



Universidad Nacional
San Antonio Abad del Cusco



SEPIA XIII

Cusco, 10 al 13 de agosto 2009

MESA ESPECIAL

**Conflictos socioambientales y megaproyectos
Auspiciada por la iniciativa para la Conservación en
Amazonía Andina - ICAA**

Ponencia Central

*“Viene más la pobreza” Conflictos socioambientales y
megaproyectos de infraestructura vial energética en la
Amazonía Peruana”*

Ernesto Raez Luna

“VIENE MÁS LA POBREZA”: CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES Y MEGAPROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y ENERGÉTICA EN LA AMAZONÍA PERUANA

Ernesto Ráez Luna¹

14 de julio de 2009

INTRODUCCIÓN

En medio de una bonanza económica cuya dimensión histórica todavía protege al país de los peores embates de la crisis financiera mundial, y en un período de democracia formal que casi alcanza la década, el Perú paradójicamente se sumerge en el malestar social y el desasosiego político. Uno de los principales indicadores de este malestar son los conflictos sociales, 273 al 30 de junio de 2009², entre conflictos latentes y conflictos manifiestos (141 más que un año atrás); 128 de ellos (47%), socioambientales. El 5 de junio, en Bagua (región Amazonas), uno de estos conflictos –entre indígenas amazónicos y el gobierno central— estalló provocando la muerte violenta de 33 personas, un oficial de policía desaparecido y 200 heridos. Inmediatamente después, en medio de una grave crisis política, no menos de tres conflictos se han agudizado en el Sur del país (Andahuaylas, en Apurímac; Sicuani, en Cusco; y Azángaro, en Puno). Los protestantes han bloqueado dos carreteras y un aeropuerto. Es un rasgo inescapable de los conflictos contemporáneos que el sector protestante –en general, popular—, para hacerse escuchar, tome o bloquee el acceso a instalaciones públicas: carreteras, aeropuertos, plantas de hidrocarburos. La infraestructura pública se ha convertido en el rehén que logra el milagro del diálogo y la apertura de negociaciones.

El objetivo de esta monografía es proponer la exploración de un conjunto de temas relativamente poco visitados en el Perú, en el análisis de conflictos

¹ Director de Ciencia y Desarrollo, Centro para la Sostenibilidad Ambiental – Universidad Peruana Cayetano Heredia. eraez@csa-upch.org

² Defensoría del Pueblo, 2009.

socioambientales, entendidos como la expresión de estructuras históricas, antes que como coyunturas. En particular, interesa aportar elementos de análisis supranacionales y sistémicos, desde una selección de conceptos y categorías que provienen de dos perspectivas convergentes, aunque muy diferentes: la ecología política y la aproximación ecosistémica. En este documento simplemente arañaré la superficie de lo que debiera ser un debate sobre los conflictos socioambientales peruanos situado en el contexto de los grandes conflictos socioambientales globales. Las preguntas serían: ¿Qué elementos estructurales de orden mundial y período amplio, se manifiestan en los conflictos socioambientales del Perú? ¿Hasta qué punto nos sirven estos elementos para entender los conflictos peruanos y orientar su resolución?

Para intentar responder estas preguntas, discutiré brevemente un caso atípico de conflicto socioambiental: aquel que surge o se desarrolla alrededor de grandes inversiones de infraestructura vial y energética. Lo que hace atípicos a estos conflictos es que la inmensa mayoría de seres humanos vemos en el acceso a mejores carreteras y medios de transporte, así como en el acceso a energía eléctrica continua, indicadores fundamentales de progreso y bienestar. El asfalto y la energía eléctrica son tecnologías básicas, casi derechos humanos modernos, de los que debería gozar cualquier ciudadano. Estas tecnologías benefician, simultáneamente, la vida cotidiana y la actividad económica. Además, el acceso continuo a energía eléctrica viene aparejado con el acceso mejorado a los medios de comunicación masiva y a las telecomunicaciones, es decir, a la integración ideológico-social y al ciberespacio. En esa medida, la infraestructura vial y energética es una condición tecnológica fundamental de cohesión y desmarginalización.

En consecuencia, las grandes inversiones en carreteras y plantas de energía cuentan –en principio– con una popularidad de la que no gozan las grandes inversiones extractivistas (mineras y de hidrocarburos fósiles), que es donde vemos la mayor ocurrencia de conflictos. En los proyectos extractivistas, los beneficios no son inmediatamente experimentados por la población afectada. De hecho, está nutridamente documentado que las poblaciones locales cercanas a

proyectos mineros y petroleros sufren con mucha frecuencia severos empeoramientos de su medio ambiente y su calidad de vida, como se aprecia en los caso del río Corrientes, Cerro de Pasco, Casapalca y La Oroya, entre muchos.

Ante el contraste, cabe preguntarse porqué habría alguien de oponerse jamás a un proyecto energético o vial. Sin embargo, la primera respuesta es bastante sencilla: Los grandes proyectos viales y energéticos transforman rápidamente los paisajes. En lo ecológico y en lo social, establecen un “antes” y un “después” dramáticamente diferentes. En la transformación, algo siempre se pierde, y alguien pierde más. Esta es la gente que –en principio—se opondrá.

Pero el tema es un poco más complejo; los conflictos no se refieren exactamente a una oposición popular a los proyectos de infraestructura. La complejidad del problema fue expresada con lucidez por la Sra. Feliciano Amado Chávez, de la CONACAMI³, en una reunión nacional sobre la iniciativa IIRSA⁴, que tuvo lugar en Lima el 18 de junio pasado. Transcribo abajo la mayor parte de su elocución, que fue grabada, y las preguntas que ella planteó a un funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (las negritas y los corchetes son míos):

*“... Yo quiero preguntarle en cuanto a **si los pobladores fueron consultados para que haiga concesiones, si estaban de acuerdo con este desarrollo de la infraestructura.** Un punto. Otro: **¿Con qué financiamiento se hacen estas concesiones y por qué tiempo?** Otro: (Ahora, de experiencia nada más ya le voy a decir). En Ancash, con la penalidad de la empresa minera Antamina se hizo la carretera de [ininteligible] a San Martín. Esto dieron seguro también a un consorcio, muy calificado, muy evaluado. **Hoy en día, esa carretera no vale para nada, ¡para nada! Los desmontes malograron al territorio adyacente...** También hubo problemas de habitaciones, la gente que vivía al borde de este carretera. Bueno, es cierto que Ud. dice que han hecho un reconocimiento de estas casas; pero **¿cómo lo hacen? ¡Exactamente como está medido, ni siquiera lo mejoran!** Así le entregan a los señores que viven*

³ Confederación Nacional de Comunidades Afectadas por la Minería.

⁴ Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana. (Ver más abajo).

a la orilla del río... Igualito, ni siquiera le dan un... Cuando uno reubica, lo que ha estado, igual [le dan]. **Si pueden mejorar, entonces la gente se contenta con ese desarrollo; no está pensando más bien que está perjudicada.** Luego, no indemnizan como debe ser. Son engañados. Ahora, **en cuanto a ese trabajo no estoy contra; pero hay que ser realista: Hay mucho, mucha contaminación. Y esas contaminaciones no están mitigados en estos momentos.** Por eso, actualmente el calentamiento global hay; que nosotros los peruanos quizá vivamos más de cincuenta años **nuestro territorio ya se va a desaparecer (...)** Ahora, dice que hay quienes supervisan a esos trabajos ¿no? Pero esos supervisores son amigos de quienes trabajan que no lo ven cómo le están echando este material, si están haciendo como han presentado en su proyecto. Y por ello es que cuando viene la lluvia todo se abre eso que han hecho (...)
Entonces, hoy en día, para mí sería NO ACEPTO carretera. Que la gente camine con su caballo [ininteligible, risas]... y vive feliz. **Ese modo de desarrollo no debe cambiar, no debe impactar, por qué, si viene más la pobreza en vez de estar mejor, por qué, [al haber] carreteras ahora hay que pagar y de dónde si no hay trabajo hoy en día, si no hay trabajo pa' los campesinos, de dónde tienen plata...** Ahora: En cuanto a las audiencias que Uds. tienen. **Estas audiencias que dicen que se ha consultado, son audiencias repentinas...** Llegan, dicen esto es legal. **Hacen firmar la asistencia, pero se ha protestado que no quiere esa concesión minera, no quiere esa carretera. Pero como ya firmó, ya está dice, ya apuntó, ya se aceptó.** Y esas cosas son que Uds. como Ministerio deben ser muy celosos en ver, no hay que pensar nada más que dar inversiones a empresas extrañas que vienen nada más chantajeando. Otro: Debe hacer estas consultas, **primeramente preparar al ciudadano, al campesino, nativo, primero educarlo.** Antes, de educarle; antes, de hacerles conocer los tratados internacionales, también nuestra Constitución Política del Estado dice en el Capítulo II de Derechos Humanos debe respetarse posiciones ciudadanas... Luego, esas audiencias o los facilitadores, como

[también] quien va a exponer, debe dar en su propia lengua materna de cada localidad donde se va a llevar a cabo. Con este no, no estoy contra; pero [ininteligible] se debe cuidar los recursos naturales y no se debe depredar. Gracias.”

Como se ve, los emplazamientos hechos a los proyectos de infraestructura (en este caso, vial) se refieren a diversos motivos, todos legítimos, cuyo rasgo común es la duda, la sensación de comunicación defectuosa, incluso deshonesta, y la consiguiente desconfianza que alimenta el rechazo. Esto está sostenido por la evidencia de decepciones pasadas, de las cuales se guarda memoria infatigable. El rechazo popular es ambivalente, o más bien, localizado en un tiempo condicional (“*entonces, hoy en día, para mí sería NO ACEPTO carretera*”). Pero además existe una escala mayor de incertidumbre y riesgo, que pone en tela de juicio un **modo⁵ de desarrollo** que otorga a empresas privadas un control efectivo sobre el territorio⁶. Esto se expresa en forma de preocupaciones ambientales que reflejan el temor de perder el control sobre los referentes de identidad y los medios rurales de producción, con el consiguiente empobrecimiento y marginalidad (“... *nuestro territorio ya se va a desaparecer... Ese modo de desarrollo no debe cambiar, no debe impactar, por qué, si viene más la pobreza...*”) Contrariamente a planteamientos de acuerdo con los cuales la gente pobre tiene mucho que ganar y nada que perder con ese desarrollo⁷ (por consiguiente, quien se opone es un retrógrada), para la gente sí hay mucho que perder. ¿Qué otra cosa sino conflicto puede surgir del abrumador desencuentro, incluso (o sobre todo) si la conversación ocurre en un escenario democrático?

Punto de Vista

⁵ Es decir, la forma de hacer las cosas, la forma de implementar el desarrollo; más que sólo el concepto de desarrollo y la ruta propuesta para alcanzarlo (que sería el “modelo”).

⁶ Esta es la definición popular de “privatización”, diametralmente distinta a la definición oficial y especializada; pero no por ello equivocada. Los desencuentros lingüísticos, la incapacidad de entenderse en el mismo idioma, son la moneda falsa con que se producen los intercambios discursivos en el Perú.

⁷ García 2007, de Althaus 2009, Vargas 2009.

Nos hace falta la sana costumbre de explicar, antes de comenzar una discusión cualquiera, de dónde venimos, es decir, por dónde vienen las balas. No se trata de ofender a nadie con un auto-retrato narcisista, sino de reconocer que todos tenemos un punto de vista, y sólo desde ahí podemos reflexionar e iluminar. Entonces, antes que partir de una arrogante profesión de objetividad, uno debiera, en rigor, hacer al menos el intento de anunciar sus sesgos más relevantes al tema en cuestión. El problema es que, para un ecólogo con rudimentos de teoría sociológica, muchos sesgos y limitaciones no son inmediatamente evidentes y son más bien un constante descubrimiento.

