejo y sin reposición.</li> <li>• Incremento de la caza ilegal para comercio de carne, cueros y pieles, en especial, tráfico de animales vivos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impactos acumulativos de otras obras complementarias, como las programadas por la IIRSA (hidroeléctricas, otras carreteras, etc.)</li> <li>• Incremento de la degradación del bosque por extracción forestal sin manejo ni reposición.</li> <li>• Incremento de la caza ilegal para comercio de carne, cueros y pieles, y</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento de la pesca abusiva, frecuentemente con implementos ilegales, dinamita y tóxicos.</li> <li>• Pérdida de biodiversidad y rarificación o extinción de especies por deforestación, caza o pesca y contaminación.</li> <li>• Erosión de suelos por deforestación en laderas y mal manejo de suelos bajo uso agropecuario.</li> <li>• Contaminación química de suelos y agua por abuso de agroquímicos, procesamiento de estupefacientes o a consecuencia de la minería.</li> <li>• Reducción de servicios ambientales del bosque (ciclo de agua, fijación de CO<sub>2</sub>, etc.)</li> <li>• Invasión de áreas protegidas (i.e., parques nacionales)</li> <li>• Importante reducción del valor paisajístico y turísticos en la Selva Alta y Ceja de Selva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• en especial tráfico de animales vivos.</li> <li>• Invasión de áreas protegidas (i.e. parques nacionales)</li> <li>• Pérdida de biodiversidad y rarificación o extinción de especies.</li> </ul>
--	--

Fuente: (DOUROJEANNI, 2006)

Para tratar el tema de los impactos indirectos probables se necesita pensar siempre en los impactos que repercutirán a largo plazo y que se intensificarán si es que ya existen. Como pudimos ver en la tabla, existen una serie de impactos indirectos ambientales probables; sin embargo, es importante detallar lo que es la degradación del bosque por explotación.

Como nos informa Dourojeanni (2006), la explotación se realiza por etapas. Primero se empieza explotando las maderas “nobles” (como cedro y caoba), ya sea en forma mecanizada o utilizando motosierras. Luego se explotan en conjunto maderas “nobles” y otras de menor valor y, finalmente, extractores pequeños, usando apenas tractores agrícolas y motosierras (que tienen concesiones de reforestación) tiran de los bosques previamente

descremados las maderas “blancas” o “comunes”, configurando la última etapa de degradación del bosque.

La producción forestal del departamento de Madre de Dios alcanzó oficialmente unos 90,000 metros cúbicos en 2005 y continúa penetrando diariamente por medio de ríos o de caminos forestales que pueden extenderse mucho más de 50 Km. a partir de las carreteras principales. El 39% de esta producción proviene de concesiones forestales, pero el 46% sale de “permisos de deforestación para agricultura” y otro 15% de concesiones de reforestación (DOUROJEANNI, 2006).

Otra de las preocupaciones es la extracción forestal que también ha penetrado en varias áreas protegidas, como es el caso del parque nacional del Alto Purús y también en la reserva del Estado para pueblos indígenas en aislamiento voluntario, localizada en las secciones media y alta de los ríos Tahuamanu y de las Piedras, del mismo modo que en la reserva nacional del Tambopata y en la reserva comunal Amarakaeri (DOUROJEANNI, 2006).

Con todo esto, no es difícil percibir que una carretera de tal magnitud sea capaz de incentivar la explotación forestal legal o ilegal, pues la hace más rentable; así como es muy probable también que la explotación se intensifique y siga ocasionando perjuicios severos a la biodiversidad, poniendo en peligro los derechos de pueblos indígenas.

## **2.2 Impactos sociales y culturales probables**

En este momento es necesario tratar los impactos sociales directos e indirectos más probables de la construcción de la Interoceánica. Como señala Dourojeanni (2006), muchos de ellos ya ocurrían en una medida u otra y todos se han incrementado con las mejoras de la carretera ya realizadas por los gobiernos de Fujimori y de Toledo.

No existe duda de que todos estos impactos negativos se agravarán mucho con la obra propuesta y su subsiguiente uso. Las entrevistas realizadas por el especialista Dourojeanni, demuestran que esos problemas han aumentado exponencialmente en los últimos dos o tres años apenas con el anuncio del asfaltado y con la llegada de los primeros trabajadores de las empresas constructoras (DOUROJEANNI, 2006).

En la siguiente tabla podemos ver el resumen de su pesquisa:

**Tabla 8 – Impactos sociales y culturales directos e indirectos probables en la Carretera Interoceánica**

**Durante la construcción**

Tramos planos (Llanura Amazónica)	Tramos inclinados (Selva Alta y Ceja de Selva)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intranquilidad de comunidades nativas y tradicionales.</li> <li>• Aparición de prostitución, inclusive infantil.</li> <li>• Violación de mujeres y niños por trabajadores y otros abusos.</li> <li>• Inseguridad, que incluye robos y otros crímenes por trabajadores y nuevos llegados.</li> <li>• Litigios por expropiaciones, reasentamientos, afectaciones, sobreposiciones en derecho de vía y en propiedades tradicionales.</li> <li>• Alteraciones bruscas de actividades económicas.</li> <li>• Cambio acelerado del uso de la tierra y formación de minifundios y latifundios.</li> <li>• Ocupación desordenada de costados de la vía por viviendas, comercios y chacras.</li> <li>• Afectación del padrón cultural local por ingreso masivo de gente de otros lugares.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostitución, inclusive infantil.</li> <li>• Violación de mujeres y niños por trabajadores y otros abusos.</li> <li>• Litigios por expropiaciones, reasentamientos, afectaciones, sobreposiciones en derecho de vía y en propiedades tradicionales.</li> <li>• Alteraciones bruscas de actividades económicas.</li> <li>• Ocupación desordenada de costados de la vía por viviendas, comercios y chacras.</li> <li>• Eventual destrucción de restos arqueológicos.</li> </ul>

**Durante la operación y mantenimiento periódico (horizonte de 10 años)**

Tramos planos (Llanura Amazónica)	Tramos inclinados (Selva Alta y Ceja de
-----------------------------------	---

	Selva)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aculturación progresiva de comunidades nativas.</li> <li>• Invasión de tierras indígenas por agricultores, madereros y mineros y eventual matanza de indios por enfermedad o en escaramuzas.</li> <li>• Desplazamiento de poblaciones indígenas tribales, invasión de territorio de otros indios, inclusive en áreas protegidas y generación de conflictos entre ellos.</li> <li>• Continua prostitución, inclusive infantil y otras agregaciones sexuales.</li> <li>• Inseguridad pública se acrecienta en áreas urbanas y rurales (robos, asaltos y abigeato)</li> <li>• Continúan y se agravan los litigios por expropiaciones, reasentamientos, afectaciones, sobreposición de derechos de vía, invasiones y ocupaciones de tierras reclamadas por otros y por formación de latifundios y de minifundios.</li> <li>• Especulación con tierras y apropiación ilícita de tierras por ricos (latifundios) y por pobres (invasión y minifundio)</li> <li>• Continúan los cambios del uso de la tierra, con incremento de pecuaria y agricultura intensiva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continua prostitución, inclusive infantil y otras agregaciones sexuales.</li> <li>• Inseguridad pública se acrecienta en áreas urbanas y rurales.</li> <li>• Continúan los litigios por expropiaciones, reasentamientos, afectaciones, sobreposición de derechos de vía, invasiones y ocupaciones de tierras reclamadas por otros.</li> <li>• Continúan los cambios del uso de la tierra y formación de minifundios.</li> <li>• Continua ocupación desordenada de costados de la vía por viviendas, comercios y chacras.</li> <li>• Aumento de la población debido a nuevas llegadas de inmigrantes de otras regiones.</li> <li>• Especulación con tierras y apropiación ilícita de tierras.</li> <li>• Fomento al subempleo esclavizante (i.e. en minería o <i>garimpo</i> en extracción maderera)</li> <li>• Pérdida o alteración de valores culturales tradicionales.</li> <li>• Proliferación de cultivos ilegales (coca).</li> <li>• Eventual destrucción de restos arqueológicos.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de la población debido a nuevas llegadas de inmigrantes de otras regiones y degradación de servicios públicos y del ambiente en las ciudades y villas locales.</li> <li>• Estímulo a la formación de “barriadas” o <i>favelas</i> en las áreas urbanas.</li> <li>• Continua ocupación desordenada de costados de la vía por viviendas, comercios y chacras.</li> <li>• Facilitación e incremento de tráfico de drogas, armas, animales silvestres y del contrabando en general.</li> <li>• Fomento al subempleo esclavizante (i.e. en minería o <i>garimpo</i> en extracción maderera)</li> <li>• Pérdida o alteración de valores culturales tradicionales.</li> <li>• Eventual destrucción de lugares tribales sagrados.</li> </ul>	
---	--

Fuente: (DOUROJEANNI, 2006)

Como pudimos ver, uno de los impactos sociales más graves es sobre los indígenas que viven en aislamiento voluntario, debido a la reducción constante de sus territorios.

Ellos dependen esencialmente de la caza y la pesca para su alimentación, y la capacidad de soporte de los lugares en que se terminan refugiando es limitada. Así también, la invasión en territorios ajenos de grupos recién llegados provoca conflictos, como fueron observados en los años 1970s en el parque nacional del Manu, en el área de Tayakomé, entre Machiguengas y, probablemente, los más antiguos residentes Amahuacas (DOUROJEANNI, 2006).

Con respecto a los impactos en la población rural y urbana, el rápido desarrollo de la prostitución, la prostitución infantil y otros males sociales son características durante la construcción y mantenimiento de la vía como posteriores, dada la presencia de camioneros y viajeros, señala Dourojeanni. Alcoholismo, drogadicción y sus secuelas delincuenciales ya son cosa común en Madre de Dios e incluye atentados al pudor y violaciones, así como otros crímenes.

El autor recalca que las ciudades de la región crecerán más, no tendrán agua potable ni tratamiento de aguas servidas y los basurales se expandirán a cielo abierto, como en la actualidad, provocando contaminación de cursos de agua e impactando en la biota acuática. Los barrios populares, fruto de invasiones, tendrán un aumento proporcional al de la población, agravando la ya notable carencia de empleo y servicios públicos (DOUROJEANNI, 2006).

Como se pudo ver, toda la parte anterior de la pesquisa está basada en la investigación realizada por el doctor Dourojeanni en el año 2006, siendo como mencionamos anteriormente, una especie de pronóstico de los impactos que sucederán a largo plazo. Teniendo esas referencias tan importantes, es momento de intentar realizar un análisis a partir de las entrevistas realizadas en el presente año de 2015, con la intención de percibir el panorama actual de la región de Madre de Dios con respecto a la Carretera Interoceánica después de cinco años de su inauguración.

### **3. Impactos socio ambientales actualmente**

Con el fin de conocer el panorama actual de la región de Madre de Dios con respecto a la presencia de la Carretera Interoceánica después de su inauguración en el año 2010; se optó por realizar algunas entrevistas personales. La utilización de las entrevistas en nuestra pesquisa cualitativa se debió al interés por la profundización de nuestra investigación y por ser una herramienta que nos permite recolectar indicios de cómo cada informante elegido percibe la realidad en la que está inserido (DUARTE, 2004).

De tal manera, se decidió viajar hasta la ciudad de Puerto Maldonado, capital del departamento de Madre de Dios, ubicada al sudeste del Perú, limitando por el norte con la región de Ucayali y la República del Brasil; por el sur con las regiones de Cuzco y Puno; por el este con la República de Bolivia y por el Oeste con las regiones de Cuzco y Ucayali (MINCETUR, 2006).

Poder viajar hasta el departamento de Madre de Dios y conocer de cerca el ambiente por donde atraviesa la Carretera Interoceánica es importante para la investigación de este trabajo, debido a nuestra preocupación por las poblaciones que son afectadas directamente por una obra de esta magnitud en una región sensible como es la selva amazónica.

Es así que después de conocer de cerca la frontera de Perú con Brasil, se siguió con las entrevistas personales, comenzado en primer lugar con el vicepresidente de la Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD)<sup>23</sup>; seguidamente conversamos con el comunicador regional de la Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza (PRONATURALEZA)<sup>24</sup>, así también realizamos la misma entrevista para una Guía de Turismo independiente en Madre de Dios<sup>25</sup> y a un Bachiller en Ecoturismo de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD)<sup>26</sup>.

### **3.1 Profundización de las organizaciones e individuos entrevistados**

La Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD) es la organización matriz de los pueblos indígenas de la región. Fue fundada por las comunidades indígenas en 1982 y actualmente representa a 33 comunidades del departamento de Madre de Dios (dos de ellas ubicadas en Cusco) y que están agrupadas en siete pueblos indígenas.

Esta organización ha sido creada por los hombres y mujeres de las comunidades indígenas de la región para canalizar sus propuestas y demandas hacia el Estado y la sociedad civil, apoyando así la defensa de sus derechos y contribuyendo al bienestar de los pueblos (FENAMAD, 2014).

