

Interoceánica Sur



Carretera Interoceánica - Iberia ©Chris Kirkby



Puente, Interoceánica Sur © Chris Kirkby



Rio Madre de Dios © Ernesto Raez Luna

Carretera Interoceánica Sur

¿Cuál es el área geográfica del proyecto?

La carretera Interoceánica Sur o Corredor Vial Interoceánico Sur, en territorio peruano, conectará los puertos marítimos de Ilo, Matarani y Marcona, en el Pacífico, con la frontera con Brasil (Iñapari), en la selva amazónica, a través de cinco tramos de carretera asfaltada. La Interoceánica Sur es continua con la red vial brasilera (BR317, BR364) y en consecuencia conectaría el Pacífico con el Atlántico. Este es un proyecto ancla del portafolio IIRSA.

¿Cuáles son las regiones involucradas?

El área de influencia directa e indirecta de la carretera Interoceánica Sur incluye prácticamente toda la Macro-Región Sur del Perú, conformada por las regiones de Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna. Además se suman las regiones de Ica y Ayacucho. Esta zona de influencia abarca un área de 400 mil Km² y una población aproximada de 5.7 millones de habitantes, equivalente al 20% de la población total del Perú. El recorrido influye sobre siete áreas del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SINANPE): los Parques Nacionales Alto Purús, Manu y Bahuaja-Sonene, las Reservas Nacionales Salinas y Aguada Blanca, Tambopata y Titicaca, y la Reserva Comunal Amarakaeri. Además, influye sobre numerosas concesiones de conservación, forestales y de ecoturismo.

¿Cuál es el costo de la carretera?

El mejoramiento de los cinco tramos viales requiere una inversión aproximada de US\$ 892 millones. Sumando obras concurrentes, como el puente sobre el río Madre de Dios, el costo total estimado de la Interoceánica Sur alcanza 1,031 millones de dólares.

¿Cómo se financia la carretera?

A través de préstamos bancarios a concesionarias, garantizados por el Estado, dentro de un esquema BOT (build-operate-and-transfer / construir-operar-y-transferir) a 25 años. US\$281 millones fueron prestados por la Corporación Andina de Fomento (CAF) para los tramos 2, 3 y 4; así como US\$ 634 millones en bonos de Merrill Lynch para los tramos 2 y 3.



Corredor de Conservación Vilcabamba-Amboró. Interoceánica Sur @ Conservación Internacional

¿Cuáles son los Impactos de la carretera?



*Quema descontrolada, Madre de Dios
© Ernesto Ruez Luna*

Las obras se iniciaron oficialmente el 2006 y continuarán hasta el 2008. Ya venimos atestiguando impactos directos e indirectos de la obra. Los impactos directos ocurren en el "derecho de vía" o muy próximos a éste, por efecto de la obra propiamente dicha, hasta más o menos un kilómetro a cada lado. Consisten, sobre todo, en movimientos de tierra y uso de lechos de río como canteras. Los impactos indirectos –los más importantes y duraderos– son aquellos producidos por los procesos ecológicos, sociales y económicos estimulados por la vía mejorada, no sólo debido al mayor acceso y al abaratamiento del transporte, sino también por las expectativas generadas (algunos impactos indirectos empezaron incluso antes de iniciarse la obra). En la práctica, los impactos indirectos suelen ser considerados hasta una distancia de 50 Km a cada lado de la carretera. Los impactos pueden ser positivos o negativos.



*Deforestación y contaminación de ríos, por minería de Oro, Huaypetu
© Ernesto Ruez Luna*

Hasta el momento, los principales impactos han sido negativos. Los problemas sociales y ambientales en el área de influencia de la Interoceánica Sur se deben a la intensificación de cuatro procesos acelerados por el proyecto vial: (A) la minería de oro aluvial (estimulada por los altos precios del metal); (B) la extracción maderera; (C) la migración de ciudadanos altoandinos hacia la selva; y (D) la concentración de la población migrante en la ciudad selvática de Puerto Maldonado.