En todo caso, en lo que sigue aplicaré –de manera, quizá, muy caprichosa– una derivación de la ecología conocida como aproximación ecosistémica y una rama de las ciencias sociales que se llama ecología política. La materia que ocupa a ambas disciplinas es la mejor comprensión y la mejor gestión social de los problemas ambientales contemporáneos. Ambas son aproximaciones teórico-prácticas, de investigación-acción. Ambas aproximaciones apuestan por la construcción de visiones solidarias de desarrollo y bienestar humanos. Común a ambas aproximaciones es también una actitud crítica, de cabeza ladeada y mirada irónica, hacia los asuntos humanos y el actual orden mundial. Una mirada histórica y relacional.

Mi atalaya está situada en la Amazonía y lo que veo está filtrado por un compromiso explícito con la supervivencia de sus pueblos indígenas, con sus culturas y sus territorios. Como la Amazonía es tan grande y tan diversa, es muy difícil recordar para el especialista amazónico que existe un más allá; tendemos a olvidar que la Amazonía no es el Universo y que lo que hemos aprendido no necesariamente se aplica fuera de la Amazonía. Pero como la Amazonía es tan grande y tan diversa, es muy poco probable que un especialista amazónico se caiga por el borde del orbe conocido. Los especialistas amazónicos lo sabemos y lo entendemos todo, o casi todo, que no es lo mismo pero es igual.

INSTRUMENTOS DE ANÁLISIS

Ecología política y estructuras históricas

La ecología política, como disciplina intelectual, se ocupa del estudio de los conflictos alrededor del medio ambiente y el acceso a los recursos naturales, entre grupos de interés con distintas cuotas de poder⁸. Como en todo asunto humano, estos conflictos se expresan no sólo en términos de violencia manifiesta, sino en gran parte a través del enfrentamiento de visiones de mundo, discursos y narrativas sobre naturaleza y sociedad. La ecología política está inspirada en perspectivas neo-marxistas y post-modernistas. Dominación y resistencia (cultural, territorial), marginalidad ambiental, orden mundial de acceso a los recursos naturales (ejm., tratados de comercio y agua dulce), interacciones entre lo global y lo local, y discursos rivales sobre el medio ambiente, son algunas temáticas privilegiadas.

Un fuerte sesgo populista tiñe de subjetividad (y judeo-cristianismo) a la ecología política. La pobreza se confunde con virtud. Se ha planteado, por ejemplo, un “ambientalismo de los pobres”⁹. Sin embargo, si ser pobre y marginal fuera tan bueno y constructivo para el espíritu humano y la conciencia ambiental, todo el mundo debiera anhelar la pobreza, el hambre y la exclusión; pero ese, obviamente, no es el caso. En cambio, propongo una perspectiva humanista: la gente merece una vida digna, un medio ambiente sano y un trato igualitario simplemente porque es gente, más allá de sus virtudes y defectos.

Aquí, utilizaré conceptos de la ecología política derivados de la crítica post-modernista a la división sociedad / naturaleza (humano / no-humano), tal como son discutidos por Latour (1993) y Escobar (1999). En particular, la crítica al planteamiento que bestializa a los grupos humanos que no pueden adoptar o que rechazan el mito de la modernidad patriarcal occidental. De acuerdo con el mito, mujeres, niños y pueblos indígenas, por motivos biológicos y culturales, estarían más cerca de la naturaleza y serían, por consiguiente, menos humanos que el

⁸ Blaikie & Brookfield 1987, Peet & Watts 1996, Bryant y Bailey 1997, Robbins 2004.

⁹ Martínez-Alier 2002. El mismo autor reconoce, sin embargo, instancias de “anti-ambientalismo de los pobres” (ver Guha y Martínez-Alier 1997).

arquetipo moderno occidental. Esta condición menos humana (pre-moderna) justificaría someterlos y transformarlos. Latour demuestra la radical artificialidad del divorcio naturaleza / sociedad en la cultura occidental. Escobar analiza la aplicación del mito de la modernidad en el exterminio de los pueblos indígenas tradicionales (los “salvajes”).

Además, utilizaré el concepto de hegemonía, originalmente desarrollado por el pensador marxista Antonio Gramsci, tal como ha sido desarrollado por el historiador canadiense Robert W. Cox (1983, 1986), en términos de estructuras históricas hegemónicas y no hegemónicas. En pocas palabras, una sociedad donde un grupo de poder ha obtenido dominio sobre las ideas (es decir, donde la ideología del grupo dominante ha sido acogida también por las masas), correspondería a una estructura hegemónica: Al menos en apariencia, se ejerce el poder desde las convicciones compartidas, antes que desde la coerción; en todo caso, la coerción parece legítima. Hablamos de sociedades donde la amplia mayoría comparte visiones similares de bienestar, progreso y conducta moral. Las teocracias; pero también las sociedades industrializadas de Norteamérica y Europa, donde el crecimiento económico ilimitado, el acceso universal a la alta tecnología y la libertad sexual personal –por ejemplo-- son criterios de bienestar social universalmente aceptados, serían estructuras hegemónicas. Una sociedad así puede concentrar sus energías en proyectos de largo plazo y gran envergadura, sostenidos por instituciones y organizaciones político-administrativas de notable estabilidad. Por otro lado, en los márgenes del orden mundial, existen sociedades donde los grupos de poder siguen batallando por obtener dominio sobre las ideas, constantemente tentados a ejercer la violencia y establecer dictaduras sobre los gobernados, constantemente retados por todo tipo de grupos contestatarios: ideológicos, económicos, políticos y sociales. Constantemente sometidos a valores y patrones de conducta heredados del pasado colonial. Estas serían estructuras históricas no hegemónicas, por ejemplo, nuestro querido Perú.

El país ha gozado una nueva bonanza económica en los primeros años del Siglo XXI, impulsada por los altos precios internacionales de los metales y los hidrocarburos fósiles, comparable con las grandes bonanzas históricas

exportadoras (caucho, salitre, guano, harina de pescado). Corriendo sobre esta ola, el Sr. Presidente Alan García y sus seguidores ofrecen una promesa de progreso nacional sobre la base de la aceleración del crecimiento económico. Este será obtenido con el concurso privilegiado de grandes inversiones privadas y público-privadas de extracción de recursos naturales no renovables (metales e hidrocarburos) para su exportación en forma de materias primas. El crecimiento económico debería “chorrear” o “gotear” desde la cúspide, a través de la pirámide social, hasta alcanzar incluso a los más desfavorecidos, sin necesidad de mayor inversión en la transformación institucional del Estado. En otras palabras, no se propone una transformación tecnológica y social del país hacia la modernidad (que exigiría nuevas instituciones político-administrativas, una inversión masiva en investigación científica, educación y desarrollo industrial de alto nivel), sino el aprovechamiento de la demanda externa por materias primas, como siempre se ha hecho. En el pasado, estas bonanzas beneficiaron principalmente a plutocracias, y los acontecimientos nacionales no sugieren ahora nada diferente a una continuidad definitivamente anti-moderna. Esto es lo que se ha dado en llamar el “modelo de desarrollo neoliberal”, por parte de sus denunciantes; etiqueta política que en rigor, como se ve, no corresponde. Desde los defensores del “modelo”, toda observación u oposición a las grandes inversiones privadas sería, entonces, una pérdida de oportunidades y una amenaza para el desarrollo nacional. Además, dado que quienes se oponen y bloquean las grandes inversiones no pueden producir crecimiento ni “chorreo”, estarían actuando como “perros del hortelano”¹⁰, que ni comen ni dejan comer. La violencia contra ellos (discursiva y expresa) estaría, en consecuencia, justificada: Serían enemigos del interés nacional.

Lo que es importante anotar aquí es que en una estructura histórica no hegemónica, es de esperar que la población y los grupos enfrentados adopten posiciones ambivalentes y muy fluidas, incluso lógicamente incoherentes, en respuesta a las coyunturas, y con el fin de prevalecer en cada oportunidad. En otras palabras, el corto plazo domina sobre el largo plazo; la táctica subvierte a la

¹⁰ García 2007.

estrategia, la reacción reprime la proyección y la protesta domina a la propuesta. Como los intelectuales también formamos parte del caldo social, la tendencia generalizada será el análisis de coyuntura y la toma de posiciones, para lo cual la lectura de textos teóricos resulta menos útil que los noticieros y los observatorios. Monitorear los conflictos, vigilarlos y estar en la jugada, resulta, naturalmente, lo más importante. Nadie se engaña: Hablamos de enormes fortunas en juego. Pero también hablamos de los límites de los ecosistemas y las sociedades que funcionan en los mismos espacios donde se desea extraer dichas fortunas, y del destino de los beneficios. Esta es la madre de los principales conflictos socioambientales en el Perú.

Entonces, podemos esquematizar qué y quiénes están en juego, en los conflictos socioambientales del Perú, de la siguiente manera, que evidencia la ausencia de una estructura histórica hegemónica:

Qué	Quiénes
Acceso privilegiado a los RRNN y los servicios ambientales.	Indígenas, principalmente amazónicos, y sectores rurales-campesinos (<i>pre-modernos, denunciantes explícitos del “modelo de desarrollo”, aunque no</i>
Distribución de los beneficios derivados de explotar los RRNN y los servicios ambientales.	<i>monolíticos, debido a los procesos de aculturación y migración interna, de inserción en mercados capitalistas, y a la compleja dinámica política de la</i>
Ideologías de desarrollo o de contestación al desarrollo; visiones de progreso y bienestar.	<p data-bbox="716 827 1464 974"><i>organización indígena, donde se combinan pujas inter-étnicas y distintos niveles de poder y liderazgo, de lo local a lo internacional).</i></p> <p data-bbox="716 974 1464 1079">Gobierno y oligarquía nacional (<i>anti-modernos; pero con un discurso modernizante, de “desarrollo”</i>).</p> <p data-bbox="716 1079 1464 1373">Instituciones financieras internacionales, cooperación internacional, grandes empresas, ambientalistas, conservacionistas, demócratas (<i>modernos; pero con sesgos e intereses diferentes e incluso opuestos</i>).</p> <p data-bbox="716 1373 1464 1575">Cholos, es decir, el resto de los peruanos, sobre todo urbanos (<i>ambivalentes; de manera compleja, oportunista, local y coyuntural</i>).</p>

Aproximación ecosistémica

Demás está decir que ninguna sociedad está formada por grupos monolíticos, y que existen debates anti-hegemónicos incluso en las mayores capitales del mundo globalizado. Las estructuras históricas de Cox son modelos simplificados y no

reflejos especulares de la compleja realidad. ¿Cómo lidiar, entonces, analíticamente, con la complejidad?

Este será el rol de la aproximación ecosistémica, aquí empleada en la versión desarrollada por James Kay y sus colaboradores¹¹, que se inspira en las teorías de sistemas complejos y en la termodinámica. La aproximación ecosistémica considera sistemas complejos, por igual, a los sistemas sociales y a los sistemas naturales. Los “ecosistemas” aludidos por el enfoque no son entes puramente silvestres, sino híbridos inextricables de naturaleza y sociedad. En consecuencia, toda gestión racional de los ecosistemas debe tener en cuenta tanto las limitaciones y los ritmos, productivos y reproductivos, de los procesos biofísicos; como los intereses y perspectivas (expresadas en narrativas) de los diversos actores sociales que dependen de un determinado conjunto de recursos naturales y servicios ambientales. El objetivo práctico de la aproximación ecosistémica es ayudar a construir instituciones sostenibles de gestión de recursos naturales: Paisajes sostenibles, es decir, arreglos de uso de la tierra donde, a lo largo del tiempo, no se observe erosión biofísica ni social. En consecuencia, este enfoque contiene también una metodología para el ordenamiento territorial¹².