Como se mencionó anteriormente la región de Madre de Dios se caracteriza por tener una diversidad étnica y cultural personificada en hombres que habitan estas tierras desde hace unos 3 mil años y que pertenecen a siete grupos lingüísticos.

Según FENAMAD (2014) los pueblos originarios de Madre de Dios son:

---

<sup>23</sup>Alfredo Vargas Pio nació en el Pueblo Shipibo de la Comunidad Nativa San Jacinto. Actualmente es Vicepresidente de la Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD).

<sup>24</sup>Daniel Villavicencio nació en la ciudad de Lima. Actualmente es Comunicador regional en la Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza, con Sede en Madre de Dios. Pro Naturaleza.org

<sup>25</sup>Beti Montero de Huamán nació en la ciudad de Puerto Maldonado. Actualmente es guía de Turismo independiente en dicha ciudad.

<sup>26</sup>Brando Jimmy Del Alcazar Amachi nació en la ciudad de Puerto Maldonado. Es formado en Ecoturismo de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD).

- Eje esa de la familia lingüística Tacana quienes habitan en la parte baja del río Madre de Dios, Tambopata, Sonene y Beni en la frontera con Bolivia.
- Harakbut, integrado por siete grupos los Arakbut, Arasaeri, Pikirieri, Sapiteri, Toyeri, Huachiperi y Kusamberi. Habitan en las cuencas del Colorado, alto Madre de Dios, Pukiri e Inambari.
- Matsigenka de la familia lingüística Arawak, están ubicados en el extremo oeste del departamento, en el Parque Nacional del Manu.

De tal manera, también se encuentran los pueblos provenientes de otras regiones de la Amazonía y que se asentaron en Madre de Dios sobre todo en la época del caucho:

- Yine de la familia lingüística Arawak, habita en la cuenca de las piedras, en el río Alto Madre de Dios.
- Amahuaca de la familia lingüística Pano y se encuentran en la cuenca de las Piedras.
- Shipibo habitan en la provincia de Tambopata en el río Madre de Dios.
- Kichwa Runa habitan en la cuenca del Madre de Dios.

Fue a partir de la década del 70 que los pueblos indígenas comenzaron a formar comunidades nativas oficializadas por el gobierno de Juan Velasco Alvarado y comenzaron a ocupar determinadas áreas geográficas (FENAMAD, 2014).

Toda la información anterior que pudimos encontrar sobre esta organización logra ser una referencia de suma importancia para esta investigación sobre los impactos socio ambientales de dichas obras de infraestructura, en este caso sobre la Carretera Interoceánica; debido a que justamente son las comunidades indígenas quienes son afectadas en sus territorios.

Debemos entender que la importancia del territorio es condición fundamental para la existencia de los pueblos indígenas al constituir su fuente de alimentos, utensilios, medicamentos, recursos para la construcción de viviendas. Es también, el lugar donde surge y se reproduce la espiritualidad de un pueblo, su historia, sus conocimientos. Por ende, de las condiciones de su territorio y los recursos naturales que alberga, dependen las condiciones de vida de los pueblos indígenas.

En el caso de los pueblos indígenas de Madre de Dios, se sabe que éstos han atravesado un proceso histórico de despojo territorial que ha reducido sus espacios vitales a pequeñas fracciones de lo que antes fueron sus territorios; a esto se le agrega la invasión de parte principalmente de mineros y madereros para la extracción de los recursos naturales. Es



por ello que aquella situación tan grave llevó a la creación de FENAMAD, como una plataforma desde la cual se busca fortalecer la defensa organizada del territorio y los derechos fundamentales de los pueblos indígenas (FENAMAD, 2014).

Fue a partir de lo anterior que se decidió realizar la entrevista a la FENAMAD, tanto por la importancia de su lucha reivindicativa a favor de los pueblos indígenas y por ser una de las organizaciones más activistas en el Perú. Actualmente FENAMAD continúa manifestándose y denunciando las violaciones de los derechos de los pueblos indígenas. Durante la realización de este trabajo, por ejemplo, encontramos la denuncia de FENAMAD hacia el Gobierno Regional de Madre de Dios, el cuál impulsó desde agosto del presente año la construcción de una pista que se ubica entre el Parque Nacional del Manu y la Reserva Comunal Amarakaeri, la cual tiene 20 metros de ancho sin consulta previa, sin estudios de impacto ambiental y sin la autorización del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP)<sup>27</sup> (CANALN.PE, 2015).

De esta forma, podemos ver la lucha diaria de los pueblos indígenas frente a las problemáticas actuales, sin el respaldo necesario del Estado peruano; por el contrario, se percibe el encuentro de dos visiones de desarrollo enfrentadas. Por un lado, la posición del Estado a favor de la realización de proyectos de inversión pública sin tener los estudios técnicos necesarios, sin la realización de consulta previa, violando los derechos de las comunidades indígenas e interrumpiendo espacios sensibles como son las regiones amazónicas. Por otro lado, la posición de lucha continua de las comunidades afectadas, que solo piden seguridad jurídica de sus territorios, respeto y valor por tener una cosmovisión diferente.

Continuando con la profundización de las organizaciones entrevistadas, tenemos a la Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza (PRO NATURALEZA), la cual es una fundación nacional privada, sin fines de lucro, creada en el año 1984. Tiene la misión de conservar el patrimonio natural del Perú, en especial de su biodiversidad, propiciando el uso sostenible de los recursos naturales renovables, con la visión de lograr que el Perú conserve su patrimonio natural para beneficio de las futuras generaciones (PRONATURALEZA, 2015).

---

<sup>27</sup>Tengamos en cuenta que la FENAMAD aclaró que no se oponen a la construcción de una vía de acceso peatonal que conecte a sus comunidades nativas con el resto de la región pero que sí exigen se haga un estudio técnico, supervisada por el SERNANP y respetando los derechos de los pueblos indígenas sobre sus territorios ancestrales (CANALN.PE, 2015).

Importó agregar esta organización debido a su papel activista en el impulso de acciones para prevenir amenazas y reducir impactos que puedan generarse en áreas naturales protegidas. En la región de Madre de Dios, Pro Naturaleza se importa por el fortalecimiento de la capacidad de incidencia de la sociedad civil para la prevención y mitigación de impactos sociales y ambientales generados por proyectos de mega inversión en la Amazonía.

Entre sus logros se encuentran: alianzas interinstitucionales fortalecidas; acciones efectivas de incidencia por parte de los grupos de trabajo de la sociedad civil de Madre de Dios y Puno, frente al avance de la minería informal y proyectos de mega inversión; políticas públicas implementadas que contribuyen al desarrollo social y ambiental de ambas regiones; espacios de interlocución con el Estado a nivel regional y nacional impulsados por los grupos de trabajo de la sociedad civil (PRONATURALEZA, 2015).

Finalmente, se realizó la entrevista para una Guía de Turismo Independiente y para un Bachiller en Ecoturismo de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD) con el fin de conocer su percepción como individuos que no representan ninguna organización específica pero que si representan a la sociedad civil en general; por lo cual sus opiniones son de igual valor para esta investigación.

### **3.1 Análisis de las entrevistas personales.**

Para conseguir el análisis de las entrevistas mencionadas, se decidió por agrupar en cuatro tópicos o grupos de acuerdo a las preguntas realizadas y así obtener las impresiones sobre los puntos que nos interesa conocer a profundidad.

#### **3.1.1 Impresiones acerca de la IIRSA.**

El primer tópico agrupa entonces las preguntas que tienen que ver con el conocimiento de la IIRSA; esto nos sirve enormemente para conocer la popularidad que tiene la Iniciativa y también nos sirve para enterarnos si estas obras de infraestructura son o no comprendidas realmente como parte de una cartera de proyectos planificada a escala mayor.

Es por ello que al momento de planificar las preguntas el objetivo principal fue de conocer la percepción de las personas que viven en la región de Madre de Dios acerca de la Carretera Interoceánica; y si éstas se encuentran informadas que la obra es parte de un proyecto mayor y que su ejecución es motivada por intereses a nivel internacional, debido a que los objetivos de la construcción de la carretera es unir a los dos países (Perú y Brasil) y

así crear un acceso de los productos brasileños hacia los puertos peruanos del Pacífico y promover el “desarrollo” de la región sur del Perú (DOUROJEANNI, 2006).

Específicamente las preguntas que se hicieron a los informantes fueron: ¿Tiene conocimiento sobre que es la IIRSA?; ¿Tenía conocimiento que la Carretera Interoceánica es una obra de la IIRSA?; ¿Qué opina de la IIRSA?

Sabiendo lo anterior, encontramos que solo el Comunicador regional de Pro Naturaleza tenía un conocimiento más profundo sobre el papel de la IIRSA como iniciativa de infraestructuras para la integración sudamericana. Por su lado, los demás informantes tenían poco o casi nada de conocimiento sobre qué es la IIRSA; por ende no podían opinar acerca de ella. Esto nos hace reflexionar en cuánto los pobladores son conocedores de dónde proviene la iniciativa de la realización de las obras que se realizan en su región; en cómo son informados y consultados verdaderamente o simplemente son ignorados en la planificación de estas mega infraestructuras.

### **3.1.2 Impresiones acerca de la Carretera Interoceánica.**

Para la agrupación del segundo tópico, se decidió reunir las preguntas que tienen que ver con los impactos socioambientales de la carretera hacia la región como un todo, con el fin de saber su percepción frente a esa problemática. Las preguntas fueron: ¿Cuál es su opinión acerca de la situación actual de la Carretera Interoceánica Sur?; ¿Cuáles fueron las ventajas y desventajas para Madre de Dios después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?

En ese sentido, pudimos ver que con respecto a la pregunta de la situación actual de la Carretera Interoceánica, las respuestas no fueron tan optimistas. Las respuestas más amplias sobre este tema fueron la del Vicepresidente del FENAMAD y la del Comunicador regional de Pro Naturaleza; que básicamente coinciden en que desde la construcción de la Carretera se han incrementado las invasiones a las comunidades nativas<sup>28</sup>, el aumento de la delincuencia en Madre de Dios, los asaltos, violaciones, etc.

---

<sup>28</sup>El problema es que con la mejora de la carretera es posible que algunas de las áreas protegidas sean invadidas y degradadas, en su mayoría por agricultores, madereros y buscadores de oro, como ya sucedió hace años en la Reserva Nacional del Tambopata, la Reserva Comunal Amarakaeri y en los Parques Nacionales Bahuaja-Sonene y Alto Purús. Por otro lado, como ha sido constatado en el Manu, los indios aislados que rechazan el contacto con intrusos se refugian en los parques, alcanzando poblaciones que superan la capacidad, provocándose conflictos mortales entre los indios locales y los nuevos llegados, contribuyendo a la destrucción de la fauna, que es el alimento primordial de esas poblaciones (DOUROJEANNI, 2006).

Siendo que para el Comunicador regional de Pro Naturaleza el problema de la carretera es que básicamente no hay un ordenamiento territorial, saneamiento de predios y lo más importante es que no se garantiza el derecho de las personas que viven en la Amazonía, que tienen derecho sobre el suelo. Ya para la Guía de turismo independiente y el Bachiller de UNAMAD, la percepción que tienen sobre la situación de la carretera actual es más técnica, pues señalan que la carretera se está deteriorando con el tiempo, generando accidentes de tránsito.

Con esa información y la visita de campo hacia la Carretera en la ciudad de Puerto Maldonado se puede encontrar que existen coincidencias de percepción con los informantes, debido a que al momento de cruzar la carretera los propios pobladores ya advierten los peligros de hacerlo sin compañía y con objetos de valor, debido al aumento de la delincuencia en la zona en los últimos años; también se pudo ver que realmente la carretera no se encuentra en buenas condiciones (asfaltado deteriorado), por lo que se infiere que no existe un mantenimiento periódico del mismo.

Sobre la pregunta de las ventajas y desventajas para Madre de Dios después de la construcción de la Carretera Interoceánica, los cuatro informantes coinciden en que las ventajas más notorias son el aumento del turismo; la facilitación del transporte de las maquinarias pesadas y la corta duración de los viajes entre una ciudad y otra. Sin embargo para los propios entrevistados las desventajas para Madre de Dios poseen mayor peso; todos coinciden en que no hubo una verdadera planificación ni prevención de una obra de tal magnitud; por lo tanto, el problema de las invasiones, es una de las situaciones más graves en dicha zona.

El Vicepresidente de FENAMAD fue el informante que más opinó sobre las ventajas y desventajas de la carretera para Madre de Dios, señalando que no hay beneficios como región y menos para las comunidades nativas, destaca también que se puede ver el aumento de la prostitución a lo largo de la carretera, así como el aumento de la minería ilegal y de la corrupción. El entrevistado también denuncia que la construcción de la carretera ha violado el derecho territorial de la comunidad nativa de Arazaire<sup>29</sup> y el Estado peruano nunca ha reconocido ni ha indemnizado a esa comunidad que fue traspasada por esta obra de infraestructura.

