

Ven, Johannes van de, "¿Carretera Acre-Ucayali: desarrollo o desastre socioambiental?", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 01 de marzo de 2022.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-informe-especial/01/03/2022/carretera-acre-ucayali-desarrollo-o-desastre-socioambiental>

Fecha de consulta: 07/03/2024.



Fuente de la imagen: SPDA

El presidente de Brasil, Jair Bolsonaro, trató de convencer al presidente de Perú, Pedro Castillo, de que una conexión por carretera entre Cruzeiro do Sul (Acre) y Pucallpa (Ucayali), generaría un “gran potencial para aumentar la integración económica”. Pero, ¿cuál es el precio social y ambiental de ello?

SPDA, 1 de marzo, 2022.- A principios de febrero de 2022, el presidente Bolsonaro se reunió con el presidente de Perú, Pedro Castillo, en Porto Velho, la capital del estado brasileño de Rondônia, para discutir una posible nueva carretera que uniría Cruzeiro do Sul en Acre con

la ciudad peruana de Pucallpa en Ucayali. Al mismo tiempo, la secretaria del Tesoro de los Estados Unidos, Janet Yellen, conversó con el ministro de Economía de Brasil, Paulo Guedes, expresando su apoyo a la decisión de la OCDE de invitar a Brasil a iniciar formalmente el proceso de adhesión, pero destacó la importancia de que Brasil proteja la cuenca del Amazonas. A primera vista, estas reuniones no parecen estar relacionadas. Sin embargo, si miramos más de cerca, están intrínsecamente vinculadas entre sí.

Hace apenas una década, Brasil consiguió su primera conexión por carretera con el Pacífico. La Carretera Interoceánica es una ruta internacional de 2603 km que conecta los puertos brasileños de Río de Janeiro y Santos, vía Cuiabá y Porto Velho, con los puertos peruanos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo. El proyecto de 2 mil millones de dólares se llevó a cabo como parte de la iniciativa de Integración de Infraestructura de la Región Sudamericana (IIRSA). La carretera permite el transporte de mercancías brasileñas a China y viceversa. En lugar de enviar sus valiosas mercancías y recursos naturales a través del Canal de Panamá o al sur de la costa africana, Brasil ahora puede establecer rutas comerciales sobre los Andes y el Pacífico hacia el Oriente.

El apetito del actual Gobierno brasileño por abrir carreteras en la Amazonía no comenzó con el presidente Bolsonaro. Las décadas de 1980 y 1990 fueron testigos de la consolidación de los esquemas de desarrollo convencionales, promovidos y financiados en su mayoría por las agencias multilaterales con sede en Washington, como el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo. En la década de 1990, el presidente Fernando Henrique Cardoso lanzó su Programa de Infraestructura Avanza Brasil.

La integración de la infraestructura realmente despegó bajo la presidencia de Lula en los años 2000

La integración de la infraestructura realmente despegó bajo la presidencia de Lula en los años 2000 con el lanzamiento de su Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC). El PAC se amplió y consolidó aún más bajo la presidencia de Dilma. Con Lula y Dilma, conglomerados brasileños de la construcción como [Odebrecht](#), [Andrade Gutiérrez](#), [Camargo Correa](#), [OAS](#) y

[Queiroz Galvão](#) recibieron miles de millones de dólares en contratos y los procedimientos de licencia ambiental se politizaron cada vez más. Una empresa brasileña, Odebrecht, se hizo mundialmente famosa por corromper a casi todos los gobiernos nacionales de la Panamazonía.



Carretera Pucallpa-Cruzeiro do Sul: ¿eslabón perdido para el desarrollo o preludio de un desastre socioambiental?

Después de la primera Carretera Interoceánica, que conecta Rondônia a través de Madre de Dios con el Pacífico, el actual gobierno brasileño ahora está presionando por una segunda salida, conectando Acre con Ucayali. Pero, ¿sería necesaria o deseable una segunda salida? Si la historia puede ser una guía de qué esperar, entonces la respuesta es negativa. Después de una década de operaciones, la primera Carretera Interoceánica ha desatado la fiebre del oro en el departamento peruano de Madre de Dios. La apertura de una carretera entre las ciudades de Cusco y Puerto Maldonado ha atraído a miles de migrantes internos en busca de

oro. Guacamayo es considerado uno de los sitios de extracción ilegal de oro más grandes del mundo. La minería artesanal en las riberas del río Madre de Dios, que alberga enormes cantidades de oro de aluvión, continúa causando grandes daños ambientales.

Un efecto secundario desastroso de la bonanza del oro ilegal es la destrucción de las cuencas hidrográficas y los hábitats de los peces.