Como en toda la ecología, la aproximación ecosistémica parte de la noción de que existen límites biofísicos inquebrantables (ejm., la segunda ley de la termodinámica), que existen consecuencias (cadenas causa-efecto) y que estas pueden establecer ciclos en equilibrio dinámico (retroalimentación negativa, homeostasis) o ser cíclicamente amplificadas hasta determinar cambios catastróficos (retroalimentación positiva, círculos viciosos). Características comunes a los sistemas sociales y naturales, entendidos como sistemas complejos son: multiplicidad y diversidad de componentes, organización en jerarquías anidadas o escalas espacio-temporales que interactúan unas con otras (como muñecas rusas animadas), procesos no lineales (funciones causa-efecto

¹¹ Waltner-Toews et al. 2008.

¹² La distinción de los conceptos de espacio, ecosistema, paisaje y territorio; y el rol histórico político de la tecnología (vista como ideología) del **ordenamiento** territorial, de la **gestión** ambiental, del **manejo** de ecosistemas y de la **sostenibilidad**, constituyen un riquísimo curso de indagación para la ecología política y la aproximación ecosistémica. No alcanza aquí el espacio para explorarlo.

geométricas y exponenciales además de aritméticas, sinergias) que conducen a propiedades emergentes distintas en cada escala. Además, en todos los sistemas complejos operan el azar y la incertidumbre. Entendemos “incertidumbre” en el sentido de que no se pueden hacer, al mismo tiempo, predicciones confiables sobre dónde y cuándo ocurrirá un fenómeno determinado; pero sí es posible identificar tendencias, fenómenos probables, así como condiciones que pueden conducir a transformaciones catastróficas de las estructuras ecológicas y sociales. La incertidumbre se expresa también en forma de “sorpresa”: Los procesos ecológicos y sociales no son lineales, de modo que cambios dramáticos pueden producirse con poco aviso previo. Existe frecuentemente un desfase severo entre los procesos sociales y los procesos ecológicos, entre “sostenibilidad” y “democracia”, por ejemplo; las sociedades muchas veces no advierten que la catástrofe ecológica viene, hasta el día anterior¹³. Un caso patente es la enorme resistencia opuesta por prácticamente todos los países para tomar medidas significativas que mitiguen el calentamiento global.

En este enfoque, una transformación catastrófica –por ejemplo, la transformación de un bosque en una sabana; la transformación de una sociedad rural en urbana; un cambio de tres grados centígrados en la temperatura promedio de la atmósfera terrestre—produce un nuevo estado estable de la realidad y una reorganización de los procesos biofísicos, ni mejor ni peor, en principio, que el estado anterior. La aproximación ecosistémica busca informar a la sociedad sobre sus opciones (escenarios): sobre la incertidumbre y sobre las consecuencias probables de manipular los ecosistemas. La sociedad decide qué estado de los ecosistemas es más deseable. Idealmente, esta decisión debiera ser inclusiva y solidaria; pero ese no es –por supuesto—casi nunca el caso.

¹³ Advertencia aportada por Gustavo Suárez de Freitas, en una reunión preparatoria del SEPIA XIII.

PLANTEAMIENTO CENTRAL

Armado con los conceptos arriba señalados (imposible discutirlos en mayor detalle), el planteamiento central es que la Amazonía –en tanto bioma de gravitación planetaria-- es escenario de una batalla definitiva, de la cual los peruanos formamos una parte decisiva. La globalización financiera y mercantil sostenida por un florecimiento tecnológico dependiente de los hidrocarburos fósiles amenaza, simultáneamente, a la homeostasis de la biósfera y a la reproducción de formas tradicionales de **ser** humano.

La globalización no es sólo la hegemonía del capitalismo como sistema político-económico, sino que es la globalización de una propuesta tecnológico-industrial de extraordinaria sofisticación, cuya materia fundamental es el petróleo. Esto escapa rutinariamente a los analistas que siguen viendo el mundo como una mera guerra bipolar de imperialismo y anti-imperialismo. Pero la adopción de la petro-tecnología es universal, no diferencia izquierdas ni derechas. El mejor mecanismo conocido para distribuir globalmente esta tecnología es el libre mercado capitalista y su mejor vehículo son las corporaciones transnacionales, privadas o estatales. En buena cuenta, es el propio capitalismo global el que ya no diferencia izquierdas ni derechas.

La globalización promueve transformaciones marcadas por la simplificación de la diversidad biológica y por la homogenización cultural. Estos no son procesos nuevos, lo nuevo es la escala planetaria y la velocidad con que la transformación ocurre, acercándonos hacia puntos de inflexión y a la precipitación de nuevos equilibrios estables: el calentamiento climático global, la conversión autocatalítica de los bosques tropicales en ecosistemas de sabana, la muerte de los manglares y los arrecifes de coral (cruciales para la pesquería mundial) y la consiguiente extinción de las últimas culturas no industriales e independientes de los hidrocarburos fósiles; pero que sí dependen –para sobrevivir como etnias-- de amplias extensiones de áreas silvestres y recursos naturales renovables bajo su control territorial. Lo nuevo, en otras palabras, es que hemos alcanzado un límite:

todos los confines y ecosistemas del planeta están siendo afectados al mismo tiempo.

Sin poner en tela de juicio los maravillosos logros de la ciencia y la tecnología modernas, su extraordinaria capacidad de sustentar y prolongar la vida humana y proyectar constantemente el espíritu humano hacia nuevas fronteras, es indudable que el precio que ya pagamos por la adicción a los hidrocarburos fósiles resulta, para muchos, demasiado alto. En este carnaval, hay quizá demasiados perdedores. No todos estamos convencidos de abrazar a ciegas la alta tecnología informática y de comunicaciones, el transporte vehicular individual basado en el petróleo, el precio como sucedáneo del valor y las metrópolis como estándares únicos y exclusivos de progreso. Demás está decir que los no convencidos somos minoría.

Un motivo crucial que alimenta la duda es que —al tiempo que el acceso a la tecnología¹⁴ se democratiza como nunca antes—la desigualdad económica y social entre los seres humanos nunca ha sido mayor ni se ha ampliado con mayor velocidad. Esa desigualdad alimenta el desasosiego social y la violencia. Un segundo motivo, relacionado, es el poder decreciente del individuo humano, las familias, las comunidades locales y los estados-nación, frente a los agregados anónimos (metrópolis, corporaciones, sistemas financieros y mercantiles transnacionales). Un tercer motivo de duda es la intoxicación y degradación generalizada de la biósfera. Un cuarto motivo, es el valor (quizá romántico; pero no por eso menos legítimo) que algunos otorgamos a la diversidad cultural, especialmente aquella de los pueblos indígenas y no industriales, que mantienen contacto cotidiano con la naturaleza no domesticada.

El **conflicto socioambiental central**, a fin de cuentas, es entre la promesa cierta de un desarrollo humano totalitario, con muchos perdedores absolutos y relativos —humanos y silvestres--, y la posibilidad incierta de muchas formas alternativas de

¹⁴ Tanto en cuanto al acceso a productos de alta tecnología, como en cuanto a la capacidad de producir alta tecnología, consumidores individuales y naciones (respectivamente) operan en un paisaje mucho más nivelado que hace sólo tres décadas. Esto ocurre sobre todo en la informática y la petroquímica; pero hasta la tecnología nuclear se ha hecho más accesible.

desarrollo humano, con menos perdedores y mayor salud ambiental. Enfrentados a estas cuestiones, la gran mayoría de seres humanos somos ambivalentes, incluso incoherentes. En otras palabras, existe un dilema humano global, subyacente a todos los debates relacionados con el desarrollo tecnológico, del cual somos también partícipes los peruanos. Un dilema estructural-mundial; no coyuntural ni estructural privativo del ámbito nacional. Un dilema humano, y sólo en esa medida, también peruano.

La tesis planteada, entonces, es que somos, al mismo tiempo, actores locales y actores globales. Que los conflictos socioambientales en el Perú no sólo manifiestan las dificultades de los peruanos para integrarse coherentemente como nación; sino que los conflictos expresan una ambivalencia de toda la humanidad frente al desarrollo global. En este escenario, el Perú tiene mucho que decir, porque detenta una cuota desproporcionada de recursos naturales fundamentales. Fuera de su riqueza subterránea en hidrocarburos fósiles y minerales, contiene la cuarta extensión mayor de bosques tropicales¹⁵, las fuentes del río más caudaloso (el Amazonas), es uno de los diez países más biodiversos y más agro-biodiversos del planeta, ostenta la mayor concentración mundial de glaciares tropicales y sus costas son bañadas por la corriente fría de Humboldt, el ecosistema más productivo de la Tierra. (Lo verdaderamente difícil es entender que un país de tan extraordinaria riqueza natural siga atrapado en el subdesarrollo, a casi dos siglos de su independencia).

El siguiente esquema intenta capturar algunos de los aspectos de esta dinámica conflictiva nacional-global y coyuntural-estructural. Planteo, como hipótesis de un trabajo necesariamente más extenso y profundo, que existe en el Perú una heterogénea atención y un conocimiento irregular de este panorama de conflictos. Sólo las celdas no sombreadas estarían bien documentadas, a nivel nacional. Por otro lado, se intenta enfatizar que una parte mayor de los conflictos obedece a demandas externas al país (lo cual, evidentemente, no es nada nuevo). En las páginas siguientes, presentaré tres casos de grandes proyectos de infraestructura

¹⁵ Después de Brasil, la República Democrática del Congo e Indonesia (en ese orden).

donde las influencias globales-regionales establecen las condiciones del conflicto a nivel local-nacional; pero también nos convierten en escenario de cambios catastróficos de influencia global. Esta será la base utilizada para proponer nuevas líneas de investigación.

Ambitos →	Nacional	Internacional (Regional-Global)		
Cauce del fenómeno (información y análisis, a nivel nacional) →	Descubierto, Revelado y Público	Cubierto, Revelado Marginal	No Descubierta, Revelada Pública	Cubierto, No Revelado o Marginal
COYUNTURAS (Booms)	Gran minería e hidrocarburos fósiles	Pequeña minería aurífera, Coca, Tala ilegal ¹⁶	IRSA, Hidroeléctricas (y Agro-combustibles)	
ESTRUCTURAS	Estado débil / corrupto "neoliberal" pseudo-modernizante Exclusión y marginalidad general (del pueblo)	Economías ilegales: EXCLUÍDOS PERO PRÓSPEROS	IFIs ¹⁷ , rol de Latinoamérica en el orden mundial y el SAQUEO como INTEGRACIÓN >> Potencias emergentes / BRIC ¹⁸ / (PAC ¹⁹ - Brasil) Bubbles y crisis del Capitalismo	Cambios Globales como Límites al Desarrollo Humano: - Amenazas de gran escala a los ecosistemas. - Amenazas de gran escala a los pueblos indígenas tradicionales.

¹⁶ Al conjunto de esta celda es que se ha llamado "anti-ambientalismo de los pobres".

¹⁷ Acrónimo de *instituciones financieras internacionales*.

¹⁸ Acrónimo de *Brasil, Rusia, India y China*; los cuatro grandes países emergentes cuya influencia económica, tecnológica y política ha pasado a ser mundial.

¹⁹ Plan de Aceleración del Crecimiento, Brasil.

LA INICIATIVA DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN SUDAMÉRICA (IIRSA) Y OTROS MEGAPROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN LA AMAZONÍA PERUANA

Tal como se planteó en la Introducción, la ventaja comparativa del mundo moderno, respecto incluso al pasado muy reciente, es el acceso masivo a medios de interconexión versátiles, veloces y capaces de cubrir grandes distancias: transporte, energía y comunicaciones. Redes viales, redes eléctricas, redes de telecomunicación. Nadie –o casi nadie-- puede resistirse a los innegables beneficios de tener acceso a las telecomunicaciones, a la energía eléctrica y a las carreteras. Nadie –o casi nadie—puede negarle a alguien el derecho de gozar de estas tecnologías básicas. Es imposible pensar en el progreso de un país sin una permanente mejoría de estos ladrillos básicos de la modernidad.