Como se mencionó anteriormente, las organizaciones indígenas solicitan que para la construcción de obras de infraestructura como carreteras, éstas deben realizarse bajo un

---

<sup>29</sup>La comunidad nativa de Arazaire se ubica en el distrito de Inambari, provincia de Tambopata, teniendo como población a 22 familias, aproximadamente 110 personas, pertenecientes al grupo étnico de Harakmbut (CEAS, 2013).

estudio técnico que dé a conocer los impactos que este proyecto pueda generar en los territorios ancestrales y así evitar invasiones u otras actividades que puedan perjudicar a las comunidades nativas.

De tal forma es necesario recalcar que es un derecho que las comunidades nativas sean consultadas sobre las condiciones en las que proyectos como este se realicen en sus territorios. Esta consulta debe ser previa, libre e informada ya que los pueblos deben formar parte de todo el proceso de planificación y desarrollo del proyecto como establece el Convenio N° 169 de la OIT, la ley 29 785 de Consulta Previa y su reglamento<sup>30</sup> (FENAMAD, 2015).

Con respecto a la consulta previa, señala Rodríguez (2014):

Es un derecho que tienen los pueblos indígenas y demás grupos étnicos, cada vez que se vaya a tomar una decisión que pueda afectarles directamente o cuando se pretenda realizar proyectos, obras o actividades dentro de sus territorios que puedan afectarles directamente. Mediante este mecanismo se busca llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento, además de hacer efectivo el deber de proteger la integridad cultural, social y económica y garantizar el derecho a la participación de estas colectividades. En este orden de ideas, la consulta y la participación de los pueblos indígenas, son primordiales para definir la política y la forma como deberá darse aplicación al Convenio núm. 169 de la OIT (RODRÍGUEZ, 2014, p. 33).

La ley 29 785 de Consulta Previa en el Perú fue promulgada por el actual presidente Ollanta Humala Tasso y aprobada por unanimidad en el Congreso de la República en setiembre de 2011; sin embargo, actualmente es una de las leyes más criticadas debido a su incumplimiento en la práctica<sup>31</sup>; lo cual termina demostrando las posiciones enfrentadas entre el Estado peruano y los Pueblos Indígenas del Perú.

En el siguiente tópico conseguiremos ampliar la percepción de los pobladores de la región de Madre de Dios con respecto a la posición del Estado peruano, lo que se relaciona directamente con este tópico sobre las percepciones de la Carretera Interoceánica.

---

<sup>30</sup>El Convenio 169 entró en vigor el 6 de septiembre de 1991 y propone conceptos básicos relativos al respeto, al reconocimiento y a la participación de dichos pueblos. El respeto a la cultura, idiomas, la religión, la organización social y económica, y a la identidad propia constituye la premisa de la existencia perdurable de los pueblos indígenas y tribales (OIT, 2007).

<sup>31</sup>La ley de consulta previa es letra muerta en los proyectos del sector minero que involucran a pueblos indígenas. Según un documento remitido en agosto del 2014 por la Defensoría del Pueblo al Ministerio de Energía y Minas (MINEM), esta cartera emitió 16 resoluciones directorales que autorizan el inicio de actividades de exploración minera en zonas con población indígena, sin haber proceso de consulta previa alguno (ELCOMERCIO, 2015).

### **3.1.3 Impresiones acerca del papel del Estado peruano.**

Con respecto al tercer tópico, nos pareció interesante saber la percepción de los entrevistados sobre la postura del Estado en relación a la polémica carretera; debido a que en primer lugar, el Estado peruano debería defender primordialmente la seguridad del pueblo antes que apoyar la ejecución de obras que incumplen las leyes estipuladas.

En segundo lugar, nos interesó saber si los pobladores de Madre de Dios poseen una opinión optimista sobre el papel del Estado peruano ante las conocidas manifestaciones en contra de este tipo de obras, debido a que se conoce que desde el comienzo de la ejecución de la carretera Interoceánica en 2006 ya existían denuncias, por parte de muchas organizaciones representativas de Madre de Dios<sup>32</sup> sobre irregularidades en la ejecución de dicha obra.

Para lo cual, las mencionadas organizaciones se dirigieron a las autoridades del gobierno central, del gobierno regional de Madre de Dios, a la Sub Comisión de Interoceánica de la Comisión de Descentralización del Congreso de la República, a la Corporación Andina de Fomento, y a la opinión pública, para manifestar sus demandas donde denunciaron irregularidades en el desarrollo de las obras (BLOG PUEBLOS INDÍGENAS, 2007).

De esa forma, es que realizamos las siguientes preguntas: ¿Recibieron alguna respuesta por parte del gobierno peruano ante las demandas presentadas acerca de las irregularidades en torno a la Carretera Interoceánica Sur?; ¿Existió algún tipo de programa de seguimiento por parte del gobierno peruano ante los posibles impactos de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en los pobladores de Madre de Dios?

La respuesta de los cuatro informantes sobre la actuación del gobierno peruano frente a las demandas acerca de las irregularidades, coincidió en que no hubo conocimiento alguno sobre alguna respuesta o apoyo por parte de las autoridades. Esta percepción es sumamente importante en el análisis de los impactos de las obras de infraestructura en la Amazonía Sur del Perú, debido a que nos demuestra el porqué de la existencia de tantas organizaciones activistas en contra de las acciones y el papel del gobierno peruano, ya que éste no demuestra cumplir con sus demandas presentadas.

---

<sup>32</sup>Federación Nativa del río Madre de Dios y Afluentes, FENAMAD; la Federación Agraria Departamental de Madre de Dios, FADEMAD; la Federación Departamental de Castañeros de Madre de Dios, FEDECAMD; la Federación Departamental de Transporte Urbano Madre de Dios, FEPEFMAD; la Federación Departamental de Mineros, FEDEMIN; la Federación Nacional de Trabajadores de Salud – Madre de Dios, FENUTSA; la Federación Regional de Asentamientos Humanos de Madre de Dios- FREAHMAD; la Federación Departamental de Club de Madres, FEDCLUMAD; la Cámara de Comercio; el Frente de Defensa de Madre de Dios; el Comité del Vaso de Leche y otros gremios de la sociedad civil (BLOG PUEBLOS INDÍGENAS, 2007).

Sobre la pregunta de la existencia de algún programa de seguimiento por parte del gobierno, pudimos encontrar que solo el Comunicador regional de Pro Naturaleza tuvo conocimiento de un programa de gestión ambiental que atiende los impactos indirectos de la obra. Los demás informantes no tenían conocimiento de ningún programa que haya existido en la zona.

Esto último también nos da la premisa de que los programas de gestión ambiental supuestamente planificados en la ejecución de este tipo de obras no son informados de manera adecuada sobre los pobladores. Es decir, que los verdaderos impactados no tienen un conocimiento profundo sobre las acciones que decide el gobierno sobre el territorio donde viven.

### **3.1.4 Impresiones acerca de las comunidades indígenas**

Finalmente el cuarto grupo o tópico se interesa por la percepción de los pobladores de la región de Madre de Dios acerca de cuál fue el comportamiento de las comunidades indígenas ante la ejecución de la Carretera Interoceánica sobre el lugar donde viven ancestralmente; para lo cual se realizó una sola pregunta a los informantes: ¿Cuál fue la reacción de las comunidades indígenas antes, durante y después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur? Durante la entrevista en FENAMAD, éste fue un momento delicado a tratar pero al mismo tiempo enriquecedor debido a la historia de lucha que posee esta organización a favor del bienestar de los pueblos indígenas de Madre de Dios.

El Vicepresidente del FENAMAD Alfredo Vargas, conocedor más cercano sobre este tema, señaló directamente que las comunidades nativas de Madre de Dios se imaginaban que sería construida una simple carretera, no conocían la magnitud de dicha obra, la cual atraviesa las tres regiones del Perú (Selva, Sierra y Costa).

Sobre la reacción de las comunidades indígenas antes, durante y después señaló la información que ya fue mencionada sobre la violación del derecho territorial de la comunidad nativa de Arazaire tras la ejecución de la carretera y que hasta el momento el Estado peruano no ha tomado ninguna acción contra esto.

Con la información anterior se decidió a buscar documentos al respecto y se encontró que efectivamente en el año 2013 se emitió una noticia donde uno de los comuneros de Arazaire señalaba que la carretera Interoceánica había sido un error, pues en lugar de progreso, las comunidades se encontraban en peor situación. El reclamo se debía a la destrucción de los bosques en la comunidad nativa Arazaire, donde se estaba realizando una

intensa actividad minera a raíz de las áreas concesionadas por el Estado a terceros (AIDSESP, 2013).

Por su lado la Guía de Turismo independiente comentó que las comunidades indígenas aisladas no querían la construcción de la Carretera porque iban a invadir sus territorios, señalando también que ésta información no fue dada a conocer por los medios de comunicación más influyentes del momento. Los demás informantes no tenían información clara con respecto a este tema, debido a que la reacción de las comunidades nativas no fue conocida en el momento de la ejecución de la obra, según los entrevistados.

A partir de esto, podemos encontrar una relación entre los cuatro tópicos sobre cómo la idea de desarrollo es implantada en la Amazonía sur del Perú sin tener en cuenta la existencia de la diversidad de formas de vida que se posee en dicha región; así como las costumbres ancestrales e históricas de pueblos originarios que de por sí ya tienen problemas internos debido al gran aislamiento de la región en comparación de las zonas que se encuentran más cerca de la capital como es la parte de la costa del Perú.

Es debido a esto, que en el tercer capítulo de este trabajo se intentará realizar un debate sobre la idea de desarrollo a partir de dos perspectivas enfrentadas y que vemos claramente cristalizadas en la actuación de la IIRSA. Adelantando desde ya la utilización del concepto del Buen Vivir como un camino alternativo frente a la problemática actual del proceso de integración regional, debido a los elementos valiosos que éste posee dentro de sus principios; como es principalmente la revalorización del pensamiento indígena.

Es oportuno destacar que el Buen Vivir no posee reglas universales, más bien se trata de algunos preceptos básicos para la manutención de la armonía entre todo lo que compone el universo, siempre en permanente construcción, por lo cual no se pretende en este trabajo profundizar toda la dimensión que ésta posee, debido a la limitación propia que supone una pesquisa de grado.

Sin embargo, como destacamos en la introducción, interesa inmensamente la importancia de su debate para el cuestionamiento de las teorías tradicionales de las Relaciones Internacionales sobre el tema de la integración regional, debido a la necesaria participación de los actores no estatales en dicho proceso, pues son quienes se ven afectados directamente en sus vidas por dichos proyectos de infraestructura.



### **CAPITULO III: IIRSA vs. Buen Vivir.**

Sabemos muy bien que la IIRSA es una iniciativa para la creación de infraestructura física en los temas de transporte, energía y comunicación. Sin embargo, la IIRSA presenta en su discurso, objetivos sociales y ambientales, los cuales se pueden analizar desde su Plan de Acción 2000-2010. Por ejemplo: la creación de una visión más integral de infraestructura; valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos; mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional e incorporar mecanismos de participación y consulta. (IIRSA, 2010).

Estos objetivos muestran que, en teoría, la creación de infraestructura por la IIRSA no sólo tiene objetivos económicos, sino también aspectos de desarrollo de largo plazo, objetivos sociales y ambientales. Sin embargo, debemos recordar que los principios de la IIRSA en los años 2000 no poseían una preocupación significativa sobre los objetivos sociales y ambientales. Recién en el momento de la transición de su agenda de integración en el año 2003 es que su metodología cambia y agrega elementos preocupados con las consecuencias de dichas obras de infraestructuras.

Es así que sobre la necesidad de sostenibilidad, IIRSA plantea cuatro elementos: (i) Sostenibilidad económica: eficiencia y competitividad en los procesos productivos; (ii) sostenibilidad social: impacto visible del crecimiento económico sobre la calidad de vida de la población; (iii) sostenibilidad ambiental: uso racional de los recursos naturales y conservación del patrimonio ecológico; y (iv) sostenibilidad político-institucional: creación de condiciones para que los diversos agentes públicos y privados de la sociedad puedan contribuir al proceso de desarrollo e integración. (IIRSA, 2010).

A partir de los capítulos anteriores es inevitable no tener una crítica frente a la idea de sostenibilidad ambiental y social que defiende la IIRSA, el cual fue el objetivo clave en esta investigación, debido a sus contradicciones en la práctica, como hemos encontrado en el caso de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú, debido a las denuncias y manifestaciones realizadas por los propios pobladores y autores críticos sobre las irregularidades durante la mejoría de la obra, así como los impactos socio ambientales que se han ido intensificando en la región amazónica a partir de su ejecución.

Por ello es que en este tercer y último capítulo se tiene una mayor preocupación por el pensamiento crítico hacia lo que se ha denominado como modelo extractivo-exportador o también llamado neo extractivismo, debido a su actuación como modelo de desarrollo

preponderante en la región sudamericana y cómo se concreta en la implementación de la IIRSA.