Un efecto secundario desastroso de la bonanza del oro ilegal es la destrucción de las cuencas hidrográficas y los hábitats de los peces. La cuenca del río Madre de Dios ya está contaminada a tal punto que su pescado ya no es comestible. Como se destaca en [una reciente investigación publicada en la revista científica *Nature*](#), los bosques intactos de la Amazonía peruana cercanos a las minas de oro reciben aportes extremadamente elevados de mercurio y experimentan un alto nivel de mercurio total y metilmercurio en la atmósfera, el follaje de las copas de los árboles y los suelos. El uso incontrolado de mercurio es notorio por entrar en la cadena alimentaria, causando trastornos neurológicos. El mercurio es la nueva droga que está matando a nuestra Madre Tierra. La débil aplicación de la ley a ambos lados de la frontera ha provocado, además, el aumento del tráfico de drogas, las invasiones de tierras, la deforestación y el saqueo de recursos.

Sin embargo, el gobierno brasileño de Bolsonaro parece hacer la vista gorda ante estos devastadores impactos ambientales. Su [Ministerio de Transporte](#) ya autorizó una licitación para contratar una empresa para construir una carretera entre Cruzeiro do Sul y Pucallpa. La carretera transfronteriza tendría un precio estimado de 500 millones de reales brasileños o 94 millones de dólares estadounidenses. Esta estimación podría estar en el extremo inferior, ya que la carretera atravesaría 110 kilómetros de una selva tropical prístina e intacta, atravesando el Parque Nacional Sierra del Divisor, una de las áreas mejor conservadas de la cuenca panamazónica.



Minería ilegal a lo largo de la carretera Interoceánica en Madre de Dios. Foto: FEMA

Mientras el Gobierno Federal de Brasil está [presionando por una carretera](#), hay menos entusiasmo al otro lado de la frontera. Si bien el Congreso de la República del Perú declaró de “interés nacional” una ruta terrestre entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul, el Ministerio del Ambiente de Perú (Minam) no comparte la misma opinión. Según esta entidad, se debe rechazar una conexión vial, puesto que generaría impactos ambientales en el Parque Nacional Sierra del Divisor y la Reserva Indígena Isconahua, que alberga a pueblos indígenas en situación de aislamiento. La Defensoría del Pueblo de Perú ha argumentado que una carretera pondría en riesgo [“los bosques y los derechos de los pueblos indígenas”](#).

También [la sociedad civil peruana ha expresado un fuerte rechazo](#). La Organización Regional Aidesep Ucayali ([ORAU](#)) ha calificado el proyecto de “altamente inviable”. Aidesep denunció que no se consideró el derecho a la consulta previa. En el área del proyecto se identifican al menos 10 comunidades nativas de los pueblos Shipibo y Asháninka y se estima que aproximadamente 24 km del recorrido de la carretera estarían atravesando tierras de comunidades nativas tituladas.

Además, se rechazó “la posibilidad de que el proyecto sea revisado por la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, Afroperuanos, Ambiente y Ecología”. Ello, debido a que aumentaría la violencia contra los defensores ambientales, ya que en la Amazonía las carreteras “son el mejor medio para promover la invasión de territorios indígenas, el narcotráfico y la deforestación”.

Otras organizaciones de la sociedad civil en Perú también rechazan la idea. Según Silvana Baldovino, directora del Programa de Biodiversidad y Pueblos Indígenas de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA), el principal think-tank ambiental de Perú, una carretera ya debería haber sido rechazada con argumentos técnicos por el impacto que tendría en los pueblos indígenas y nuestra biodiversidad:

“La reunión entre los presidentes de Perú y Brasil genera una serie de preocupaciones, no solo por la afinidad de los mismos de desconocer la importancia de los derechos de los pueblos indígenas y la necesidad de seguir consolidando los mismos, sino también por su constante interés de aminorar y relativizar la importancia de los temas ambientales y el valor del patrimonio natural para nuestros países”.

La idea de llevar asfalto a la parte más prístina de la Amazonía también contradice una medida reciente del gobierno peruano. Después de varias décadas de negociaciones, el gobierno peruano estableció una nueva reserva indígena para los pueblos no contactados que viven en aislamiento voluntario en lo profundo de la selva amazónica. La [Reserva Indígena Yavarí Tapiche](#) cubre 1.1 millones de hectáreas y alberga a los pueblos indígenas Matsés, Isconahua, Remo, Korubo y Matis, además de otros grupos que aún no han sido identificados. La creación de Yavarí Tapiche constituye un hito histórico en la protección de los derechos de los pueblos indígenas, pero no es garantía de protección. Como estos pueblos se caracterizan por su vulnerabilidad inmunológica y cultural, una carretera pondría en serio peligro su futuro. Perú todavía tiene [un estimado de 7,000 indígenas](#) que viven en aislamiento voluntario y contacto inicial.