Su establecimiento, sin embargo, requiere de grandes inversiones de capital y de cierto grado de coordinación estatal, de una administración a otra. La popularidad masiva de estas tecnologías, su rol fundamental en la competitividad comercial de toda región y el alto costo de su establecimiento las convierten en elementos centrales de cualquier agenda política: Los proyectos de infraestructura ganan elecciones. Pueden, incluso, revivir la popularidad de un oficial electo en problemas.

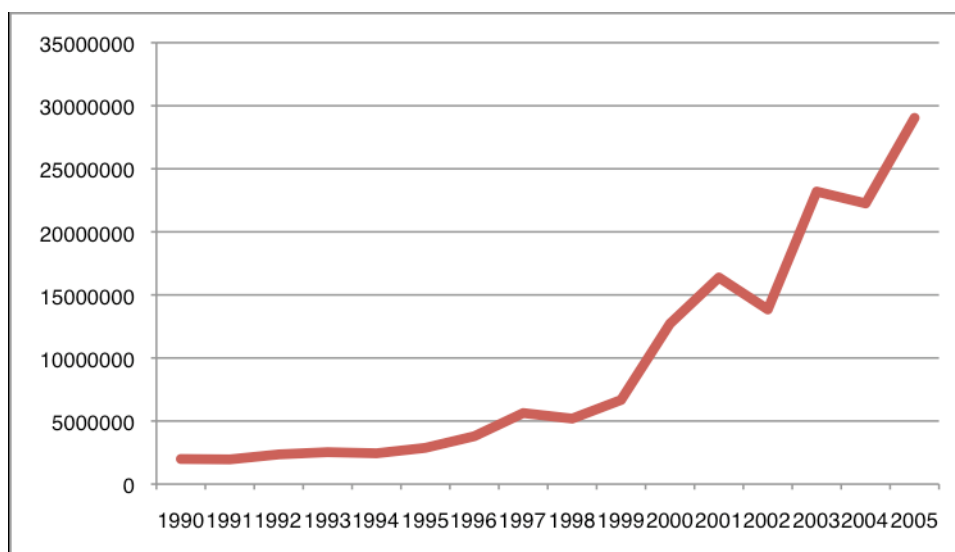
En la historia del Perú, los grandes proyectos de infraestructura vial y energética han sido pocos y espaciados. De los once principales proyectos hidroenergéticos en desarrollo en el Perú en 1995, sólo tres superaban los mil millones de dólares de inversión²⁰. La globalización y una conjunción de circunstancias, durante la última década, cambió dramáticamente esa tradición. El sistema financiero internacional globalizado otorga la capacidad de movilizar y agregar enormes cantidades de capital de inversión a gran velocidad. En los primeros años del siglo XXI, el mundo gozaba de una bonanza económica extraordinaria, en buena parte impulsada por la hoy ominosa burbuja inmobiliaria especulativa norteamericana.

²⁰ Tealdo 1995.

Enrique Iglesias, ex-presidente del BID, advertía sobre el riesgo representado por un “exceso de afluencia de capital” en el sistema financiero internacional²¹.

La apertura comercial de China, durante la década de 1990, impulsa nuevas fortunas y el surgimiento de una masiva clase media con una enorme demanda agregada de consumo (Figura 1). En Sudamérica, Brasil –en parte por su posicionamiento como proveedor de materias primas para la China en expansión– emerge como una potencia tecnológica y económica (el único país americano en el cuarteto BRIC), con una agenda ambiciosa de articulación geopolítica con sus vecinos en la sub-región, especialmente con los países andino-amazónicos. Estos países controlan tres recursos fundamentales, dos de ellos concentrados en la misma cuenca amazónica compartida con Brasil: reservas de hidrocarburos, potencial hidroeléctrico y acceso al Océano Pacífico. Un vistazo al mapa de Sudamérica hará evidente que el país mejor posicionado en todos esos sentidos es el Perú. Además, el país, relativamente atrasado tecnológicamente e industrialmente, es un mercado expectante para los productos industriales y los servicios tecnológicos de Brasil, especialmente la petroquímica y las megaconstrucciones.

Figura 1. Importaciones de soya en China, 1990-2005²².



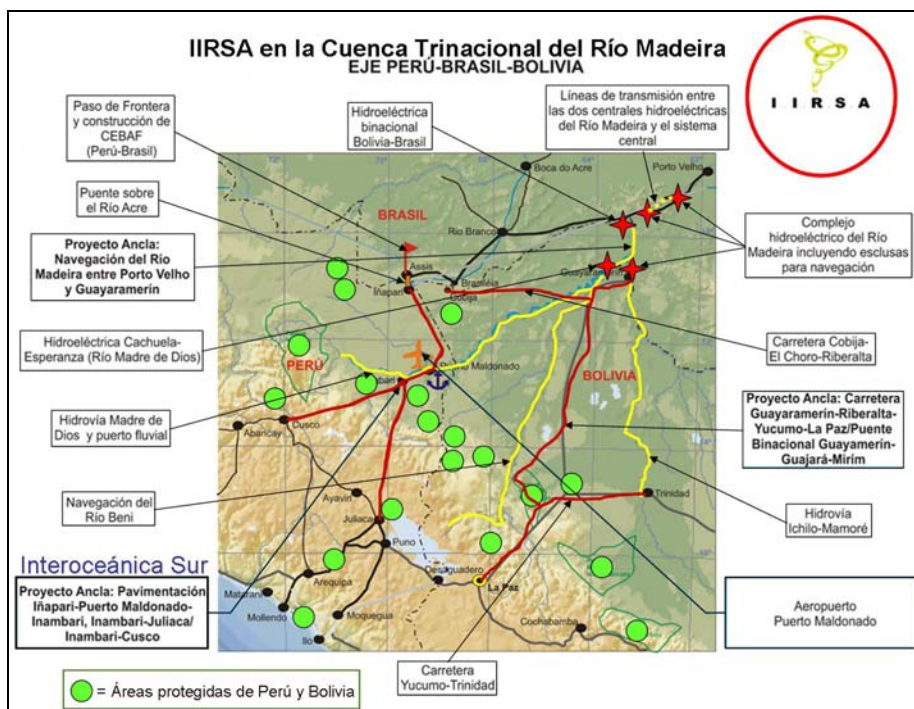
²¹ Iglesias 1999.

²² Fuente: FAOSTAT 2008 <<http://faostat.fao.org>>.

Brasilia fue la sede de la primera Cumbre de las Américas, el año 2000. Ahí se establece un fructífero triángulo amoroso entre los intereses corporativo-comerciales y geopolíticos de Brasil, la necesidad de movilizar capitales por parte de las instituciones financieras internacionales regionales y la enorme rentabilidad política de los grandes proyectos de infraestructura. (Esta rentabilidad política, bueno es recordarlo, es completamente independiente de las preferencias ideológicas --en términos de izquierdas o derechas-- de los gobernantes de la región. Esta es la belleza de los mega-proyectos de infraestructura). IIRSA es el nombre de guerra de la convergencia empresarial-política-financiera promovida por Brasil: Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana. El raciocinio público: Sudamérica, para progresar como bloque regional competitivo a nivel global, precisa superar las barreras físicas que la mantienen desconectada e impiden el intercambio comercial entre naciones.

IIRSA fue establecida por los doce gobiernos sudamericanos, con el auspicio de cuatro grande entidades financieras: el BID, el BNDES, el FonPlata y la CAF. IIRSA es una cartera de más de 350 proyectos de infraestructura vial, energética y de comunicaciones, organizada por ejes geográficos. Tres de los diez ejes geográficos de IIRSA cruzan transversalmente el Perú (conocidos localmente como IIRSA Norte, Centro y Sur). En particular, el eje Perú-Brasil-Bolivia coincide con el núcleo de la Amazonía Suroccidental y la cuenca alta del río Madeira, una cuenca transfronteriza compartida por los tres países del “eje” (Figura 2).

Figura 2. IIRSA en la Cuenca Trinacional del río Madeira²³.



Este conjunto de proyectos alcanza más de la mitad del costo calculado de todo el portafolio IIRSA, que suma aproximadamente 40 mil millones de dólares²⁴. Ha sido ideado fundamentalmente para cubrir las crecientes necesidades energéticas y comerciales de Brasil, como potencia emergente. Además, las empresas constructoras más competitivas, para adelantar estos proyectos, son brasileñas. El eje Perú-Brasil-Bolivia incluye varios grandes complejos hidroeléctricos e hidrovías sobre el río Madeira y sus principales tributarios. Las represas inundarán los rápidos que obstruyen la navegación y se creará un sistema de transporte fluvial que conectará la cuenca alta del Madeira con la rama principal del río Amazonas. La hidrovía sobre el río Madre de Dios llegaría hasta la propia boca del río Manu. Estas vías acuáticas proveerán alternativas para la exportación de mercancías de Rondonia y Acre (Brasil). IIRSA proyecta hasta cinco hidroeléctricas en la cuenca

²³ Fuente: Website de IIRSA <www.iirsa.org> y elaboración personal.

²⁴ De acuerdo con el Proyecto BICECA del *Bank Information Center* <www.bicusa.org>, sólo las represas previstas en el curso principal del río Madeira, en Brasil (Santo Antonio y Jirau), más 2,500 Km de líneas de transmisión, costarían alrededor de 24 mil millones de dólares.

del Madeira. Las dos más grandes (Santo Antonio y Jirau), en territorio brasileño, se encuentran en plena construcción. De acuerdo con los expertos²⁵, los megaproyectos hidroeléctricos en los sectores brasileño y boliviano conducirán a una extinción masiva de fauna acuática en la cuenca entera, en especial de grandes bagres migratorios²⁶. Las represas del Madeira representan una de las principales amenazas a la conservación en el continente.

A esto se suma, en el mismo eje y la misma cuenca, el mejoramiento de dos carreteras de penetración del portafolio IIRSA que unen los Andes con la Amazonía: La carretera Interoceánica Sur (Perú) y el Corredor Vial Norte (Bolivia). La Interoceánica Sur será discutida más abajo.

Contexto ecológico-económico de IIRSA: Cambio climático y Biodiversidad

El contexto ecológico-económico en que se inscribe el eje IIRSA Perú-Brasil-Bolivia merece mucha atención. Como se ha dicho, su ámbito de influencia corresponde a la eco-región de la Amazonía Suroccidental. En esta eco-región se encuentran las fuentes del río Amazonas y se concentra la mayor biodiversidad terrestre conocida en el planeta. El núcleo de biodiversidad de la Amazonía Suroccidental, tanto en riqueza de especies como en endemismos, ocurre en las vertientes orientales andinas y en los piedemontes de Perú y Bolivia, cabeceras de cuenca del río Madeira, al sur de la eco-región.

La cuenca transfronteriza del río Madeira, compartida por Bolivia, Perú y Brasil, es la principal cuenca amazónica en superficie, aporte de agua y sedimentos fértiles. En el río Tambopata (Perú), en las cabeceras septentrionales del Madeira, se han obtenido récords mundiales en número de especies de hormigas, escarabajos, mariposas, libélulas, aves, reptiles y anfibios, entre otros organismos. Es legendario el hallazgo, en un solo árbol del valle del Tambopata, de tantas especies de hormigas como existen en todas las islas británicas. Esta extraordinaria biodiversidad se refugia parcialmente en un conjunto de áreas

²⁵ Killeen 2007, Switkes y Bonilha 2008, Ribera 2008.

²⁶ Barthem y Goulding s.f. (2007).

naturales protegidas desplegadas en la zona limítrofe entre Perú y Bolivia, que suman más de tres millones y medio de hectáreas contiguas bajo protección.

La región ha permanecido remota e inaccesible, con pocas y precarias vías de comunicación y con densidades de población humana menores a una persona por kilómetro cuadrado. Por otro lado, la zona es muy rica en recursos naturales: gas natural y petróleo, uranio, oro aluvial y maderas preciosas, entre otros. En consecuencia, es una región históricamente sometida a repetidas incursiones y *booms* extractivistas, que en su mayor parte han sido episódicos y pasajeros; aunque han ido creando una sociedad mixta, de colonos y nativos. Los *booms* también han dejado importantes pasivos ambientales no mitigados.