Según el análisis de Acosta (2012) el extractivismo es una modalidad de acumulación que comenzó hace aproximadamente 500 años a partir de la conquista y colonización de América, África y Asia al momento que la economía mundial se estructuraba como sistema capitalista. Esta acumulación extractivista estuvo determinada por las demandas de los centros, regiones especializadas en extracción y producción de materias primas, mientras que otras regiones asumieron el papel de productoras de manufacturas. Señala también que el extractivismo no se limita a los minerales o al petróleo, también existe el extractivismo agrario, forestal e inclusive pesquero.

Acosta (2012) continúa su idea destacando que:

En la práctica, el extractivismo, ha sido un mecanismo de saqueo y apropiación colonial y neocolonial. Este extractivismo, que ha asumido diversos ropajes a lo largo del tiempo, se ha forjado en la explotación de las materias primas indispensables para el desarrollo industrial y el bienestar del Norte global. Y se lo ha hecho sin importar la sustentabilidad de los proyectos extractivistas, así como tampoco el agotamiento de los recursos. Lo anterior, sumado a que la mayor parte de la producción de las empresas extractivistas no es para consumo en el mercado interno, sino que es básicamente para exportación. Pese a las dimensiones de esta actividad económica, ésta genera un beneficio nacional muy escaso. Igualmente gran parte de los bienes, los insumos y los servicios especializados para el funcionamiento de las empresas extractivistas, pocas veces provienen de empresas nacionales. Y en los países extractivistas tampoco parece que ha interesado mayormente el uso de los ingresos obtenidos (ACOSTA, 2012, p. 01).

Es decir que el resultado del extractivismo sirve para la satisfacción de la demanda exportadora, demostrando una lógica de subordinación y dependencia que no se presenta en otros tipos de extracciones (locales, comunitarias).

Con todo se puede decir entonces que, bajo las exigencias de las demandas mercantiles del sistema económico mundial, la IIRSA establece una modalidad de “extractivismo regional”, donde la extracción/apropiación de bienes comunes se efectúa en simultáneo a la “modernización” infraestructural de la región (REY, 2015).

Resultando entonces, que la justificación de la integración regional a través de la infraestructura es realizada bajo una lógica extractivista del transporte de los bienes naturales y no con el fin de lograr una verdadera integración a favor de las poblaciones locales; siendo una preocupación gravísima la necesidad de transformación del territorio para efectivizar la

extracción y circulación de mercancías, es decir, su adecuación al funcionamiento del modo capitalista.

Esto último se refleja en los diez Ejes de Integración y Desarrollo (EIDS) que la IIRSA utiliza como forma de organizar el territorio sudamericano y así ordenar su Cartera de Proyectos: Eje Andino; Eje Andino del Sur; Eje de Capricornio; Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná; Eje del Amazonas; Eje del Escudo Guayanés; Eje del Sur; Eje Interoceánico Central; Eje MERCOSUR-Chile; y el Eje Perú-Brasil-Bolivia (IIRSA, 2010).

Finalizando esta reflexión, es necesario recordar que la mayoría de estos proyectos de infraestructura se realizan en territorios sensibles como son las regiones amazónicas y andinas, las cuales obviamente poseen particularidades diferenciadas de ciudades modernas con grandes urbanizaciones. Zonas amazónicas donde viven comunidades indígenas, algunas en aislamiento voluntario; así como importantes reservas naturales que agrupan las mayores concentraciones de biodiversidad del planeta, especies endémicas, etc.

De esta forma, encontramos que existe una oposición concreta del concepto del “Buen Vivir” en la implementación de la IIRSA y en su idea de integración regional. Los principios del Buen Vivir se destacan por su capacidad de ir más allá del crecimiento económico como sinónimo, mecanismo e indicador del desarrollo y de aceptar la realidad y limitaciones físicas de los ecosistemas y el carácter finito de los recursos naturales de nuestro planeta.

Su viabilidad, igualmente, viene de su capacidad de reconocer que la diversidad no solo es importante en la Naturaleza, sino en nuestras sociedades y culturas también. Su base se asienta en la priorización del equilibrio con la Naturaleza y en la redefinición de la relación con el mercado. Por ello, el Buen Vivir nos ofrece la flexibilidad de construir alternativas desde el nivel local y regional (HOLLENDER, 2012).

Esta noción es atribuida a los pueblos campesinos e indígenas “amerindios” y, en general, a todas las estructuras donde los mecanismos de desarrollo no están basados en la ganancia sino en la producción de satisfactores en armonía con la naturaleza (GARCÍA, 2010).

Como nos recuerda Luis Macas (2005)

Las expresiones de culturas, de pueblos y de identidades diferentes, no son para recuperarlas simplemente, y ponerlas en la vitrina de la exhibición, o para decir quiénes hemos sido y quiénes somos sin consecuencias para el presente, sino que es importante reflexionar respecto de en qué manera pueden aportar elementos fundamentales para el cambio, desde ese pensamiento distinto que, obviamente, va en contradicción directa del pensamiento occidental (MACAS, 2005, p. 37).

Es por ello, que la reflexión sobre la integración regional de nuestros pueblos debe ser amplia y profunda desde nuestras raíces, desde nuestras consciencias, respetando esa diversidad valiosa que poseen nuestros territorios y principalmente porque son aquellas poblaciones quienes se ven directamente afectadas en sus vidas y al mismo tiempo no poseen poder de decisión en dichos procesos que los conciernen. Por lo tanto es necesario cuestionarnos a costa de qué se busca esa integración, y mejor aún preguntarnos ¿integración para quiénes?

### **3.1 Debates sobre el desarrollo**

Retomando la idea del extractivismo como un mecanismo de saqueo y apropiación colonial y neocolonial, es necesario destacar una parte importante dentro de la gran reflexión de Quijano y su contribución con su obra “Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina”; justamente porque considera a la colonialidad como uno de los elementos del capitalismo; el cual se funda en la imposición de una clasificación racial y/o étnica de la población del mundo (QUIJANO, 2000).

Su reflexión es importante para repensar el origen del extractivismo y como se mantiene en la actualidad bajo las mismas bases coloniales, llamándose ahora de neo extractivismo. Para esto es importante comenzar este debate bajo la premisa de Quijano que abre el camino para el análisis: “la globalización se constituye como patrón de poder a nivel mundial, que se inicia con la constitución de América y del capitalismo colonial-moderno, con el respaldo de la idea de eurocentrismo” (QUIJANO, 2000, p. 01).

De esa forma, intentando un alejamiento de tales prácticas coloniales y una revaloración por las ideas propias desde y para América Latina, de la mano de la cosmovisión de los pueblos indígenas, se tiene atención por esas concepciones alternativas a la problemática concerniente, advirtiendo que el concepto de Buen Vivir se mantiene en continua construcción, preocupándose más por la desconstrucción de tales patrones de poder y no tanto por la búsqueda de una solución concreta para el mundo, justamente porque caería en la terrible universalización de los pueblos, propia del actual sistema.

Con el fin de reflexionar acerca de las concepciones sobre desarrollo económico y la búsqueda por una alternativa más allá del mismo concepto, encontramos a Eduardo Gudynas como uno de los referentes más apropiados en este aprendizaje continuo junto con su obra “Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en América Latina: Una breve guía heterodoxa”.

En ese sentido, el autor utiliza como punto de partida lo que Furtado defiende como la idea que “los pueblos pobres podrán algún día disfrutar de las formas de vida de los actuales pueblos ricos” es “simplemente irrealizable” (FURTADO, 1975, p. 15). Por lo cual esta idea fue utilizada para “movilizar a los pueblos de la periferia y llevarlos a aceptar enormes sacrificios, para legitimar la destrucción de formas de culturas arcaicas, para explicar y hacer comprender la necesidad de destruir el medio físico, para justificar formas de dependencia que refuerzan el carácter predatorio del sistema productivo (GUDYNAS, 2011).

A su vez Aníbal Quijano (2000) sobre dicho proceso de dominación capitalista apunta:

Este patrón de poder se ejerce, globalmente y desde sus comienzos, en todo el planeta. Pero no existe, ni existió en momento alguno, de modo históricamente homogéneo en todo el espacio mundial. Lejos de eso, por su propio carácter, el capitalismo articula múltiples espacios-tiempos o contextos que son histórica y estructuralmente desiguales y heterogéneos y configura con todos ellos un mismo y único orden mundial (QUIJANO; 2000, p. 74).

De esa forma es posible relacionar, aunque de forma muy breve, lo anterior con el enriquecedor aporte de Mariátegui sobre el tema de la heterogeneidad estructural latinoamericana y su potencialidad alternativa en América Latina, el cual es tratado por Carvalho y Friggeri (2015) señalando que:

La mirada mediática y -casi incomprensiblemente también- la académica dan por supuesto una tendencia a concebir a uno de esos “dos mundos”, el considerado “atrasado” y donde siempre estarán ubicados indígenas y campesinos, como un mundo a superar, como un mundo que impide el crecimiento ordenado del otro (CARVALHO; FRIGGERI, 2015, p. 02).

Es decir entonces que la problemática del desarrollo y sus alternativas se encuentra todavía como un dilema actual en América Latina y necesita ser repensado desde todas sus vertientes para poder encontrar soluciones a los desafíos más profundos que poseemos en nuestra región como son la pobreza y la desigualdad. Más adelante se continuará esta reflexión bajo la propuesta del Buen Vivir como horizonte de superación del capitalismo.

Retomando el debate sobre las ideas de desarrollo, sabemos que desde sus inicios, su definición siempre fue relacionada meramente al campo económico y social; siendo entendida como sinónimo de evolución progresiva hacia el bienestar, modernización y una mejor calidad de vida.

Como Gudynas (2011) nos comparte, desde la llamada “economía del desarrollo”, posteriormente a la Segunda Guerra Mundial, este concepto consiguió popularizarse delimitando ideas como respuestas prácticas a los desafíos de pobreza y distribución de la

riqueza. Se distinguieron así, por un lado los países desarrollados y por el otro, las naciones llamadas de subdesarrolladas (entre ellas América Latina) (GUDYNAS, 2011).

Es así que conseguimos entender que todas las preocupaciones concernientes a las problemáticas de la región buscaban ese “desarrollo” a partir de una concepción lineal y esencialmente económica imitando un estilo de vida occidental como referencia.

Seguidamente el autor nos recuerda que al poco tiempo de difundirse las ideas de desarrollo comenzaron las primeras críticas entre los años de 1965 y 1969, con la atención de Raúl Prebisch<sup>33</sup> en América Latina a través de su postura conocida como estructuralismo; la cual se enfocaba en la estructura heterogénea de las economías latinoamericanas, donde estaban introducidos sectores más avanzados junto con otros atrasados y de subsistencia, lo que generaba esa relación asimétrica de centro y periferia (GUDYNAS, 2011).

Otro punto clave a tener en cuenta es la teoría de la dependencia<sup>34</sup>, debido a que esta concebía al subdesarrollo no como una fase previa al desarrollo, sino que es su producto y parte del resultado del colonialismo y del imperialismo (GUDYNAS, 2011).

Podemos ver que aquellas ideas sobre el desarrollo, valiosas en su concepción, no poseían un carácter más profundo en sus discusiones; estas mantenían las propuestas de desarrollo alternativo centradas en la idea de progreso económico sin importarse por los temas que nos preocupan actualmente (reivindicación a favor de los pueblos indígenas, revalorización del pensamiento ancestral, etc.)

Paralelamente a la teoría de la dependencia, nacen preocupaciones ambientales a principios de la década del 70, básicamente cuestionando la idea central del desarrollo como crecimiento perpetuo; dejando en evidencia que las tendencias de aumento de la población, el incremento de la industrialización y la contaminación, y el consumo de recursos, chocarían contra límites planetarios (GUDYNAS, 2011).

Es así entonces que vale recordar que a partir de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano reunida en Estocolmo en el año de 1972 los temas sobre desenvolvimiento y medio ambiente ganan relevancia en la agenda de la política internacional.

Según Le Prestre (2000) la conferencia de Estocolmo fue realizada con el objetivo de atender cuatro factores que influenciaban en la época: a) aumento e importancia de la

---

<sup>33</sup>Raúl Prebisch fue un economista argentino que cuestionó frontalmente las ideas económicas dominantes en su época sobre el papel del comercio internacional en el desarrollo de los países periféricos de la economía mundial y sobre las estrategias que estos debían seguir para desarrollarse (CEPAL, 2012).

<sup>34</sup>La Teoría de la Dependencia emergió en los años sesenta gracias a la contribución de varios analistas vinculados con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

comunidad científica que comenzaba a cuestionarse sobre el futuro del planeta, los cambios climáticos y sobre la cantidad y calidad del agua; b) aumento de la exposición de desastres ambientales, generando un mayor cuestionamiento de la sociedad acerca de las causas y soluciones para tales desastres; c) crecimiento desenfrenado de la economía y consecuentemente de las ciudades, siendo que estas crecieron sin ningún planeamiento para el futuro; d) otros problemas ambientales como lluvias ácidas, contaminación del Mar Báltico, grandes cantidades de metales pesados y pesticidas (LE PRESTRE, 2000).

Es importante resaltar que el debate de ambiente y desarrollo de la década de 1970 evolucionó en los años siguientes hasta aparecer en 1980 las primeras concepciones del llamado “desarrollo sostenible<sup>35</sup>”.