Estos procesos están a su vez incrementando:

1. La deforestación por tumba y quema para fines agropecuarios;
2. La frecuencia y gravedad de incendios forestales;



Rio Nusiniscato, Fortaleza
© Ernesto Ruez Luna

3. La invasión de las áreas naturales protegidas, principalmente la Reserva Nacional Tambopata, el Parque Nacional Bahuaja-Sonene y la Reserva Comunal Amarakaeri;
4. La cacería ilegal comercial;
5. La tala ilegal y la correspondiente degradación de los recursos forestales;
6. La reducción del valor paisajístico y turístico en la selva alta y la ceja de selva.
7. La contaminación del aire y el agua con desechos urbanos y relaves mineros;
8. La pérdida de biodiversidad (por deforestación, caza, pesca y contaminación);
9. La reducción del potencial de la región para proveer servicios ambientales como fijación de carbono y flujo de agua limpia;
10. La diseminación de infecciones vectoriales y venéreas;
11. La invasión de los territorios de los últimos grupos de indígenas en aislamiento voluntario;
12. La invasión minera de cuencas frágiles, territorios de comunidades nativas y áreas protegidas;
13. Los conflictos por la tierra y por su uso, tanto en la urbe como en el campo;
14. La delincuencia común;
15. La formación de asentamientos precarios (villamiserías) en las zonas urbanas;
16. El trabajo forzado y esclavo en la minería y en la tala ilegal;
17. La prostitución y el tráfico sexual de menores, principalmente en los campamentos mineros.

¿Qué hacer?

La raíz de los problemas que enfrenta la Interoceánica Sur se encuentra en la nula planificación e inversión en el desarrollo de economías sostenibles y a la muy débil presencia del Estado en el área de influencia del proyecto. Es decir, se espera que el asfalto por sí solo transforme a los actores económicos, mejore los patrones de explotación de los recursos y resuelva los conflictos sociales.

Para atender a los impactos socioambientales indirectos de la carretera, el Estado peruano ha destinado 17.78 millones de dólares (menos del 2% del costo de la obra), 10 de ellos prestados por la CAF, a un programa de tres años de duración. Este programa, desafortunadamente, se ha visto plagado de retrasos burocráticos, gestión centralista y poca transparencia. (Sin embargo, la supervisión estatal de la obra misma –confiada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones-- sería relativamente adecuada).

Este folleto divulgativo ha sido producido en el marco del proyecto "Acción efectiva contra amenazas a la diversidad biológica y cultural en el ámbito de la Interoceánica Sur en el Corredor de Conservación Vilcabamba - Amoro" gestionado por ProNaturaleza con apoyo de Conservación Internacional Perú



Por otro lado, en Septiembre 2007 se firmó un novedoso convenio entre la concesionaria CONIRSA, su principal accionista Odebrecht y las ONGs ProNaturaleza y Conservación Internacional, para promover econegocios (principalmente ecoturismo) y la protección de áreas silvestres (especialmente los bosques de nubes de las yungas orientales) en el ámbito de influencia de los tramos 2 y 3 de la Interoceánica Sur. Esta audaz iniciativa, sin embargo, no puede reemplazar el rol del Estado. Principales recomendaciones para dar sostenibilidad a la Interoceánica Sur son:

Establecer un mecanismo de monitoreo y respuesta temprana, independiente, descentralizado y participativo, para la gestión de los impactos indirectos de la carretera Interoceánica Sur. Aquí será necesario involucrar organizadamente a las asociaciones rurales, a los asentamientos urbanos y a las comunidades indígenas, tanto para el monitoreo de conflictos como para la resolución de los mismos.

Para dar mayor gobernabilidad al programa de mitigación, fortalecer la participación ejecutiva de los gobiernos regionales y locales. (En Septiembre 2007, los gobiernos regionales fueron acogidos en el directorio del programa, tras más de un año de gestiones).

Consolidar la gestión participativa de las áreas naturales protegidas por medio de los comités de gestión, específicamente en las zonas donde se concentran las transgresiones, invasiones y amenazas relacionadas con la carretera.

Integrar la gestión de los impactos indirectos de la carretera a los procesos de ordenamiento territorial, planificación del desarrollo regional y promoción de eco-negocios y usos sostenibles de la tierra. Para ello, las ONGs peruanas e internacionales deben comprometer su apoyo técnico a los gobiernos regionales y locales, así como a las organizaciones de base. Además, se debe incorporar un plan estatal de promoción de inversiones sostenibles.

Como prioridad crítica, restablecer la presencia efectiva del Estado y el imperio de la ley en los campamentos mineros, encausar a los traficantes de menores, expulsar a los mineros ilegales de las áreas protegidas y de los ecosistemas frágiles como lagunas meándricas y pantanos de palmeras, y establecer una zonificación rigurosa de la minería de oro aluvial.

Contactos y Enlaces

Ernesto Ráez Luna, Coordinador, Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur
eraez@csa-upch.org / eraezluna@yahoo.com

Lista electrónica del Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil <http://groups.yahoo.com/group/interoceanicasur>

IIRSA www.iirsa.org

BICECA www.biceca.org

Investigación y Redacción: Sandra Felipa y Ernesto Ráez Luna. Lima, Septiembre, 2007.