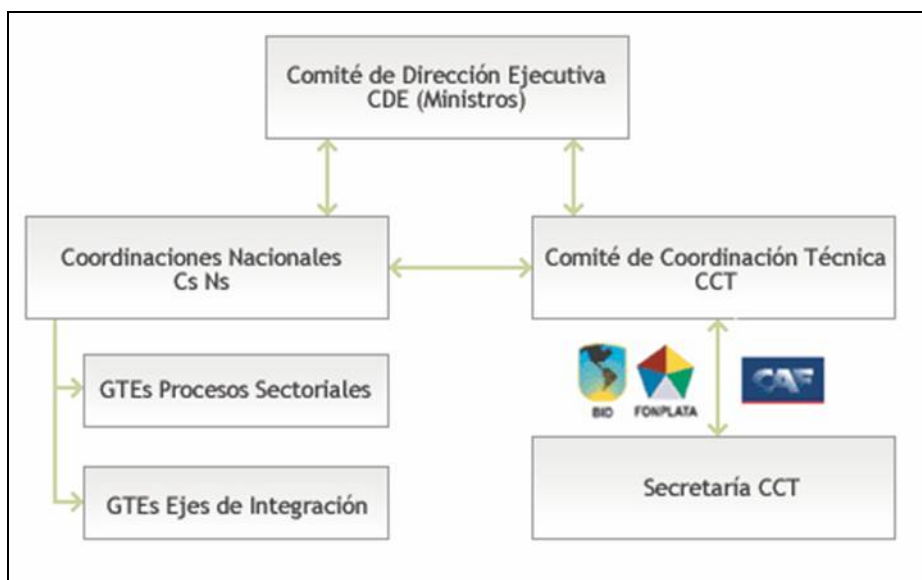
Como se mencionó arriba, las fuentes del Amazonas son alimentadas por la mayor concentración de glaciares tropicales del mundo. Debido al calentamiento de la atmósfera, estos glaciares se vienen derritiendo aceleradamente. En un primer momento, eso conduce a un aumento de los caudales de deshielo, produce crecientes anómalas y mayor transporte de sedimentos; pero en el largo plazo producirá una severa reducción de caudales durante la estación seca (sin lluvias) y mucha mayor estacionalidad en la disponibilidad de agua. Varios modelos climáticos predicen que la Amazonía Suroccidental será más estacional y seca en el futuro, con propensión al fuego. En consecuencia, el cambio climático global, en la Amazonía Suroccidental, podría establecer ciclos recurrentes de sequías extremas y extensos incendios forestales, seguidos de inundaciones extremas. Eso amenazaría la viabilidad ecológica de los bosques altamente biodiversos que dominan actualmente el paisaje de la eco-región. Un avance de lo que podría venir se dio el 2005, el año más seco en 34 años en la Amazonía Suroccidental. Los incendios forestales (provocados por quemas agropecuarias) salieron de control en la región trifronteriza de Acre (Brasil), Pando (Bolivia) y Madre de Dios (Perú), y provocaron cuantiosas pérdidas económicas. El conocimiento actual sobre la dinámica del fuego en los bosques de la Amazonía Suroccidental, sugiere que bastarían unos pocos eventos como el de 2005 para determinar la muerte

progresiva de los bosques víctimas del fuego, incluso si los incendios fueran superficiales²⁷.

El Conflicto sobre IIRSA

Aunque existe un número considerable de proyectos parcialmente convergentes, no existe, actualmente, una labor coordinada, una evaluación integrada ni un monitoreo sistemático del impacto combinado de los proyectos IIRSA, otros proyectos de infraestructura y el cambio climático global, en la Amazonía Suroccidental (o en cualquier otra parte, para el caso). La coordinación de este tipo de esfuerzos desde IIRSA mismo se ve efectivamente bloqueada por la forma de gobierno y toma de decisiones de IIRSA, donde no tienen cabida ni oficiales electos, ni científicos, ni indígenas, ni representantes –en general-- de la sociedad civil (Figura 3).

Figura 3. Organigrama de IIRSA: Sin cabida para la sociedad civil²⁸.



²⁷ Nepstad et al. 2007.

²⁸ Fuente: Website de IIRSA < <http://www.iirsa.org/EstructuralInstitucional.asp?CodIdioma=ESP> >

Cabe entonces preguntarse, frente al surgimiento histórico de IIRSA, si en realidad corresponde a una visión revolucionaria de integración regional o a la inserción definitiva de los últimos paisajes silvestres y ricos en recursos naturales de Sudamérica, en los canales globales de comercialización de materias primas²⁹. En otras palabras, no integración sino penetración; no transformación revolucionaria, sino la confirmación de un rol primario-exportador, en el concierto global de las naciones, para los países andino-amazónicos, en especial el Perú. Independientemente de los innegables beneficios que la red de carreteras IIRSA puede traer a pueblos hoy marginales y desconectados de los centros de poder en sus propios países; el gobierno de la iniciativa, poco transparente y reacio a la participación, demerita el propósito anunciado, de integración de los pueblos.

Tres retos, en suma, confrontan a IIRSA: (1) La inexistencia de una evaluación ambiental estratégica de los impactos agregados y sinérgicos de sus proyectos, en términos de sostenibilidad ecológica y con perspectiva de cuenca hidrográfica, en un contexto de cambio climático global. A este respecto, un investigador diagnostica a IIRSA como “una tormenta perfecta en la Amazonía” (Killeen 2007). (2) La inexistencia de mecanismos internacionales, en la región, que garanticen el gobierno equitativo de paisajes y recursos naturales transfronterizos, como la cuenca trinacional del río Madeira, donde los impactos de los proyectos IIRSA no sólo viajarán río abajo, sino también río arriba. A este respecto, la OTCA, rehen en Brasilia, tiene muy poco o nada que aportar. (3) La inexistencia de mecanismos de transparencia, participación social y consulta previa en el gobierno de IIRSA, lo cual ha sido denunciado enérgicamente por las organizaciones indígenas amazónicas, que rechazan abiertamente a IIRSA (CAOI 2008).

Nada de esto sería de mayor preocupación para los impulsores de IIRSA, si la bonanza financiera todavía siguiera en curso; pero la burbuja ha reventado en una crisis económica global. Un momento en que los financiadores observan con

²⁹ Zibechi 2006. Ver también los numerosos artículos de Eduardo Gudynas y sus colaboradores del Centro Latinoamericano de Ecología Social < <http://www.ambiental.net/claes/> >

mucho mayor cuidado dónde ponen su dinero, y sopesan las pérdidas que un portafolio de proyectos conflictivos puede acarrearles.

LA CARRETERA INTEROCEÁNICA SUR

El Corredor Vial Interoceánico Sur (CVIS, nombre oficial) o Carretera Interoceánica Sur proyecta mejorar cinco tramos de carretera en el Sur de Perú (en total, unos 2,600 Km de vías) que conectan la Amazonía, desde el pueblito de Iñapari en la frontera trinacional Perú-Brasil-Bolivia, con tres puertos sobre el Océano Pacífico (Ilo, Matarani y San Juan de Marcona). Al conectar con Brasil (carreteras BR364 y BR317), la red vial establecida permitiría viajar por tierra del Pacífico al Atlántico. El área de influencia de la Interoceánica Sur incluye las regiones Madre de Dios, Cusco, Puno, Arequipa, Ica, Moquegua y Tacna. Este es un proyecto prioritario y proyecto ancla de la iniciativa IIRSA (Grupo 1, Eje Perú-Brasil-Bolivia: Código PBB01 / Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010: Proyecto 24). Se organiza en cinco tramos (Figura 4), de los cuales el Tramo 2 (Urcos – Puente Inambari), el Tramo 3 (Puente Inambari – Iñapari) y el Tramo 4 (Puente Inambari – Azángaro) establecen vías de penetración entre los altos Andes y la selva sur. Todos los tramos se encuentran actualmente en construcción. Los primeros trabajos se iniciaron el año 2006.

Figura 4. Carretera Interoceánica Sur³⁰.



Inicialmente calculado en algo más de US\$ 892 millones (costo del asfaltado de 1,085 Km de selva y puna en los tramos 2, 3 y 4), el costo final del proyecto se calcula hoy en US\$ 1,314 millones, la inversión vial más alta en la historia del Perú. Se opera bajo un modelo BOT (*build-operate-and-transfer* / construir-operar-y-transferir) entre el Estado y empresas concesionarias que mantendrán y operarán la vía (sujeta a peajes) durante 25 años. El esquema financiero que sostiene el proyecto es un alianza público-privada, donde el Estado garantiza los créditos y se obliga a Pagos Anuales por la obra y por su mantenimiento (PAOs y PAMOs), para lo cual emite a favor del concesionario certificados de deuda negociables, según avanza la obra. Estos certificados son la “moneda” con que atraer inversionistas. Las fuentes financieras, a lo largo del proyecto, han sido heterogéneas. El BNDES (Banco de Fomento de Brasil) otorgó US\$ 400 millones en 2004. De acuerdo con el *Bank Information Center*, una parte de este dinero fue empleada en desarrollar el proyecto. La CAF entregó US\$ 270 millones en 2004, 211 millones en 2006 y US\$ 300 millones en 2008. Merrill-Lynch, Pierce, Fenner & Smith emitieron US\$ 634 millones en bonos IIRSA Sur (2006).

³⁰ Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Perú.

Los tramos 2, 3 y 4 fueron concesionados en junio 2005, bajo el gobierno del Sr. Alejandro Toledo. Los otros dos tramos, en agosto 2007, bajo el gobierno del Sr. Alan García, mediando una fuerte protesta popular por el retraso. Los consorcios concesionarios de los principales tramos son liderados por empresas brasileñas:

- Consorcio CONIRSA (tramos 2 y 3): Odebrecht (Brasil), Graña y Montero, JJ Camet e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales (Perú).
- Consorcio INTERSUR (tramo 4): Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão y Camargo Correa (Brasil).
- Consorcio Interoceánica Tramo 1 (tramo 1): Graña y Montero, JJ Camet e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales (Perú).
- Consorcio Concesionaria del Sur (tramo 5): Hidalgo e Hidalgo, Construcción Administración y Conorte (Perú).

Dado su enorme costo y la dudosa producción exportable de las regiones a ser conectadas, la Interoceánica Sur ha sido un reclamo popular durante muchas décadas, que nunca fue atendido. Entre 1994 y 1999 se producen hasta nueve estudios de factibilidad para distintos segmentos de la obra; pero no se dan pasos decisivos. Esto cambió dramáticamente con el advenimiento de IIRSA (2000) y durante el gobierno del Sr. Alejandro Toledo. El estudio de factibilidad completo para los tramos 2, 3 y 4 se concluyó en 2004, y fue la base de licitación de las concesiones correspondientes. Sin embargo, carecía de estudios suficientes de ingeniería. Un estudio de factibilidad posterior fue comisionado por CONIRSA a la Universidad del Pacífico³¹ y se concentró en el análisis de rentabilidad de la obra. Tanto el estudio oficial como el académico concluyen que la obra será rentable en el largo plazo; pero ambos estudios subestiman severamente la incertidumbre ecológica y social, así como las limitaciones productivas en el uso de la tierra, prevalentes en la región.