Como el propio Gudynas señala (2011):

La calificación de sostenible provenía de la biología de las poblaciones, entendida como la posibilidad de extraer o cosechar recursos renovables mientras se lo hiciera dentro de sus tasas de renovación y reproducción. A su vez, esa extracción debía estar directamente orientada a satisfacer las necesidades humanas y asegurar la calidad de vida, metas distintas al simple crecimiento (GUDYNAS, 2011, p. 29).

Es decir que con esa nueva definición de desarrollo “sostenible”, se ponen de acuerdo las ideas de crecimiento y conservación, así como ecología y economía. Sin embargo, este nuevo concepto es criticado más adelante debido a sus propias contradicciones en la práctica, como el propio informe de Brundtland<sup>36</sup> advierte que “crecimiento sostenible es un término contradictorio: nada físico puede crecer indefinidamente”. De esa forma ofrecen una nueva definición de sostenibilidad, con la idea de “mejorar la calidad de la vida humana sin rebasar la capacidad de carga de los ecosistemas que lo sustentan” (GUDYNAS, 2011, p. 30).

A su vez O’ Connor (2000) también se interesa por una definición y utilización del término “desarrollo sostenible” o como él lo menciona “capitalismo sostenible”:

---

<sup>35</sup>El adjetivo que se escogió, sostenible, deriva del latín *sustenerere*, que significa sostener o mantener elevado, con lo que el significado literal desde una perspectiva ecológica es el mantenimiento de la base de los recursos naturales (GARCÍA; PRIOTTO, 2008).

<sup>36</sup>El libro “Nuestro Futuro Común” (nombre original del Informe Brundtland) fue el resultado de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano; la cual fue convocada para examinar las acciones en los niveles nacional e internacional que podrían limitar y, en la medida de lo posible, eliminar los obstáculos en el medio ambiente humano. Algunos analistas interpretaban ese énfasis para la preservación como una táctica de los países más ricos para que la atención se centrara en los problemas de los países en desarrollo (ARANHA, 2006).

Hay pocas expresiones tan ambiguas como las de “capitalismo sostenible” y otros conceptos asociados, tales como “agricultura sostenible”, “uso sostenible de la energía y los recursos” y “desarrollo sostenible”. Esta ambigüedad recorre la mayor parte de los principales discursos contemporáneos sobre la economía y el ambiente: informes gubernamentales y de las Naciones Unidas; investigaciones académicas; periodismo popular y pensamiento político “verde”. Esto lleva a muchas personas a hablar y escribir acerca de la “sostenibilidad”: la palabra puede ser utilizada para significar casi cualquier cosa que uno desee, lo que constituye parte de su atractivo (O’ CONNOR, 2000, P. 27).

Es así que se consigue ver que esa idea de desarrollo sostenible se fue popularizando con el tiempo hasta convertirse actualmente en un discurso que sirve como justificación para conseguir la realización de nuevas formas de extractivismo, aunque mostrando una nueva cara supuestamente preocupada por las problemáticas sociales y ambientales que sus ejecuciones alcanzan.

Por su lado el autor Guimarães (2003) trae una reflexión amplia sobre el tema, pues señala que es una perspectiva “políticamente incorrecta” debido a que nos ofrece una profunda crítica de la modernidad desde la perspectiva de la sustentabilidad y del desarrollo local, demostrándonos como nuestra obsesiva búsqueda de poder nos conduce hacia “llevar no más poder sobre el mundo natural, sino que todo lo contrario, a más precariedad de la sociedad humana” (GUIMARÃES, 2003, p. 07).

Y continúa su idea criticando la actual crisis que define como crisis eco política; es decir, que se encuentra relacionada con los sistemas institucionales y de poder que regulan la propiedad, distribución y uso de recursos. Finalmente analiza la evolución de la agenda ambiental y afirma que el desarrollo territorial y el desarrollo sustentable, son dos caras de la crisis del paradigma de crecimiento económico (GUIMARÃES, 2003).

Es aquí otra vez donde encontramos otra profunda complicación que posee el debate sobre el desarrollo; la cual aunque con diversas miradas y perspectivas concluye intersectándose en la misma idea del repensar formas de profundización que permitan superar el conflicto ser humano-naturaleza debido a una constante frustración reflejada en las actuales problemáticas sociales y ambientales.

Seguidamente O’ Connor (2000) trae en su reflexión otro término a la discusión como es el de “sostenibilidad ecológica”, aunque señalando que es una expresión que no posee un significado preciso, termina repensando un punto importante que sirve para esta investigación:



Todos estos términos poseen alguna capacidad explicativa. Sin embargo, tal multiplicidad de determinantes implica que no existe forma evidente de saber con certeza si las amenazas a una especie provienen de ella misma, por así decirlo, o de transformaciones en el conjunto del ecosistema debido, por ejemplo, a la intrusión de otras especies. Si esto es así, hablar acerca de la “sostenibilidad” de especies en particular puede resultar menos preciso de lo que parecía a primera vista, y el concepto de “crisis ambiental” puede resultar más problemático (O’CONNOR, 2000, P. 28).

Tal acotamiento nos hace pensar en lo complicado que es intentar definir un tipo de desarrollo que se contradice en la práctica debido a la esencia misma que posee de una búsqueda por el aumento y acumulación de capital; lo que termina siendo un discurso insuficiente, incoherente e irresponsable en el caso de su impacto en la Amazonía, debido a las concepciones que poseen los pueblos indígenas sobre el territorio donde habitan y donde poseen una relación totalmente diferente con la naturaleza que los acoge.

Continuando con el breve histórico de la idea de desarrollo, es necesario volver a la década de 1990 donde América Latina se encontraba en consolidación de las perspectivas neoliberales y neoconservadoras, caracterizadas por las reformas del mercado, del Consenso de Washington y de las privatizaciones. Donde bajo la propuesta de “regionalismo abierto” se ignoran o minimizan los contextos sociales y políticos del desarrollo, apoyando el crecimiento regulado y globalizado (GUDYNAS, 2012).

Es así que con el tiempo llegamos a un periodo de retroceso político a las reformas neoliberales de mercado, como fue la instalación de gobiernos autodefinidos como de izquierda o gobiernos progresistas a partir de 1999 (GUDYNAS, 2011). De tal forma es que los debates de desarrollo se amplifican por la búsqueda de una solución a las problemáticas coincidentes de la región.

En el caso de Bolivia, Ecuador y Venezuela, se intensificó la crítica al capitalismo y aparecieron propuestas para construir un “socialismo del siglo XXI<sup>37</sup>”. Sin embargo todos defienden el crecimiento económico como sinónimo de desarrollo, aumentando las exportaciones y maximizando las inversiones. Es decir que la idea de desarrollo de los años 1960 y 1970 reaparece con otra imagen (GUDYNAS, 2011).

De acuerdo con lo anterior, entonces se percibe esa característica de los gobiernos progresistas y su apoyo a los sectores extractivos como forma de aumentar ese “crecimiento”

---

<sup>37</sup>“Socialismo del Siglo XXI” fue el nombre que el presidente venezolano Hugo Chávez dio para su proyecto político de implantar una doctrina revolucionaria y anti-imperialista para América Latina, con la intención de frenar cualquier lineamiento impuesto por Estados Unidos para la región (DIETERICH, 2010).

es aceptado en términos de combate a la pobreza; la minería o hidrocarburos son ejemplos de ello. Como lo menciona Gudynas (2011):

Se ha generado así un neoextractivismo progresista, que muestra diferencias importantes con las anteriores estrategias propias de gobiernos conservadores, basadas en la transnacionalización y la subordinación del Estado, pero que de todos modos repite esa apropiación masiva de la Naturaleza, las economías de enclave y una inserción global subordinada (GUDYNAS, 2011, p. 36).

Con todo, las protestas debido a los impactos sociales y ambientales de dicho proceso extractivista se hacen presentes y resurge el mito de una región valiosa de riquezas que no pueden ser desperdiciadas y deben ser aprovechadas intensamente. Esto genera un nuevo panorama de visiones más independientes y críticas sobre el debate de la esencia del desarrollo.

La postura conocida como pos desarrollo se cristalizó a fines de los años 1980, entendiendo que el desarrollo se había expandido hasta convertirse en una forma de pensar y sentir. Este cuestionamiento sirve para abordar las bases ideológicas del desarrollo; sin embargo, no propone otro tipo de desarrollo; lo que permitió mostrar que los ensayos de desarrollos alternativos son insuficientes para resolver los problemas sociales y ambientales. Por lo tanto como Gudynas (2011) defiende “en el contexto latinoamericano, las alternativas necesariamente deben ser alternativas al desarrollo” (GUDYNAS, 2011, p. 44).

A continuación realizaremos una breve recolección de los aportes de la nueva alternativa a la idea de desarrollo, llamado Buen Vivir; la cual se aparta de las visiones clásicas del desarrollo, para enfocarse en el bienestar de las personas, rescatando los saberes tradicionales y disolviendo la dualidad sociedad/Naturaleza y reconfigurar las comunidades de agentes políticos y morales (GUDYNAS, 2011).

### **3.2 Buen Vivir como horizonte pos capitalista**

El concepto de Buen Vivir gana espacio en el debate del desarrollo debido su importante crítica a las ideas de desarrollo convencional que defiende el crecimiento económico perpetuo, obsesionado con la acumulación material, y que celebra la mercantilización de la Naturaleza. Así también, sus aportes revitalizan el debate sobre las políticas de desarrollo y sus ideas han tenido reconocimiento en las nuevas constituciones de

Ecuador y Bolivia (como *Sumak Kawsay* en el primer caso y *Suma Qamaña* para el segundo caso) (GUDYNAS, 2010).

Como Chuji (2010) nos muestra:

El Sumak Kawsay (vida en armonía o Buen Vivir) en el mundo indígenas y de manera concreta, significa tener una tierra y un territorio sano y fértil; significa cultivar lo necesario y de forma diversificada; preservar, cuidar, mantener limpios los ríos, los bosques, el aire, las montañas, etc.; significa tener un territorio manejado colectivamente, una educación en valores propios y una comunicación constante; significa también regirse por un código de ética y el reconocimiento y respeto a los derechos de los demás; además implica decidir de manera colectiva las prioridades de cada pueblo o comunidad (CHUJI, 2010, p. 231).

Siendo la decisión de manera colectiva sobre las prioridades de cada pueblo o comunidad uno de los principales problemas actuales que las poblaciones amazónicas poseen a partir de las acciones que decide el Estado sobre dichas regiones. De ahí, sus manifestaciones en contra de variados proyectos (mineros o petroleros).

De esta forma es que el *Sumak Kawsay* contradice a la teoría económica que asume a la naturaleza desde un ámbito externo a la historia humana y que presenta al ser humano individual muy alejado de la naturaleza. Es por ello que el concepto de Buen Vivir se diferencia de la idea de “desarrollo”, ya que no tiene como prioridad ni como fin la acumulación monetaria a partir de la explotación masiva de la naturaleza (CHUJI, 2010).

Como señalan Carvalho y Friggeri (2015):

La paradoja que comenzó a desarrollar el pensamiento mariateguiano, pero que estuvo presente también en muchos escritores, ensayistas y artistas latinoamericanos, es que aquel mundo “atrasado” y estigmatizado aparece hoy como portador de la propuesta más clara que aparece en el horizonte de superación del capitalismo: la del Buen Vivir (CARVALHO; FRIGGERI, 2015, p. 02).

Es así que podemos ver el enfoque de esta nueva propuesta a partir de nuestras problemáticas como región; desde nuestras propias características y desafíos. Ese mundo “atrasado” como señalaron los autores es aquel que ahora nos muestra una alternativa diferente e inspiradora para la superación de nuestros propios conflictos.

El *Sumak Kawsay* es un concepto construido históricamente por los pueblos indígenas de lo que conocemos como área andina de Sudamérica y hace referencia a la consecución de una vida plena, un vivir bien, pero para que sea posible esto, la naturaleza y la sociedad deben regirse bajo el principio de la armonía en equilibrio, donde se involucran varias dimensiones

(social, cultural, económica, ambiental, epistemológica, política) interrelacionadas e interdependientes.

Es por ello que adquiere el concepto de *Pachamama*, ya que hace referencia al universo, como la madre que da y organiza la vida. Del mismo modo, el Buen Vivir no depende del desarrollo económico como lo dicta el capitalismo; mucho menos el exigido por el neoliberalismo; tampoco del extractivismo (SIMBAÑA, 2011).

Como se puede percibir, el *Sumak Kawsay* no es un concepto que se puede entender por sí solo; está necesariamente ligado al concepto de Plurinacionalidad, los cuales se encuentran unidos a lo comunitario. Lo comunitario es el elemento capital de la propuesta de la plurinacionalidad, por ende, del Buen Vivir y es visto únicamente como una forma de organización social de un segmento reducido y marginal de la sociedad, básicamente rural, que se adopta como una estrategia para acceder a bienes y servicios.