Las voces de oposición no se limitan a la sociedad civil del Perú y las comunidades indígenas o el cabildeo ambiental global. También los líderes religiosos mundiales han expresado una fuerte oposición. En enero de 2018, cuando el Papa Francisco inauguró el Sínodo de la Amazonía en Puerto Maldonado, capital del departamento de Madre de Dios en Perú, destacó cómo la Amazonía se disputa en varios frentes: [“Debemos romper con el paradigma histórico que ve a la Amazonía como una despensa inagotable para otros países sin tener en cuenta a sus habitantes”](#). El director espiritual del mundo también se refirió a los temas de derechos territoriales, tenencia de la tierra, minería ilegal, deforestación, explotación de petróleo y gas y el derecho al consentimiento informado, incluido el derecho a vetar proyectos de infraestructura como los caminos que invaden territorio indígena.

Las declaraciones del Papa son consistentes con la evaluación realizada recientemente por el [Panel Científico para la Amazonía](#). El panel tiene como objetivo ser la voz experta sobre la Amazonía, trabajando continuamente junto con más de 200 científicos, líderes indígenas y otras partes interesadas para presentar una sólida evaluación científica, la primera de su tipo, sobre el estado de la Amazonía, las tendencias actuales y recomendaciones para el bienestar a largo plazo de sus ecosistemas y comunidades.

El [Informe de Evaluación sobre la Amazonía del 2021](#) destacó que “los centros propuestos que atraviesan la cuenca del Amazonas son especialmente polémicos debido a sus altos costos en términos de derechos humanos, amenazas a los pueblos indígenas y las comunidades locales, expropiación de tierras, tala de bosques y degradación forestal”. Además, argumenta que “la forma en que se toman las decisiones de infraestructura, en la práctica, no refleja necesariamente la magnitud de estas consecuencias, pero en muchos casos refleja el poder político de las partes implicadas, especialmente en ausencia de formas de planificación más participativas, incluso si estas son legalmente obligatorias, y de una mejor contabilización de los costos totales”.

[Las declaraciones hechas por Janet Yellen](#), secretaria del Tesoro de los Estados Unidos, al hablar con el Ministro de Economía de Brasil, Paulo Guedes, deben verse en la misma perspectiva. Salvaguardar y proteger las cuencas amazónicas debería ser una condición

previa e innegociable para que Perú y Brasil [ingresen a la OCDE](#). No tendría ningún sentido económico que Perú y Brasil se unieran a la OCDE si continúa saqueando uno de sus bienes más preciados: la Amazonía.

En resumen, la presión desde dentro de la región (desde el Ministerio del Ambiente de Perú y [Aideseq](#), hasta los principales think-tanks como [DAR](#), [IBC](#) y [SPDA](#)), combinada con la presión desde el exterior (desde el Panel Científico para la Amazonía, el secretario del Tesoro de los Estados Unidos al Papa Francisco) debería ser suficiente para rechazar los planes de construir carreteras en áreas de selva virgen. La pavimentación de un camino a través de Sierra del Divisor solo atendería a los grupos de presión corporativos y beneficiaría las ganancias a corto plazo. Asimismo, la falta de una cooperación transfronteriza más sólida y transparente está haciendo insostenible el proyecto.

El desarrollo del siglo XXI ya no puede ser considerado sinónimo de apertura de caminos, rutas comerciales y extracción de recursos naturales. El costo de oportunidad sería inaceptablemente alto. La ingeniería de infraestructura ya no puede basarse en prácticas depredadoras, sino que debe estar basada en la naturaleza, centrada en las demandas de las comunidades locales. Como defiende el Panel Científico para la Amazonía, el desarrollo y la conservación pueden y deben ir de la mano: promover una bioeconomía sostenible y socialmente inclusiva de bosques en pie y ríos caudalosos es la mejor garantía para el progreso.

*Johannes van de Ven es el Director Ejecutivo de Good Energies Foundation, con sede en Suiza. Estudió teología moral, economía del desarrollo y ética empresarial en la Pontificia Universidad Católica de Río de Janeiro y se doctoró en la Universidad de Lovaina (Bélgica). También forma parte del Consejo de Administración del Instituto Arapyáú (Brasil), SELCO Solar (India) y World Resources Institute.

Fuente: Publicado el domingo 27 de febrero por Actualidad Ambiental, servicio informativo de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA): <https://www.actualidadambiental.pe/opinion-carretera-acre-ucayali-desarrollo-o-desastre-socioambiental/> - Versión en [inglés](#) y [portugués](#) de este artículo en: PlenaMata.eco.