El proyecto fue declarado “de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente” por la administración Toledo, buscando congraciarse con el Sur

³¹ Inédito. Un análisis actualizado ofrecen Bonifaz y Urrunaga 2009.

peruano, donde se produjeron numerosas y violentas protestas populares durante su gobierno. En consecuencia, el proyecto fue exento del SNIP, de un EIA completo y otros requisitos antes del inicio de las obras. EIA parciales y segmentarios para los tramos 2 y 3, preparados por Walsh Perú SA, fueron aprobados en 2006, paralelamente al avance de los primeros frentes de obra. El EISA (E. I. Socio-Ambiental) completo para los tramos 2 y 3 (también preparado por Walsh) se aprobó a principios del 2008. El Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil (v. abajo) ofreció un conjunto amplio de observaciones y recomendaciones a este EISA, las cuales fueron transmitidas en su totalidad a CONIRSA. Estas fueron sólo marginalmente atendidas en la versión final, en parte porque los contratos contemplan ámbitos conceptualmente muy limitados de impacto ambiental, y en consecuencia no obligan a considerar, por ejemplo, impactos a nivel de sub-cuencas hidrográficas completas, sino sólo aguas arriba de la obra. El EISA del Tramo 4 sufrió numerosos problemas y observaciones, antes de su aprobación definitiva, el 2008.

El esfuerzo por penetrar la selva sur peruana se remonta a tiempos precolombinos; se intensifica a mediados del siglo XIX y se consolida a fines del siglo XX. La selva sur promete ingentes riquezas. El cultivo de café, coca, rocoto y piña en la selva alta; la minería de maderas preciosas y oro más la recolección del caucho y la castaña en la selva baja, han impulsado la penetración y el establecimiento de poblados de migrantes que mantienen fuertes conexiones con los Andes. Durante décadas se fueron abriendo trochas y caminos carrozables entre las ciudades altoandinas de Cusco y Puno y la selva sur, caminos que fueron coalesciendo hasta alcanzar la frontera con Brasil. La carretera destapada resultante es extremadamente precaria, sujeta a graves interrupciones y accidentes, particularmente durante la estación lluviosa, cuando los derrumbes ocluyen la vía a veces por semanas. Los fletes son prohibitivos y el servicio de transporte deficiente. El asfaltado de esta carretera es un antiguo y justo anhelo regional.

En 2008, surgió un pasajero escándalo político, cuando se hicieron públicos el costo actualizado de la obra (>40% superior al previsto), la imposibilidad temporal

de construir el principal puente de la carretera, sobre el río Madre de Dios, y dificultades para asegurar financiamiento. Un préstamo de la CAF y un compromiso gubernamental favorable a la obra solucionaron (protestas populares mediante) el *impasse*. Sin embargo, no existe ninguna evidencia sólida de que se esté intentando, a nivel nacional o regional, promover inversiones sostenibles y desincentivar economías destructivas en el área de influencia de la Interoceánica Sur. En cinco años de actividad del proyecto, por ejemplo, Cancillería no ha sido capaz de negociar el levantamiento de las barreras para-arancelarias que Brasil pone a los productos peruanos y al ingreso de vehículos peruanos. Las pocas iniciativas locales y privadas relevantes (tal como un audaz convenio entre CONIRSA, Odebrecht, ProNaturaleza y Conservación Internacional para promover econegocios y protección de ecosistemas críticos en los tramos 2 y 3) no pueden reemplazar al Estado. En consecuencia, las perspectivas de aprovechar eficazmente esta cara inversión, y de mitigar de manera significativa los impactos socio-ambientales negativos del proyecto son muy bajas en el corto y mediano plazo. Esto ha llegado, poco a poco, a la conciencia local, inicialmente muy entusiastas defensores de la obra, en forma de incertidumbre y desencanto.

Impactos ambientales y sociales

La carretera Interoceánica Sur atraviesa los Andes de Este a Oeste y conecta virtualmente el Atlántico con el Pacífico. Facilita el acceso a las pluviselvas más extensas y mejor conservadas del planeta e influye sobre toda la cuenca hidrográfica del río Madre de Dios, en el corazón de la Amazonia Suroccidental. Como se explicó más arriba, esta región es considerada la de mayor diversidad biológica del mundo. Partiendo del pueblo fronterizo de Iñapari, la carretera transcurre sobre llanuras colinosas y de inundación de la selva baja (300 msnm) y luego asciende la vertiente oriental de los Andes, continúa al pie de nevados, arriba de los 4,000 msnm, y luego desciende a los valles interandinos y a la costa. A nivel eco-regional, el impacto ecológico de la Interoceánica Sur será sinérgico con las proyectadas represas en el río Madeira. Mientras que la carretera facilita la

deforestación y la erosión en la cuenca alta, las represas impedirían el flujo de sedimentos (aumentados por la deforestación) y las migraciones de la fauna acuática a partir de la cuenca media.

La carretera atraviesa la Reserva Nacional Salinas y Aguada Blanca. Pasa a tiro de piedra de la Reserva Nacional Tambopata y del Parque Nacional Bahuaja-Sonene, siendo límite de sus Zonas de Amortiguamiento. Su área de influencia incluye los Parques Nacionales Manu y Alto Purús, la Reserva Nacional Titicaca, la Reserva Comunal Amarakaeri y numerosas concesiones de conservación y de ecoturismo en Madre de Dios. También bajo su influencia quedan numerosas comunidades nativas amazónicas, principalmente de la familia lingüística Harakmbut; relictos de una nación que fue múltiple y numerosa en el río Madre de Dios y sus afluentes. En los Andes, la vía transcurre por territorios campesinos Aymara y Quechua.

En total ausencia de un plan de desarrollo y de inversiones, la carretera viene incentivando, por defecto, las actividades económicas ya dominantes en la región. En la zona andino-amazónica del Sur peruano, estas son la minería de oro aluvial en condiciones precarias, la tala ilegal de maderas preciosas, el cultivo de coca, el narcotráfico y el tráfico sexual (especialmente de menores). Tanto la minería como la tala ilegal ocurren frecuentemente bajo condiciones laborales caracterizadas por el trabajo forzado. Víctimas principales son los indígenas y los menores de edad. Las economías dominantes compiten excluyentemente contra opciones económicas emergentes saludables como el manejo forestal sostenible en concesiones, el ecoturismo y la agricultura orgánica.

La minería experimenta actualmente un *boom* producto de los precios elevados del oro, favorecido por el acceso mejorado. El bajo Tambopata y el Madre de Dios aguas abajo de Puerto Maldonado han sido saturados de dragas mineras. Numerosos pantanos de palmeras (aguajales) y lagunas meándricas (cochas) están siendo irreversiblemente destruidos por la minería, según la búsqueda se desplaza monte adentro, socavando y derrumbando el bosque, más allá de las riberas fluviales tradicionalmente explotadas. Así, se han ampliado caminos desde

la carretera principal, que atraviesan la Zona de Amortiguamiento de la Reserva Nacional Tambopata, para ingresar maquinaria pesada hasta el río. Actualmente existe invasión minera de las áreas protegidas Tambopata, Bahuaja-Sonene y AmaraKaeri, en las cuencas del Malinowski y del Colorado.

El mejoramiento de la vía ha promovido una nueva ola de inmigrantes altoandinos pobres hacia la selva baja, atraídos por las actividades extractivas y el comercio que generan. A diferencia de eventos anteriores, los inmigrantes se vienen concentrando en los centros poblados, principalmente en Puerto Maldonado, capital de Madre de Dios. Esta pequeña ciudad enfrenta actualmente un incremento severo de la delincuencia común, conflictos prediales violentos y una total incapacidad para atender a una población en explosión.

Dos tramos de carretera cortan los bosques montanos nublados de la vertiente oriental de los Andes, en el sector más estrecho de las yungas orientales peruanas. Ambos tramos contienen enclaves activos de deforestación (Quincemil –tramo 2– y San Gabán –tramo 4–), que amenazan con establecer una doble discontinuidad ecológica en estas cabeceras amazónicas. La carretera amenaza innumerables cuerpos de agua selváticos y altoandinos, sea atravesándolos directamente o facilitando el acceso de la minería aurífera informal.

Las expectativas generadas por la carretera han acelerado la deforestación aledaña a la vía. Entre 2000 y 2005, la tasa de deforestación duplicó la tasa promedio de toda la década anterior, y la deforestación dentro de las áreas protegidas de la cuenca del Tambopata, aunque todavía pequeña en cifras absolutas, aumentó en un 62%³².

Un grupo de interés maderero propone abrir un ramal de la Interoceánica que atravesará el Parque Nacional Alto Purús y la Reserva Territorial Mashco-Piro, establecida a favor de indígenas aislados. Ya se han producido varios incidentes violentos entre madereros ilegales y los nativos del bosque.

³² CDC et al. 2006.

Reacciones Institucionales

El Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur (GTSCIOS) fue establecido en Noviembre 2005 por las principales ONGs conservacionistas, nacionales e internacionales, con presencia en Madre de Dios. Sus objetivos son: contribuir a minimizar los perjuicios y maximizar los beneficios de la Interoceánica, ofrecer información relevante sobre la Interoceánica a la ciudadanía regional y nacional, fortalecer espacios de planificación y concertación del desarrollo sostenible en el ámbito de influencia de la carretera, acompañar y vigilar la gestión social y ambiental de los impactos del proyecto ejercida por las concesionarias y por el Estado, y buscar la protección efectiva de áreas críticas de alto valor de conservación en el ámbito de influencia.

En el GTSCIOS participan actualmente cerca de medio centenar de organizaciones ambientalistas, académicas y de desarrollo rural; constituidas en cuatro grupos regionales (Madre de Dios, Cusco, Puno y Lima). El GTSCIOS está avocado a establecer un diálogo maduro con los gobiernos regionales y con las organizaciones de base, a los cuales ha ofrecido asesoría técnica sobre la Interoceánica Sur y sus impactos. El GTSCIOS mantiene además interlocución con la CAF y con diversas instancias del gobierno nacional; en particular el fenecido Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) y el Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), hoy reorganizados y parcialmente restituidos en el Ministerio del Ambiente. A esas dos organizaciones se asignó la responsabilidad de coordinar la atención de los impactos socio-ambientales indirectos de la carretera, a través del Programa para la Gestión Ambiental y Social del Corredor Vial Interoceánico Sur, mejor conocido como “CAF/INRENA”. En afinidad con los objetivos del GTSCIOS, ProNaturaleza, en alianza con Conservación Internacional, gestionó del 2006 al 2008, en dos fases separadas, el Proyecto Interoceánica Sur. El proyecto desplegó un gran esfuerzo informativo, diplomático y organizativo en Madre de Dios, Cusco y Puno. ProNaturaleza lanzó este año un nuevo proyecto (financiado por CEPF), de apoyo directo al GTSCIOS. WWF y WCS también han aportado recursos directos para el funcionamiento del GTSCIOS. El Grupo de Trabajo en Infraestructura de la Iniciativa para la

Conservación de la Amazonía Andina (GTI-ICAA, financiado por USAID) es también un colaborador financiero del GTSCIOS.

La única acción directa del Estado para atender a los impactos negativos sociales y ambientales suscitados por la carretera es el Programa CAF/INRENA. Es un programa a tres años, limitado al área de influencia de los tres tramos a ser asfaltados (2, 3 y 4), con un presupuesto oficial de 17.78 millones de dólares. De estos, 4.33 millones corresponden a gastos recurrentes (obligaciones previstas del Estado), 3.45 millones a nueva inversión pública y 10 millones a un préstamo de la CAF. En suma, los fondos frescos dispuestos por el Estado para atender los problemas sociales y ambientales arriba mencionados, en un territorio superior a los 100,000 Km², equivalen a menos del 1.5% del costo de asfaltado. Este desequilibrio ha generado duras críticas desde la sociedad civil. El Programa se inició oficialmente en Julio 2006 (otorgamiento del crédito CAF); pero su estructura orgánica fue recién decretada en octubre de ese año, y sus instancias de gobierno no fueron establecidas hasta febrero 2007, tras una carta del Grupo de Trabajo a la Presidencia del Consejo de Ministros. En opinión del Grupo de Trabajo (e, inicialmente, de los gobiernos regionales de Cusco y Madre de Dios), la gestión del Programa CAF/INRENA adolece de ingobernabilidad, centralismo, poca transparencia y endeble espíritu participativo. Esto se expresa, por ejemplo, en la elaboración de Planes Operativos Anuales (POA) 2006 y 2007 con nula participación de la sociedad civil, de expertos y de autoridades regionales. Los POA 2007 han sido observados severamente por expertos y autoridades, y fueron ejecutados parcialmente, durante varios meses, sin aprobación oficial. Recién en septiembre de 2007 se incorporó al directorio del Programa a los gobiernos regionales de Cusco, Puno y Madre de Dios. Esta disposición respondió a una exigencia planteada en febrero 2006 (seis meses antes) y ocurrió a pocos días de una segunda misiva del Grupo de Trabajo, dirigida al CONAM, que presidía el directorio del Programa. El avance del programa de mitigación de impactos indirectos ha sido muy desigual y plagado de obstáculos institucionales y de gestión.