Sin embargo, al ser ineficiente para gestionar, administrar y para la reproducción socio económica; el Estado le reconoce un débil respaldo institucional. Es así que surge otra visión, dada por las propias voces de los pueblos indígenas.

Según Luis Macas (2000):

La comuna es una de las instituciones vertebradoras en el proceso de reconstrucción de los pueblos y de las naciones ancestrales, que se ha establecido a lo largo de la historia y cuya función primordial es la de asegurar y dar continuidad a la reproducción histórica e ideológica de los pueblos indios (MACAS, 2000, p, 183).

De esa forma entonces la comuna es *llacta*, o *ayllu* o *jatun ayllu*; es decir es la organización nuclear de la sociedad indígena y desde su enfoque abarca ámbitos desde lo material hasta lo histórico y subjetivo (cultural y espiritual) como base fundamental de un procesamiento cultural, político social, histórico e ideológico (MACAS, 2000).

Después de encontrar apoyo en el concepto de Buen Vivir como una alternativa original que va más allá de la idea de desarrollo tradicional, es necesario intentar relacionarla o buscar su coherencia o no con las acciones del Estado peruano, ya que desde el principio del trabajo nos interesamos por estudiar y analizar su posición con respecto a la ejecución de obras de infraestructura en zonas sensibles como la Amazonía.

### 3.3 Perú y el concepto del Buen Vivir

Durante la Cumbre Presidencial de Tarija en el año 2007, los Jefes de Estado de los países andinos expresaron el convencimiento de que era necesario “desarrollar y profundizar el proceso de integración de la Comunidad Andina (CAN)<sup>38</sup> tomando en cuenta las visiones y enfoques de los Países Miembros, con el objetivo de lograr una unidad en la diversidad al servicio del vivir bien de los pueblos y en armonía con la naturaleza” (COMUNIDAD ANDINA, 2010).

A partir del ingreso de Ollanta Humala al gobierno de Perú en el año 2011, se intensifica el interés del gobierno en fortalecer el bloque de la CAN precisando que se debe fortalecer la integración en los ámbitos de transportes, desarrollo fronterizo, comercio, participación ciudadana, entre otros (AMERICA ECONOMIA, 2011).

Debido a la localización geográfica y la presencia de la Cordillera de los Andes, la región que atiende a los países de la CAN posee una gran diversidad de climas, culturas, ecosistemas y especies; por lo cual el bloque propuso cooperar alrededor de objetivos comunes para conservar y usar sosteniblemente la biodiversidad, afrontar los efectos del cambio climático, promover la gestión integrada de recursos hídricos y contribuir con la reducción del riesgo y del impacto que fenómenos naturales puedan producir en la subregión (COMUNIDAD ANDINA, 2010).

Sin embargo; como sabemos a partir de toda la investigación, tales objetivos, en el caso de Perú específicamente, se contradicen en la realización de megaproyectos justificados bajo la idea de “crecimiento económico” y al mismo tiempo bajo una supuesta “conservación sostenible” de las regiones afectadas; lo cual termina en la manifestación masiva de las poblaciones más frágiles y menos representadas, siendo uno de los casos más conocidos “el proyecto Conga en Cajamarca<sup>39</sup>”.

---

<sup>38</sup>El 26 de mayo de 1969 Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú firmaron el Acuerdo de Cartagena, con el propósito de mejorar juntos el nivel de vida de sus habitantes mediante la integración y la cooperación económica y social. De esa manera, se puso en marcha el proceso andino de integración conocido, en ese entonces como Pacto Andino, Grupo Andino o Acuerdo de Cartagena. El 13 de febrero de 1973 Venezuela se adhirió al Acuerdo y el 30 de octubre de 1976 Chile se retiró de él (COMUNIDAD ANDINA, 2010).

<sup>39</sup>Conga es un proyecto minero a cargo de la empresa Yanacocha con el objetivo de extraer oro y cobre en la región alto andina de Cajamarca, Perú. La zona tiene años de ser explotada por diferentes mineras y hasta el momento sigue siendo uno de los departamentos con mayor índice de pobreza. El proyecto Conga causaría la pérdida de las lagunas Perol, Mala, Azul y Chica y más de cien hectáreas de humedales. Las comunidades representativas se pronunciaron claramente con una fuerte oposición al proyecto, tal es así que la encuesta de opinión pública sobre el proyecto realizada en 2012 mostró que 78% de todos los cajamarquinos están en contra del proyecto Conga, oposición que alcanza el

Con solo tres meses de instalado el gobierno de Ollanta en noviembre de 2011 ya se desataban los conflictos sociales en Cajamarca contra dicho proyecto minero dejando un saldo de 33 muertos y 1060 heridos. Ya para el segundo año de mandato fue el que más vidas cobró teniendo un saldo de 24 muertos y 649 heridos, según información de la Defensoría del Pueblo (GESTIÓN.PE, 2015).

Rescatando y apoyando la expresión del peruano Marco Arana (2009)

La prioridad dada por el gobierno de Perú al desarrollo de las actividades mineras y los grandes intereses económicos que están detrás de esta industria impide que se pueda tener una visión adecuada de los riesgos para el ambiente y la salud que representa esta actividad económica. Gran parte del daño ambiental originado por la minería afecta a las comunidades locales, y los efectos más significativos se sienten en sus medios de subsistencia y en la salud. Los problemas de salud ambiental pueden manifestarse no sólo en las cercanías de la mina, sino también a mayor distancia (ARANA; 2009, p.117).

Un dato muy importante dentro de esta investigación es saber que el actual presidente Humala antes de entrar en el poder en 2011 presentó un discurso anti minero a favor del pueblo señalando que defendería el agua y la agricultura por sobre el oro y el cobre. Sin embargo durante todo su gobierno se han presentado los conflictos socioambientales más sangrientos de los últimos tiempos en el Perú.

Para este año 2015 continúan los conflictos y manifestaciones en otra ciudad de la costa sur del Perú, Arequipa; en contra del proyecto “Tía María”, también proyecto minero promovido por la empresa *Southern Perú Copper Corporation*, bajo la excusa de progreso económico para la región (GESTIÓN.PE, 2015).

Aunque con el caso Conga y otros proyectos menos conocidos resultó el levantamiento de la población en contra de su ejecución, el gobierno peruano continúa hasta la actualidad defendiendo estas prácticas extractivistas sin importarse por sus impactos en los pobladores que viven en aquellas zonas alejadas y menos atendidas.

A partir de las informaciones anteriores entonces podemos encontrar como algunas concepciones del Buen Vivir son utilizadas en el Perú como un discurso meramente político,

---

83% en las zonas rurales. Sin embargo, lo más grave fueron las huelgas y protestas masivas sangrientas, debido a la represión de las fuerzas de seguridad, que se realizaron en los últimos meses de 2011 y que dieron lugar a una serie de paros generales en la región. En febrero de 2012 miles de personas caminaron desde Cajamarca a Lima en la Gran Marcha Nacional del Agua, para expresar su oposición al proyecto Conga y solicitar al gobierno peruano que proteja las fuentes de agua (CONGANOVA, 2015).

sin resultados prácticos reales; por lo tanto, este tema tan importante necesita ser adherido y comprendido por el gobierno a cargo del bienestar del pueblo.

De esa forma entonces, entendemos que el neoextractivismo bajo la excusa del desarrollo, permitiría la degradación de la naturaleza y el ejercicio de prácticas políticas autoritarias que atentarían principalmente contra los derechos humanos de los pueblos que habitan aquellas zonas de extracción.

Como mencionamos anteriormente, el concepto de Buen Vivir se basa en una vida en armonía con la naturaleza y esto no sucederá si los ríos son contaminados; porque no solo viven allí animales sino que además existen comunidades que dependen de ello en su día a día; y no sucederá si se continúa con la estrategia extractivista que opta por la minería a cielo abierto, desequilibrando y acabando con pueblos y naciones a su paso.

Buscando formas de superar esta problemática tan grave Gudynas (2011) señala que el estudio de las transiciones debe explorar primordialmente los cambios en las matrices productivas de estas economías, sin dejar de lado el indispensable cambio cultural que permita modificar, principalmente, los modos de consumo. En lo político, se trata de reforzar las estructuras y las dinámicas democráticas para garantizar una amplia participación social y desplegar regulaciones sociales del mercado y del Estado.

Finalmente, se apoya la idea de Gudynas (2011) respecto a la necesaria articulación de un “regionalismo autónomo” como condición para la salida del extractivismo en la medida en que este permitiría a las economías latinoamericanas recuperar su capacidad de decisión frente a la globalización (GUDYNAS, 2011, p.47). Esto último, termina generando más preguntas que respuestas, debido a la dificultad de su implementación frente el actual sistema capitalista. Sin embargo, la importancia por valorizar los principios del Buen Vivir como alternativas a las actuales problemáticas de la región, es necesaria y motivadora por la búsqueda de una superación de la relación todavía colonial de dominados y dominantes.

## CONSIDERACIONES FINALES

Es importante recordar que el objetivo de este trabajo como su nombre lo indica fue encontrar los impactos de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú, sabiendo que la obra pertenece a una cartera de proyectos pensados bajo la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana (IIRSA); es decir que dicha obra es parte de una accionar conjunto acordado por los doce países de la región.

La mencionada carretera se justifica bajo la motivación de impulsar el proceso de integración política, social y económica sudamericana a través de la vinculación conjunta de Perú con los Estados brasileños de Acre y Rondonia, facilitando el acceso hacia los mercados internacionales a través de la Cuenca del Pacífico, y así aumentar el “desarrollo” de las regiones aisladas.

Es necesario también destacar que la dimensión que abarca la Carretera Interoceánica es inmensa; siendo parte del Eje Perú-Brasil-Bolivia, posee un área de influencia que abarca siete departamentos importantes del Perú, atravesando la Amazonía, cruzando los Andes de la sierra hasta llegar al Océano Pacífico en la costa peruana. Es decir que la magnitud de su impacto sucede en territorios con diferentes relieves y características ambientales, sociales y económicas distintas.

Seguidamente, se pudo encontrar durante la investigación que la Carretera Interoceánica no es nueva. El estudio de caso realizado por Dourojeanni confirma que en la región existe un pasivo ambiental y social significativo que deviene de los impactos producidos gradual y acumulativamente a partir de la construcción en las décadas de 1940 y 1950 de caminos de penetración a la Amazonía desde Cuzco y Puno y, en especial, a partir de la primera trocha carrozable entre Puerto Maldonado y la frontera brasileña, que data de los años 1980s.

De esa forma es que este trabajo se importó por los impactos ambientales y sociales que ya existían, aceleren su gravedad después del asfaltado de la carretera que comenzó a ejecutarse en 2004 después de la III Reunión de presidentes sudamericanos, cuando ya la obra hacía parte de la Cartera de Proyectos de la IIRSA.

Con todo, el interés por el tema llevó a la realización de entrevistas personales en la ciudad de Puerto Maldonado, por donde la Carretera Interoceánica comienza su trayecto, con el objetivo de conocer la percepción de los propios pobladores y de sus organizaciones envueltas en el proceso; así también interesó saber si había o no conocimiento que la carretera



forma parte de un proyecto con alcance internacional a través de la IIRSA; y sobre todo entender el papel del Estado peruano con respecto a las demandas del pueblo.

De esa forma, se pudo reunir una serie de impactos socio ambientales que coincidieron con el pronóstico del especialista Dourojeanni realizado en el año 2006 (incremento de la deforestación, incremento de la migración andina hacia la región amazónica, la invasión de tierras indígenas en general, los conflictos por la tierra y por su regularización, el incremento de la pobreza urbana y la falta de servicios públicos en barrios marginales, el aumento de las actividades ilegales y la disminución de la seguridad pública, así como la pérdida de valores culturales tradicionales, entre otros).

Esta percepción fue sumamente importante en el análisis de los impactos de las obras de infraestructura en la Amazonía Sur del Perú, debido a que nos demuestra el porqué de la existencia de tantas organizaciones activistas en contra de las acciones del gobierno peruano.

Resultando entonces que la justificación de la integración regional a través de dicha obra de infraestructura es realizada bajo una lógica extractivista del transporte de los bienes naturales y no con el fin de lograr una verdadera integración a favor de las poblaciones locales, quienes son directamente afectadas en su día a día y no tienen poder de decisión en dichos procesos que los conciernen.

Es así que como búsqueda de una superación de tan importante problemática, se encontró apoyo en el concepto de Buen Vivir, ya que dentro de sus concepciones éste va más allá de la idea tradicional de “desarrollo”, ya que no tiene como prioridad ni como fin la acumulación monetaria a partir de la explotación masiva de la naturaleza. Por el contrario, los principios del Buen Vivir son recuperados de la historia de los pueblos originarios y sus ideas son reivindicadas por los actuales movimientos indígenas como una perspectiva ética y civilizatoria.

Fue a partir de lo anterior que se pudo encontrar elementos del Buen Vivir utilizados en el Perú como un discurso meramente político dentro de su participación en el bloque de la CAN. Sin embargo, en la práctica actúa totalmente opuesto a tales ideales, como es el caso del actual gobierno de Ollanta Humala por la aceptación de proyectos mineros y la respuesta del pueblo a través de las masivas huelgas durante los últimos años.