Es justo decir, en conclusión, que la naturaleza conflictiva de la Interoceánica Sur no corresponde a una oposición de la población, sino a un creciente desencanto por la distancia que existe entre la promesa de la carretera (desarrollo y escape de la marginalidad) y su realidad, como catalizador –en todo caso—de los mismos procesos que ya venían produciendo pasivos socioambientales antes de la carretera. En Madre de Dios, además, la carretera ha traído sus propios problemas³³. El desencanto no basta para renunciar a la carretera; pero desnuda la diferencia entre la exclusión tecnológica (solucionada por la carretera) y la exclusión estructural, sostenida por una economía regional basada en el pillaje de los recursos naturales (intercambio desigual selva-sierra-costa) y permitida por un Estado débil, sin capacidad de gobernar, sin visión estratégica de desarrollo y sin proyección territorial. Algo gravísimo en una zona de frontera que hoy recibe el interés de la principal potencia regional.

HIDROELÉCTRICA DEL INAMBARI Y SIMILARES, CONFLICTO EN CIERNES

El interés brasileño en la Amazonía peruana se vuelve a expresar, más allá de toda duda, en el reciente memorando de intenciones suscrito por los presidentes de Brasil y el Perú (28 de abril de 2009). En virtud del memorando, Brasil estudiará, financiará, construirá y operará hasta seis grandes hidroeléctricas en territorio peruano, para abastecer su propia demanda energética. Las hidroeléctricas escogidas por el Brasil son Inambari (2,000 MW), Sumabeni (1,074 MW), Paquitzapango (2,000 MW), Urubamba (940 MW), Vizcatan (750 MW) y Chuquipampa (800 MW). Según Dourojeanni (2009), el costo total de las seis obras sería del orden de los 16 mil millones de dólares. Los Ashaninka del río Ene ya se han pronunciado contra uno de estos proyectos (represa de Pakitzapango), por los mismos motivos que llevaron a las recientes movilizaciones amazónicas³⁴.

³³ Fernández 2008, 2009.

³⁴ "Pronunciamiento de los Ashaninka del río Ene sobre la Hidroeléctrica de Pakitzapango". 26 de abril de 2009. Online: < <http://internationalrivers.org> >

La Central Hidroeléctrica del Inambari está proyectada en la misma cuenca del Madre de Dios / Madeira donde ya se amontona IIRSA. Se ubicará en los distritos de Camanti (provincia de Quispicanchis) en Cusco; Inambari (provincia de Tambopata) y Huepetue (provincia de Manu) en Madre de Dios; Ayapata y San Gabán (provincia de Carabaya) en Puno. Siguiendo un patrón ya establecido, la concesión inicial ha sido otorgada a un consorcio formado por Constructora OAS Ltd. y Furnas Centrais Elétricas S.A., ambas del Brasil. La Central Hidroeléctrica del Inambari será la más grande del Perú y la quinta en América Latina³⁵, con un costo calculado de US\$ 4,000 millones. Tendrá una potencia instalada de 2000 MW (casi el doble que el complejo del Mantaro, hasta ahora el mayor del Perú). La energía fluirá hacia Rio Branco (Acre, Brasil), a más de 600 Km de distancia. Inundará 410 Km² de bosques premontanos. También serán cubiertos por el agua más de 100 Km de la Carretera Interoceánica Sur.

Estos dos últimos detalles (energía para exportar y destrucción parcial de una obra popular) han generado considerable descontento en la sociedad civil organizada del Sur, particularmente en Puno. El GTSCIOS de Puno ha producido una cartilla donde se ofrece una larga lista de los impactos negativos, directos e indirectos, que provocaría esta obra. Es en Puno donde se presionó más intensamente por la Interoceánica, y en pocos años una parte de la preciada vía estará inundada.

Este proyecto desnuda, más allá de toda duda, el oportunismo y la absoluta ausencia de planificación estratégica, visión territorial y coordinación intersectorial en el gobierno central. Obviamente, será necesario construir una o dos variantes viales, en plenas yungas frágiles y altamente biodiversas, con un impacto mucho mayor que si se hubieran planeado ambos proyectos conjuntamente. Demuestra también la vocación dependiente y primario-exportadora del gobierno actual: Perú posee un potencial hidroeléctrico inmenso, y bastaría afectar una fracción menor

³⁵ Asociación SER, OSI y Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur – Puno. 2009. Hidroeléctrica de Inambari ¿Para qué y para quién? Encarte especial en el diario Los Andes, junio, Puno.

de cabeceras amazónicas para producir una revolución energética e industrial en el país. Salvo, claro, que la energía se exporte a otra nación³⁶.

En general, es de esperar que represas establecidas en vertientes empinadas tengan impactos socioambientales negativos relativamente inferiores a empresas similares en tierras llanas (el tipo de represas que establece Brasil en su propio territorio amazónico, y que promueve IIRSA). Además, la superficie de bosques afectados por la represa de Inambari será muy inferior al área de bosques afectada por la carretera Interoceánica Sur. Sin embargo, el río Inambari es un enclave cocalero y de minería aurífera aluvial, es decir, una cuenca sujeta a acelerada erosión y movilización de mercurio. La desafortunada ubicación de la represa agudizará los impactos negativos previstos para las represas del Madeira y observados para la Interoceánica Sur³⁷; un caso específico de sinergias negativas. Además, en un contexto de calentamiento global, donde los bosques tropicales juegan un rol estratégico como fijadores de carbono, decidir inundar 40,000 hectáreas de bosques primarios y emitir metano a largo plazo –20 veces más activo que el CO₂ como gas de efecto invernadero y un sub-producto frecuente en las represas--, insinúa una estulticia ecológica que alcanza el paroxismo, entre nuestros gobernantes.

El 3 y 4 de julio, en la ciudad de Puno, se celebró el IV Encuentro de Rondas Campesinas, con la presencia de más de 1500 personas. De esta reunión, surgió una plataforma de protesta que plantea “revisar las concesiones mineras, de hidrocarburos, energéticos o hidroenergéticos como la hidroeléctrica Inambari, [y] la inmediata paralización de las actividades contaminantes (minería informal e industrial) en la cuenca del río Ramis”³⁸. Los sectores populares, como se ve, son sensibles a la concatenación de los procesos de degradación ambiental. Por otro lado, la preocupación ambiental, sin dejar de ser genuina, es también utilizada como estandarte político legitimizador, en las protestas populares. En

³⁶ Algo muy parecido ocurre con el gas natural, como sabemos.

³⁷ Dourojeanni 2006, Fernández 2008 y 2009.

³⁸ Ruth Ccopari, “Rondas Campesinas buscan representación política”. Asociación SER, 8 de julio de 2009, Puno. Online: www.ser.org.pe/index.php?option=com_content&task=view&id=1061&Itemid=126

consecuencia, la misma evidencia puede ser utilizada a favor o en contra de diferentes proyectos de desarrollo, en distintos momentos, dependiendo –en parte- del grado de beneficio o maleficio que se espera del mismo. Para la población, aceptar o rechazar un proyecto depende de un equilibrio inestable entre la desconfianza y la esperanza. La carretera es inmediatamente beneficiosa para Puno; no así la hidroeléctrica. Así, la desconfianza, en este caso, podría primar sobre la esperanza³⁹.

Con la relativa excepción de los indígenas amazónicos, tanto a nivel internacional (oposición a IIRSA), como a nivel nacional (oposición a hidroeléctricas amazónicas), las preocupaciones de los opositores populares a los megaproyectos de infraestructura no corresponden necesariamente a la existencia de modelos alternativos de desarrollo, ni van en el mismo sentido de la evidencia científica o por lo menos documentada. Esta cumple un rol subordinado a las posiciones o puede incluso ser completamente desestimada. Mientras que la ciencia ecológica puede abrirse espacios más o menos duraderos en condiciones de estabilidad institucional, en una estructura histórica no hegemónica y conflictiva, con poderosos intereses en juego, el espacio de debate se vuelve casi exclusivamente político.

Es, sin embargo, necesario realizar esta misma constatación a más de una escala. Existen signos inequívocos de un vuelco en los equilibrios hegemónicos a nivel mundial; el debilitamiento de los Estados Unidos viene acompañado de la emergencia de Brasil, Rusia, India y China (los BRIC). En esta nueva estructura no hegemónica global, los extremos se tocan: El mismo desprecio ambiental expresado por la administración de George W. Bush tiene eco en el Presidente Lula de Brasil, el principal promotor de las represas del Madeira. India y China aparecen como los principales opositores a las medidas internacionales contra el cambio climático propuestas por el Presidente Obama en el G8 de este año. Es imprescindible preguntarnos dónde queda el Perú en este tira y afloja.

³⁹ Existe, sin embargo, una promesa de canon hidroeléctrico, que podría inclinar la balanza a favor de la represa.

EL MITO DEL DESARROLLO Y SUS CONTRADICCIONES OCULTAS

Es posible visualizar los factores de rechazo a los proyectos de infraestructura en el Perú, como raíces que alimentan un tronco donde se entrelazan la desconfianza y el desencanto, fertilizadas por la memoria de experiencias fallidas anteriores, con proyectos “de desarrollo” en general. Tal como expresa la Sra. Feliciano Amado, glosada al principio de este texto, son muchas y sólidas las raíces del rechazo: El desorden, la falta de coordinación y consulta con que se deciden los proyectos. El control súbito que los concesionarios privados obtienen sobre los territorios y recursos naturales tradicionales, muchas veces colectivos. Los impactos indeseables, no previstos ni anunciados, ni adecuadamente mitigados, que sufren los paisajes y sus habitantes, irrevocablemente. La calidad frecuentemente insatisfactoria de las obras de interés público y la sospecha de contubernios y engaños entre el gobierno y los concesionarios. En todo el proceso, la manifestación repetida de los hábitos excluyentes y marginatorios con que el Estado se relaciona con el pueblo. Algo que se expresa en las “consultas” apresuradas, donde no es posible establecer diálogos constructivos ni acuerdos informados, reflexionados y vinculantes. En suma, la gente percibe eventualmente que la carretera, por ejemplo, aunque soluciona algunos problemas cotidianos, trae otros problemas y --sobre todo— muy lejos de ayudarles a superar la pobreza y la marginalidad, establece nuevas instancias de la misma, antigua, discriminación. **La gente local descubre la falacia de la infraestructura como escape de la exclusión estructural.** Este desencanto no es necesariamente suficiente para rechazar de plano la infraestructura; pero basta que los beneficios —al menos los de corto plazo— sean inciertos, para poner todo el proyecto en jaque.

Por otro lado, en un contexto donde existe cada vez más información sobre los cambios globales y los procesos geopolíticos regionales, la transformación a gran escala (mediada por los mega-proyectos) de las formas de vida humana tradicionales, la transformación del paisaje natural, la llegada de *patrones extranjeros* y el surgimiento de hegemonías regionales en Sudamérica son percibidos con gran incertidumbre y consecuentemente como grandes amenazas

por los pobladores locales. Así, los convenios y las congratulaciones mutuas entre el Presidente García y el Presidente Lula, contrariamente a lo que probablemente espera el gobierno central, son entendidos como acuerdos donde los intereses nacionales quedan en riesgo. La gente local, con nacionalismo popular, sospecha de la infraestructura como escape de la marginalidad estructural nacional. Tampoco es suficiente argumento para oponerse a un proyecto determinado; pero cuando los factores (locales y nacionales) confluyen, viene el rechazo abierto. Estos elementos pueden explicar gran parte del rechazo violento a determinados proyectos, como la represa de Salcca Puqara en Sicuani.

Así las cosas, la tesis, muy propagandizada recientemente, de una confabulación internacional contra el Perú, con elementos subversivos nacionales de por medio, para explicar los conflictos socioambientales y el rechazo de sectores populares contra los proyectos de desarrollo, es perfectamente plausible; pero superflua. Aún en ausencia de esos actores “desestabilizadores”, existe una multitud de argumentos para explicar la oposición de sectores populares al modelo de desarrollo y sus mega-proyectos. En todo caso, los elementos anti-sistema estarían deslizándose sobre la ola, no sólo del descontento, sino también de la conciencia popular de un nuevo poder, garantizado por la escena democrática.

RETOS DE INVESTIGACIÓN

Desarrollo Nacional y Modernización Tecnológica e Institucional

Aunque la tecnología y el cambio tecnológico son temas centrales de la economía política, y son además dimensiones nucleares del cambio global, en el Perú necesitamos todavía explorar esta dimensión, en el marco del debate sobre el desarrollo nacional. Un eje central de esta exploración debería ser el puente que la tecnología –como tema-- permite establecer entre las ciencias sociales y las ciencias naturales, especialmente la ecología, habituada a los conceptos de sistema, territorio, escala, límites e incertidumbre. Si la salud del planeta está en juego, como anuncia el calentamiento global, esto determina consecuencias fundamentales para cualquier visión de desarrollo nacional. Así, las alternativas de desarrollo energético no merecen meramente un debate tecnocrático, sino una indagación social y política profunda, en términos de su rol en la agudización de la exclusión y la inequidad (también ambiental) entre peruanos.

En este marco, es válido poner en tela de juicio el modelo de desarrollo planteado por el actual gobierno y por el sector socioeconómico más boyante de nuestra sociedad, pues el modelo no se sostiene sobre una visión de modernización tecnológica e institucional. Así, la infraestructura se concibe simplemente como “proyectos”, pretextos para movilizar capitales y cooptar recursos naturales, dentro de una visión continuista de país excluyente y atrasado, exportador de sus materias y energías primas, para beneficio de una minoría. Aquí, es imprescindible conjugar esfuerzos en el análisis y la transformación del sector Energía y Minas, sobre el cual se concentra la abrumadora mayoría de los conflictos socioambientales (tanto los extractivos como los de infraestructura energética), y donde se manifiesta paroxísticamente el núcleo estructural e ideológico de la degradación ambiental con marginación social en el Perú.

Desarrollo Nacional y Posición Geopolítica del Perú

Para hablar del desarrollo peruano, se hace imprescindible visitar la escala internacional, con plena conciencia de la localización estratégica del país en la región andino-amazónica, y con plena conciencia de los ingentes recursos de importancia global con que contamos. Sobre esa base, cabe preguntarse qué necesidad tendría el Perú de ser furgón de cola del proceso hegemónico brasileño, o de cualquier otra tentación hegemónica regional. Puesto de otro modo, una visión de desarrollo nacional debe contener una visión de la posición geopolítica que el Perú desea adquirir en el concierto de las naciones, a nivel regional y mundial. La riqueza ecológica, de ubicación geográfica y de recursos naturales del Perú es la moneda a negociar. No es una moneda trivial. En el escenario de actualidad, es válido plantear que son los movimientos populares, con un nacionalismo fundamental (por muy infectados de caudillismo o subversión que pudieran estar), los más preocupados por el control que sobre nuestros recursos naturales estratégicos siguen obteniendo capitales y corporaciones del extranjero. Esta es una invitación a reflexionar sobre el rol de la soberanía en la visión nacional de desarrollo, en un escenario global donde todas las fronteras relevantes (ecológicas, económicas, políticas, ideológicas) ya han sido y son constantemente atravesadas, en buena parte debido al salto tecnológico sustentado en los hidrocarburos fósiles.

Marcos Conceptuales y Herramientas Analíticas

El devenir económico y político del Perú siempre se ha dado en el contexto de sus ingentes recursos naturales, que han alimentado una bonanza frustrada tras otra (Jürgen Schuldt –2005-- se pregunta si somos pobres porque somos ricos). Ahora, la enorme mayoría de conflictos sociales, tanto en Perú como en el globo entero, giran en torno del medio ambiente y los ecosistemas. En consecuencia, será muy ventajoso insistir en la aplicación y el desarrollo de marcos conceptuales y herramientas analíticas que favorezcan el trabajo conjunto de las ciencias sociales

y las ciencias naturales. Este sería el caso de la ecología política y la aproximación ecosistémica, algunas de cuyas categorías han sido empleadas en esta monografía.

CONCLUSIÓN

Los conflictos socioambientales alrededor de proyectos de infraestructura, en el Perú, se desarrollan simultáneamente sobre varias escalas de realidad espacio-temporal y sobre distintos niveles de conciencia estratégica. A un nivel superficial, toda infraestructura provee beneficios dramáticos y rápidos. Esto garantiza su buen recibimiento por la población mayoritaria y positivos réditos políticos, de corto plazo. Sin embargo, en la medida que los proyectos de infraestructura no responden genuinamente a una planificación concertada del desarrollo ni a una agenda estructurada de superación de la marginalidad, la armonía entre población local y autoridades alcanzada por los proyectos es extremadamente frágil. La población desconfía de la veleidosa voluntad política que sostiene el proyecto. Además, según avanza el tiempo, la población descubre –con mayor o menor lucidez– que la infraestructura no cambia las relaciones estructurales de intercambio desigual con la metrópoli, la marginación histórica ni la débil e incoherente presencia del Estado. El desencanto toma posesión de la población. Dada la coyuntura adecuada, el desencanto puede desembocar en abierto rechazo. Esto ocurre en el caso de los actuales proyectos hidroeléctricos en la Amazonía, donde se sabe que la energía será ofertada principalmente al Brasil. Eso pone también en tela de juicio la visión de desarrollo nacional y de posicionamiento geopolítico del gobierno central. La palabra *desarrollo* tiene grietas visibles, que inspiran desconfianza popular.

En consecuencia, es recomendable fortalecer las indagaciones alrededor de las visiones de desarrollo en el Perú, y el rol de nuestros ecosistemas en dicho desarrollo. Para ello, propongo incorporar marcos conceptuales que integren ciencias sociales con ciencias naturales, para asediar el concepto de desarrollo nacional desde la perspectiva de la modernización tecnológica (incluida la

infraestructura) nacional y desde la pregunta sobre la posición geopolítica que debiera obtener un Perú “desarrollado”, no sólo en la región, sino en el (des)concierto de las naciones. ◆

LITERATURA CITADA

Althaus, Jaime de. 2009. Contraofensiva urgente. Diario El Comercio, 26 de junio, Lima.

Barthem, R. y M. Goulding. s.f. (2007). Parecer Sobre os Estudos Ambientais (Eia-Rima E Complementações), Referentes Ao Tomo-B Volume 5/8 – Eia E Às Medidas Mitigadoras E Compensatórias E Programas Ambientais Do Tomo-C, Itens 15 E 16. Documento digital inédito.

Blaikie, P. y H. Brookfield. 1987. Land Degradation and Society. Methuen & Co. Ltd., Londres y New York.

Bonifaz, J.L. y R. Urrunaga. 2009. Beneficios Económicos de la Carretera Interoceánica. Universidad del Pacífico, Lima.

Bryant, R. L. y Bailey, S. 1997. Third World Political Ecology. Routledge, Londres.

CAOI – Coordinadora Andina de Organizaciones Indígenas. 2008. Resolución de Pueblos Indígenas sobre IIRSA. La Paz, 19 de enero. Online: <http://www.coica.org.ec/sp/noticias/archivo2008/iirsacaoi.htm>

CDC-UNALM (Centro de Datos para la Conservación del Perú) *et al.* 2006. Hacia un Sistema de Monitoreo Ambiental Remoto Estandarizado para el SINANPE: Piloto IV - Parque Nacional Bahuaja Sonene, Reserva Nacional Tambopata y Reserva Comunal Amarakaeri (2000-2005). Universidad Nacional Agraria – La Molina, Lima.

Cox, R.W. 1983. Gramsci, hegemony, and international relations: An essay in method. *Millenium* 12(2):162–175.

Cox, R.W. 1986. Social forces, states, and world order. *Review of International Studies* 18:161–198.

- Defensoría del Pueblo. 2009. Reporte de Conflictos Sociales N° 64, junio 2009. Lima.
- Dourojeanni, M. 2006. Estudio de Caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú. Bank Information Center y Conservación Internacional, Lima,
- Dourojeanni, M. 2009. Preguntas sobre hidroeléctricas en la Amazonía peruana. Documento digital bilingüe (español e inglés). 3 de junio, Lima.
- Escobar, A. 1999. El Final del Salvaje. CEREC e ICAN, Bogotá.
- Fernández, L. 2008. Desarrollo Territorial en la Región Madre de Dios: análisis de los impactos socioambientales de la Carretera Interoceánica Sur. Tesis para optar el grado de Magíster. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Fernández, L. 2009. Diagnóstico de los Impactos Integrados de la Carretera Interoceánica Sur en la Región Madre de Dios. Wildlife Conservation Society, Lima.
- García, Alan. 2007. El síndrome del perro del hortelano. Diario El Comercio, 28 de octubre.
- Guha, R. y J. Martínez-Alier. 1997. Varieties of environmentalism. Essays North and South, Earthscan, Londres.
- Iglesias, E.V. 1999. Cambio y crecimiento en América Latina, 1988-1998. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Killeen, T. 2007. Una tormenta perfecta en la Amazonía. Desarrollo y conservación en el contexto de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Conservación Internacional, Washington, DC.
- Latour, B. 1993. We Have Never Been Modern. Harvard University Press, Cambridge.

- Martinez-Alier, Joan. 2002. *The Environmentalism of the Poor: A Study of Ecological Conflicts and Valuation*. Elgar Publishing Ltd., Cheltenham (UK).
- Nepstad, D., C. M. Stickler, B. Soares-Filho y F. Merry. 2007. Interactions among Amazon land use, forests and climate: prospects for a near-term forest tipping point. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*.
- Peet, R. y M. Watts. 1996. Liberation ecology: Development, sustainability, and environment in the age of market triumphalism. En: *Liberation Ecologies: Environment, Development, Social Movements*: 1-45. Routledge, New York.
- Ribera, M.O. 2008. *Las Represas del Madeira: Mega impactos en la Amazonía*. LIDEMA, La Paz.
- Robbins, P. 2004. *Political Ecology*. Blackwell, Padstow (UK).
- Schuldt, J. 2005. *¿Somos Pobres Porque Somos Ricos? Recursos naturales, tecnología y globalización*. Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima.
- Switkes, G. y P. Bonilha. 2008. *Águas turvas: Alertas sobre as consequências de barrar o maior afluente do Amazonas*. *International Rivers*, Sao Paulo.
- Tealdo, A. 1995. *Proyectos de Irrigación en el Perú: Situación, Análisis y Políticas*. CLACSO, Buenos Aires.
- Vargas, Mario. 2009. Victoria pírrica. *Diario El Comercio*, 28 de junio, Lima.
- Waltner-Toews, D., J.J. Kay y N.E. Lister (eds.) 2008. *The Ecosystem Approach: Complexity, Uncertainty, and Managing for Sustainability*. Columbia University Press.
- Zibechi, Raúl. 2006. IIRSA: la integración a la medida de los mercados. Programa de las Américas, 13 de junio. Online: <http://www.ircamericas.org/esp/3314>