Finalmente se entiende que el gobierno peruano está a favor de los sectores extractivos como forma de aumentar el “crecimiento económico” y es aceptado en términos de combate a la pobreza; sin embargo, termina siendo incoherente al no importarse por sus impactos en los pobladores que viven en aquellas zonas alejadas y menos atendidas. Es así que se termina

percibiendo que los grupos beneficiados de dichos proyectos a largo plazo son las empresas multinacionales, los sectores oligárquicos y no los pobladores verdaderamente impactados.

La realización de este trabajo, como lo mencionamos anteriormente, es motivada por la preocupación de continuar un debate más amplio y crítico sobre el tema de la integración regional a partir de obras de infraestructuras. De esa forma, se defiende intensamente la valoración y utilización de las concepciones del Buen Vivir dentro de esta problemática, porque como se pudo observar, son las poblaciones de las regiones impactadas quienes sufren por la imposición de obras por parte del gobierno, sin poder tener decisión dentro de este proceso y siendo ellos quienes realmente sienten directamente las dificultades que se generan en su vida diaria.

## REFERENCIAS

ACOSTA, A. **Extractivismo y neoextractivismo: dos caras de la misma maldición.** Ecoportal.net. 2012. Disponible en: <[http://www.ecoportal.net/Temas-Especiales/Mineria/Extractivismo\\_y\\_neoextractivismo\\_dos\\_caras\\_de\\_la\\_misma\\_maldicion](http://www.ecoportal.net/Temas-Especiales/Mineria/Extractivismo_y_neoextractivismo_dos_caras_de_la_misma_maldicion)>. Acceso: noviembre de 2015.

AMAYO, E. **Amazonía, Mercosur y las posibilidades de integración.** 2004. Disponible en: <<http://enriqueamayo.blogspot.com.br/2008/11/amazonia-mercosur-y-las-posibilidades.html>>. Acceso: noviembre de 2015.

\_\_\_\_\_. **-El Impacto de la globalización en la Amazonía y el Pacífico Sudamericano.** 2008. Disponible en: <[http://www.bibliotecacentral.uni.edu.pe/pdfs/IECOS/5,2008/art\\_002.pdf](http://www.bibliotecacentral.uni.edu.pe/pdfs/IECOS/5,2008/art_002.pdf)>. Acceso: noviembre de 2015.

ARANA, M. **El caso del derrame de mercurio en Choropampa y los daños a la salud en la población rural expuesta.** 2009. Disponible en: <http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v26n1/a19v26n1>. Acceso: noviembre de 2015.

ARANHA, A. **Estocolmo, Rio, Joanesburgo. O Brasil e as três conferências ambientais das Nações Unidas.** 2006.

Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (AIDSESP) [Sitio Oficial] Disponible en: <<http://www.aidesepp.org.pe/la-mineria-esta-destruyendo-bosques-de-la-comunidad-nativa-arazaire/>>. Acceso: octubre de 2015.

BASTOS, P.Z. **A economia Política da integração da América do Sul no mundo pós-crise.** Observatório da economia global. Textos avulsos, n.10. Abril de 2012, p. 28-29. Disponible en: <[http://www3.eco.unicamp.br/cecon/images/arquivos/observatorio/OBSERVATORIO\\_10.pdf](http://www3.eco.unicamp.br/cecon/images/arquivos/observatorio/OBSERVATORIO_10.pdf)>. Acceso: mayo de 2015.

CARVALHO, W; FRIGGERI, F. **Buen Vivir: ¿Alternativa postcapitalista?** 2015. Disponible en: <<https://polis.revues.org/10633>>. Acceso: octubre de 2015

CEPAL. Comisión Económica para América Latina y el Caribe [Sitio Oficial] Disponible en: <<http://prebisch.cepal.org/es/importancia-historica-vigencia-pensamiento-raul-prebisch>>. Acceso: octubre de 2015>

\_\_\_\_\_. **-El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe.** Cidade: Editora, 1994. Disponible en: [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2140/S9481108\\_es.pdf?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2140/S9481108_es.pdf?sequence=1) Acceso: abril de 2015.

CAN. COMUNIDAD ANDINA [Sitio Oficial] Disponible en: <<http://www.comunidadandina.org/index.aspx>>. Acceso: octubre de 2015.

CONGA NO VA. **Una evaluación del Proyecto Conga a la luz de los estándares del Banco Mundial.** 2015. Disponible en:

<[http://static1.squarespace.com/static/560b18b0e4b067a54c32c76a/t/56151758e4b0e58796c24df3/1444222808848/CongaNoVa\\_Evaluacion.pdf](http://static1.squarespace.com/static/560b18b0e4b067a54c32c76a/t/56151758e4b0e58796c24df3/1444222808848/CongaNoVa_Evaluacion.pdf)>. Acceso: octubre de 2015.

Comunicado de Brasilia. Disponible en: [http://www.sela.org/media/266251/t023600002377-0-comunicado\\_de\\_brasilia.pdf](http://www.sela.org/media/266251/t023600002377-0-comunicado_de_brasilia.pdf) Acceso: octubre de 2015.

DIETERICH, H. **El Socialismo del Siglo XXI**. 2010. Disponible en: <<https://guanakolandia.files.wordpress.com/2010/07/308308-el-socialismo-del-siglo-xxi.pdf>>. Acceso: noviembre de 2015.

DUARTE, R. **Integración Suramericana y Globalización: El papel de la infraestructura**. In Revista de La Integración N°2 – La Construcción de la integración suramericana, Julio de 2008. Secretaria General de la Comunidad Andina: 2008. Disponible en: <[http://www.comunidadandina.org/Upload/20111024181937revista\\_integracion\\_2.pdf](http://www.comunidadandina.org/Upload/20111024181937revista_integracion_2.pdf)> Acceso: mayo de 2015

DUARTE, R. **Entrevistas em pesquisas cualitativas**. 2004.

DOUROJEANNI, M. **Estudio de caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonía del Perú**. Bank Information Centre, Conservation Internacional y Sociedad Zoológica de Frankfurt, Lima 103 p. 2006. Disponible en: <http://www.bicusa.org/en/Document.100135.pdf> Acceso: febrero de 2015.

Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD) [Sitio Oficial] Disponible en: <<http://www.fenamad.org.pe/>> Acceso: agosto de 2015

Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza (PRONATURALEZA) [Sitio Oficial] Disponible en: <<http://www.pronaturaleza.org/>> Acceso: octubre de 2015

FURTADO, C. **El desarrollo económico: un mito**. México: Siglo XXI, 1975.

GARCÍA, L. Intervención en Seminario sobre Tierra y Territorio. Vicepresidencia de la República. La Paz, Bolivia. 2010

GARCÍA, D; PRIOTTO, G. **La sustentabilidad como discurso ideológico**. 2008. Disponible en: <<http://www.ambiente.gov.ar/cursoea/descargas/M2.pdf>> Acceso: octubre de 2015.

GRUPO DEL BANCO MUNDIAL [Sitio Oficial] Disponible en: <<http://www.bancomundial.org/>> Acceso: julio de 2015.

GUDYNAS, E. **Buen Vivir: Un Necesario Relanzamiento**. 2010. Disponible en: <<http://www.alainet.org/es/active/43010>> Acceso: octubre de 2015.

\_\_\_\_\_ - **Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en América Latina: Una breve guía heterodoxa más allá del Desarrollo**. 2011. Disponible en: <[http://rosalux.org.mx/docs/Mas\\_alla\\_del\\_desarrollo.pdf](http://rosalux.org.mx/docs/Mas_alla_del_desarrollo.pdf)> Acceso: setiembre de 2015.

\_\_\_\_\_ - **Extracciones, extractivismos, extrahecciones**. En Observatorio del desarrollo N°18, CLAES, Montevideo. 2013. Disponible en:

<<http://www.extractivismo.com/documentos/GudynasApropiacionExtractivismoExtraheccion esOdeD2013.pdf>> Acceso: octubre de 2015.

GUIMARÃES, R. **Tierra de sombras: desafíos de la sustentabilidad y del desarrollo territorial y local ante la globalización corporativa.** 2003. Disponible en: <[http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5769/S038596\\_es.pdf?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5769/S038596_es.pdf?sequence=1)>. Acceso: noviembre de 2015.

HOLLENDER, R. **Latinoamérica: Buen Vivir vs. Neo extractivismo.** 2012. Disponible en: <<http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2012080708>> Acceso: octubre de 2015.

HONORIO, K. **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.** Tesis de maestría en Relaciones Internacionales del programa de Pos Graduación Santiago Dantas (UNESP-UNICAMP-PUC-SP). 2013.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (IIRSA) [Sitio Oficial]. Disponible en: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=28>> Acceso: marzo de 2015.

LE PRESTRE, P. **Ecopolítica Internacional.** São Paulo: Senac, 2000.

LIMA, M.R.S.; COUTINHO, M.V. Uma versão estrutural do regionalismo. In: DINIZ, E. (org.). **Globalização, Estado e Desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007. Disponible en: <[https://books.google.com.br/books?id=Q0BnKP-pOn8C&pg=PA125&lpg=PA125&dq=LIMA.+Uma+vers%C3%A3o+estrutural+do+regionalismo.&source=bl&ots=EFuQwQA\\_XI&sig=IEXzNWMFNlqVNQKytYX0aET1LLg&hl=en&sa=X&ei=RXiDVJTBNaPGsQTu5oL4DA#v=onepage&q=LIMA.%20Uma%20vers%C3%A3o%20estrutural%20do%20regionalismo.&f=false](https://books.google.com.br/books?id=Q0BnKP-pOn8C&pg=PA125&lpg=PA125&dq=LIMA.+Uma+vers%C3%A3o+estrutural+do+regionalismo.&source=bl&ots=EFuQwQA_XI&sig=IEXzNWMFNlqVNQKytYX0aET1LLg&hl=en&sa=X&ei=RXiDVJTBNaPGsQTu5oL4DA#v=onepage&q=LIMA.%20Uma%20vers%C3%A3o%20estrutural%20do%20regionalismo.&f=false)> Acceso: marzo de 2015.

MACAS, L. **La necesidad política de una reconstrucción epistémica de los saberes ancestrales.** 2005. Disponible en: <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101026124724/3Macas.pdf>> Acceso: octubre de 2015.

\_\_\_\_\_. **-Instituciones indígenas. La comuna como eje.** 2000. Boletín ICCI ARY Rimay, 17. Disponible en: <<http://icci.nativeweb.org/boletin/17/macass.html>> Acceso en: octubre de 2015.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) [Sitio Oficial] Disponible en: <[http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/Perx/perx\\_madre\\_de\\_dios/pdfs/PERX\\_MADRE\\_DE\\_DIOS.pdf](http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/Perx/perx_madre_de_dios/pdfs/PERX_MADRE_DE_DIOS.pdf)> Acceso: julio de 2015.

O' CONNOR, J. **¿Es posible el capitalismo sostenible?** 2000. Disponible en: <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/ecologia/connor.pdf>> Acceso: octubre de 2015.

PADULA, R. **Integração regional de infraestrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica.** Tese de doutorado defendida no Programa de Pós graduação em Engenharia de Produção, UFRJ. Setembro, 2010.

PAPA, G. **La herencia del neoliberalismo en América Latina y los márgenes de maniobra de los gobiernos progresistas**. Montevideo; Fundación Friedrich Ebert Stiftung, 2004. Disponible en: <<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/uruguay/04481.pdf>> Acceso: mayo de 2015.

QUIJANO, A. **El fantasma del desarrollo en América Latina**. 2000. Disponible en: <<http://www.ceapedi.com.ar/imagenes/biblioteca/libros/56.pdf>> Acceso: noviembre de 2015.

\_\_\_\_\_ - **Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina**. 2000 Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/quijano.rtf> Acceso: noviembre de 2015.

REY, N. **Neoextractivismo y lógicas de integración: El caso IIRSA**. 2015. Disponible en: <[http://jornadasdesociologia2015.sociales.uba.ar/wpcontent/uploads/ponencias/2015\\_890.pdf](http://jornadasdesociologia2015.sociales.uba.ar/wpcontent/uploads/ponencias/2015_890.pdf)> Acceso: octubre de 2015.

RODRÍGUEZ, G. **De la consulta previa al consentimiento libre, previo e informado a Pueblos Indígenas en Colombia**. 2014. Disponible en: <[https://www.nmbu.no/sites/default/files/pdfattachments/consulta-previa-al-consentimiento-previo-colombia-gloriaar\\_0.pdf](https://www.nmbu.no/sites/default/files/pdfattachments/consulta-previa-al-consentimiento-previo-colombia-gloriaar_0.pdf)> Acceso: octubre de 2015.

SIMBAÑA, F. **El Sumak Kawsay como proyecto político. Antología del pensamiento indigenista ecuatoriano sobre Sumak Kawsay**. 2011.

VEIGA, P. M.; RÍOS, S.P. **O regionalismo pós-liberal na América do Sul: origens, iniciativas e dilemas**. Breves CINDES, n. 10, agosto de 2008.

VERDUM, R. **Infraestrutura e políticas territoriais do Brasil no contexto da integração sul-americana**. Programa de las Américas, Relatório Especial, 16 de noviembre de 2007. Disponible en: <<http://www.geografia.seed.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=50>> Acceso: junio de 2015

VIGEVANI, T; RAMANZINI, JR. **Pensamento Brasileiro e Integração Regional**. Revista Contexto Internacional. Vol.32,n.2,julho-dezembro 2010. Disponible en: <<http://www.scielo.br/pdf/cint/v32n2/v32n2a06.pdf>> Acceso: mayo de 2015.

## Sites

AMERICA ECONOMIA. Perú concede importancia vital a la CAN y espera fortalecer el bloque. Disponible en: <<http://americaeconomia.com/economia-mercados/comercio/peru-concede-importancia-vital-la-can-y-espera-fortalecer-el-bloque>>. Acceso: octubre de 2015.

BIOGRAFÍAS Y VIDAS. Alejandro Toledo. Disponible en: <[http://www.biografiasyvidas.com/biografia/t/toledo\\_alejandro.htm](http://www.biografiasyvidas.com/biografia/t/toledo_alejandro.htm)> Acceso: julio de 2015.

BLOG PUEBLOS INDÍGENAS. Alianza de Federaciones de Madre de Dios denuncia graves irregularidades en torno a la construcción de la Carretera Interoceánica Sur. 2007. Disponible en: <<http://www.ecoturismowanamei.com/boletin-indigena/2007/12/carretera-interoceanica.html>> Acceso: setiembre de 2015

BCRP.GOB.PE. Madre de Dios caracterización. 2015. Disponible en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Cusco/madre-de-dios-caracterizacion.pdf> Acceso: noviembre de 2015.

CANALN.PE. Madre de Dios: denuncian construcción ilegal de pista en territorio indígena. 2015. Disponible en: <http://canaln.pe/movil/peru/madre-dios-carretera-ilegal-reserva-indigenas-manu-denuncian-n202286> Acceso: octubre de 2015

CEAS. Conflictos Sociales en Madre de Dios: el caso de la minería en pequeña escala de oro y la ilegalidad. 2013. Disponible en: [http://www.ceas.org.pe/publicaciones/0000048\\_REPORTE%203.pdf](http://www.ceas.org.pe/publicaciones/0000048_REPORTE%203.pdf) Acceso: octubre de 2015

DESARROLLOSOSTENIBLE.WORDPRESS. Informe Brundtland. 2006. Disponible en: <https://desarrollosostenible.wordpress.com/2006/09/27/informe-brundtland/>. Acceso: octubre de 2015

EUCLIDESDACUNHA. 2007 Disponible en: <http://www.euclidesdacunha.org.br/> Acceso: noviembre de 2015

GESTIÓN.PE. Conflictos: Cusco es la región con más muertos durante el gobierno de Humala. 2015. Disponible en: <http://gestion.pe/politica/conflictos-cusco-region-mas-muertos-durante-gobierno-humala-2131117> Acceso: noviembre de 2015.

LA.REPÚBLICA. Los cinco tramos de la Transoceánica. 2013. Disponible en: <http://archivo.larepublica.pe/infografias/los-5-tramos-de-la-transoceanica-05-06-2013> Acceso: marzo de 2015.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. Convenio No 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes. 2007. Disponible en: [http://www.oit.org.pe/WDMS/bib/publ/libros/convenio\\_169\\_07.pdf](http://www.oit.org.pe/WDMS/bib/publ/libros/convenio_169_07.pdf) Acceso: octubre de 2015.

RPPNOTICIAS. INEI: La pobreza se incrementó en ocho regiones del Perú en 2013. Disponible en: <http://rpp.pe/economia/economia/inei-la-pobreza-se-incremento-en-ocho-regiones-del-peru-en-el-2013-noticia-689046> Acceso: noviembre de 2015.

## ANEXOS

### ANEXO 1

#### ENTREVISTAS REALIZADAS EN LA CIUDAD DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS, PERÚ.

1. Alfredo Vargas Pio. Vicepresidente de la Federación Nativa del Río de Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD).

- ¿Tiene conocimiento sobre que es la IIRSA?

No tengo tanta información sobre eso, pero creo que es la empresa que está en constante mantenimiento de la Carretera.

- ¿Tenía conocimiento que la Carretera Interoceánica es una obra de la IIRSA?

La verdad no tanto conocimiento.

- ¿Qué opina de la IIRSA?

No podría opinar porque no tengo ese conocimiento.

- ¿Cuál es su opinión acerca de la situación actual de la Carretera Interoceánica Sur?

Desde la construcción de la Carretera se han incrementado las invasiones a las comunidades nativas, el aumento de la delincuencia en Madre de Dios, los asaltos, violaciones, etc. Antes de la Carretera Interoceánica no había ese tipo de problemas.

El único progreso para Madre de Dios es que ahora se llega en 10 horas a la ciudad de Cusco. Para la población menos pudiente no ha generado mayores beneficios.

- ¿Cuáles fueron las ventajas y desventajas para Madre de Dios después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?

Mayores desventajas para Madre de Dios debido a las invasiones. No estábamos preparados para la envergadura de esta obra. No hay beneficios como región y menos para las comunidades nativas. Se puede ver la prostitución a lo largo de la carretera, lo que genera una mala imagen de Madre de Dios para los demás departamentos. En vez de mejorar las cosas, el Estado se ha equivocado, por lo que ha empeorado la situación en Madre de Dios. Se puede ver el aumento de la minería y de la corrupción. Lo único que ha facilitado es el transporte de



las maquinarias pesadas, facilita el ingreso de personas a los territorios comunales. La Carretera Interoceánica ha violado el derecho territorial de la comunidad nativa de Arazaire y el Estado peruano nunca ha reconocido ni ha indemnizado a esa comunidad que fue traspasada por esta obra de infraestructura. Este tema es de hace muchos atrás y hasta ahora seguimos viendo el atropello que existe hacia estas comunidades nativas, por lo que FENAMAD intenta velar por su protección, es decir, cumpliendo el papel que el Estado tiene y no cumple.

Las ventajas de la Carretera Interoceánica terminan siendo para las grandes empresas que la utilizan como vía de transporte.

- ¿Recibieron alguna respuesta por parte del gobierno peruano ante las demandas presentadas acerca de las irregularidades en torno a la Carretera Interoceánica Sur?

No ha habido respuesta alguna por parte del gobierno.

- ¿Existió algún tipo de programa de seguimiento por parte del gobierno peruano ante los posibles impactos de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en los pobladores de Madre de Dios?

No hubo nada. La obra ya estaba planificada cuando se tuvo conocimiento de ésta.

- ¿Cuál fue la reacción de las comunidades indígenas antes, durante y después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?

Las comunidades nativas se imaginaban que era una simple carretera, no sabían que la obra pasaría por las tres regiones del Perú.

2. Daniel Villavicencio. Comunicador regional en la Fundación peruana para la Conservación de la Naturaleza. Pro Naturaleza.org con Sede en Madre de Dios.

- ¿Tiene conocimiento sobre que es la IIRSA?

La Iniciativa para la Integración Sudamericana. Son una serie de iniciativas de infraestructura que facilitan la integración entre los países de América Latina.

- ¿Tenía conocimiento que la Carretera Interoceánica es una obra de la IIRSA?

Si.

- ¿Qué opina de la IIRSA?

Sin respuesta.

- ¿Cuál es su opinión acerca de la situación actual de la Carretera Interoceánica Sur?

El tema de las carreteras es paradójico, se exigen para el beneficio del comercio, supuestamente para mejorar la calidad de vida. Sin embargo ese escenario podría funcionar en otros países, donde haya una planificación. Pero lo que pasa aquí en Madre de Dios, no solo con la Carretera Interoceánica, sino con otras carreteras también, es que básicamente no hay un ordenamiento territorial, no hay un saneamiento de predios, no se garantizan el derecho de las personas que viven en la Amazonía, que tienen derecho sobre el suelo. Esta Carretera ha generado el caos, el desorden, invasiones y no se toman precauciones con el tema de la minería. Madre de Dios ha tenido la minería como una actividad artesanal por casi 100 años, llamada pequeña minería, pero con la Carretera, ésta actividad ha aumentado sin precedentes. Se puede ver un aumento de turistas, principalmente brasileños. Entre los impactos negativos: la prostitución, el narcotráfico principalmente.

- ¿Cuáles fueron las ventajas y desventajas para Madre de Dios después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?

Para los transportistas fue un impacto rápido. No había una preparación efectiva a nivel de infraestructura. Ventajas: aumento del turismo, la corta duración de los viajes. Las desventajas es que en el país estas obras se hacen sin prevención, sin planificación, sin ver escenarios posibles que pueda haber.

- ¿Recibieron alguna respuesta por parte del gobierno peruano ante las demandas presentadas acerca de las irregularidades en torno a la Carretera Interoceánica Sur?

No estaba al tanto, pero si he escuchado de las demandas que muchas organizaciones presentaron ante los diversos problemas. Hay mucha dinámica y activismo por las personas con conocimiento de campo, técnico, exigiendo que se mitiguen los impactos de ésta obra.

- ¿Existió algún tipo de programa de seguimiento por parte del gobierno peruano ante los posibles impactos de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en los pobladores de Madre de Dios?

El programa de gestión ambiental que atiende los impactos indirectos de la obra es el único programa que ha tenido conocimiento.

- ¿Cuál fue la reacción de las comunidades indígenas antes, durante y después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?

No hubo conocimiento amplio de esto. Sin embargo, si he escuchado el tema de las invasiones en las comunidades nativas, pero las posiciones no las conozco.

### 3. Beti Montero de Huamán. Guía de Turismo independiente en Madre de Dios.

- ¿Tiene conocimiento sobre que es la IIRSA?  
No.
  - ¿Tenía conocimiento que la Carretera Interoceánica es una obra de la IIRSA?  
No.
  - ¿Qué opina de la IIRSA?  
Sin respuesta.
  - ¿Cuál es su opinión acerca de la situación actual de la Carretera Interoceánica Sur?  
La Carretera no tiene buenos acabados en los bordes y tiene partes donde no se ha terminado de construir, lo que genera muchos accidentes de tránsito.
  - ¿Cuáles fueron las ventajas y desventajas para Madre de Dios después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?  
Ventajas: Los pobladores pueden ir en menos tiempo a sus destinos, solo eso.  
Desventajas: Los productos para la venta no han bajado sus precios; los peruanos realmente no se benefician, ya que son las empresas de otras ciudades las que usan la Carretera finalmente.
  - ¿Recibieron alguna respuesta por parte del gobierno peruano ante las demandas presentadas acerca de las irregularidades en torno a la Carretera Interoceánica Sur?  
Sin respuestas por parte del gobierno peruano en absoluto.
  - ¿Existió algún tipo de programa de seguimiento por parte del gobierno peruano ante los posibles impactos de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en los pobladores de Madre de Dios?  
Si es que hubo algún programa, éste no fue conocido.
  - ¿Cuál fue la reacción de las comunidades indígenas antes, durante y después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?  
Las comunidades indígenas aisladas no querían la construcción de la Carretera porque iban a invadir sus territorios; sin embargo esas informaciones no fueron dadas a conocer por los medios de comunicación.
4. Brando Jimmy Del Alcazar Amachi. Bachiller en Ecoturismo de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD)
- ¿Tiene conocimiento sobre que es la IIRSA?  
Muy poco conocimiento.

- ¿Tenía conocimiento que la Carretera Interoceánica es una obra de la IIRSA?  
No.
- ¿Qué opina de la IIRSA?  
Sin respuesta.
- ¿Cuál es su opinión acerca de la situación actual de la Carretera Interoceánica Sur?  
Cuando se inauguró se encontraba en buen estado pero con el tiempo se ha ido deteriorando. He visto que se encuentra en mantenimiento constante.
- ¿Cuáles fueron las ventajas y desventajas para Madre de Dios después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?  
Ventajas sería el acceso más rápido para otras ciudades; es decir las conexiones mejoraron pero las desventajas son los problemas que traen las migraciones de otros lugares hacia Madre de Dios, lo que antes no sucedía.  
Lo que se puede ver a simple vista es el aumento de la inseguridad, así como de la prostitución y el narcotráfico.
- ¿Recibieron alguna respuesta por parte del gobierno peruano ante las demandas presentadas acerca de las irregularidades en torno a la Carretera Interoceánica Sur?  
Tengo poco conocimiento de esto. La mayoría de las personas al principio se convencieron que habría muchos beneficios con la Carretera pero finalmente las desventajas para la región fueron mayoritarias.
- ¿Existió algún tipo de programa de seguimiento por parte del gobierno peruano ante los posibles impactos de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en los pobladores de Madre de Dios?  
La verdad no he tenido conocimiento de esto.
- ¿Cuál fue la reacción de las comunidades indígenas antes, durante y después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur?  
He visto pocas manifestaciones debido a que estas comunidades se encuentren alejadas de la ciudad, son comunidades aisladas.