

Mego, Andrés, "Comunicado: Necesidad de una estrategia coordinada para retirar la carretera Pucallpa - Cruzeiro do Sul de la cartera de proyectos IIRSA", *Boletín BICECA*, Núm. 15, Washington D.C., Estados Unidos, Bank Information Center (BIC), agosto de 2007.

A: Federaciones indígenas y ONGs peruanas, brasileñas e internacionales

DE: Grupo de Interés IIRSA nacional

PROBLEMA:

La Interconexión Vial Pucallpa – Cruzeiro do Sul representa una amenaza inaceptable a la biodiversidad y los pueblos indígenas en aislamiento voluntario de la región de la Sierra del Divisor, incluso para la Zona Reservada Sierra del Divisor, la Reserva Territorial Isconahua, y el Parque Nacional Sierra do Divisor al lado brasileño. La carretera asfaltada y binacional traería invasiones, tala ilegal, minería artesanal, y contaminación, dividiendo en dos y transformando uno de los corredores ecológicos más importantes de la Amazonía peruana. Facilitaría el acceso a concesiones mineras, forestales e hidrocarburos que se encuentran en la zona de influencia o sobrepuesto en la zona reservada, mientras su justificación económica es cuestionable.

ESTADO DEL PROYECTO:

El proyecto se encuentra dentro de la cartera de la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), pero hay escasa información de su estado de avance como proyecto o su diseño y ubicación. Parece que se trataría de una carretera asfaltada de dos carriles, que pasaría al sur de la Zona Reservada y al norte del Río Abujao, y dividiría en dos el Parque Nacional brasileño. Según la página de IIRSA, tiene un costo estimado de \$128 millones. El proyecto no está financiado ni existen estudios de factibilidad o de impacto ambiental. El gobierno regional de Ucayali en 2003 construyó 20 Km. de trocha en la ruta de la carretera.

Fuentes dentro de ProInversión se contradicen: el asesor ambiental, Mario Tejada comentó que “no lo estamos viendo” debido a su alto costo; el director de proyectos en concesión, Danilo Moyasevich dijo que “sigue siendo una prioridad” y que van a desarrollar el proyecto. Parece que ProInversión y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

no lo están desarrollando actualmente, pero al mismo tiempo existen intereses importantes a favor de la carretera, especialmente las Cámaras de Comercio de Ucayali y de Lima, que lo consideran importante y siguen promoviéndolos, y miembros del actual y anterior gobierno regional. En una reunión binacional de celebrada el 9 de noviembre de 2006, los Presidentes da Silva y García “resaltaron la alta prioridad... [Del] proceso de integración de la infraestructura física... [y] concordaron en apoyar la conclusión de las obras.[Del] Ramal Central del Eje del Amazonas, que interconectará... mediante una carretera las ciudades de Pucallpa en Perú y Cruzeiro do Sul en Brasil.”

PROPUESTA:

Como Grupo de Interés IIRSA nacional tenemos conocimiento de la vigilancia del proyecto a nivel nacional de parte de ninguna organización no gubernamental, pero creemos en la importancia de tomar medidas para frenar la construcción de la carretera. Proponemos un diálogo entre la sociedad civil para consolidar una estrategia con el fin de que el proyecto sea retirado de la cartera IIRSA. Nuestro propósito es reunir argumentos para demostrar su inviabilidad y con ello incidir ante las autoridades pertinentes. Teniendo en cuenta que los proyectos IIRSA se están poniendo en marcha rápidamente y con poca difusión pública, este es el momento adecuado para iniciar una participación efectiva.

Apuntes para la incidencia: “Carretera Pucallpa-Cruzeiro do Sol”

Este documento es un insumo para iniciar el diálogo entre las organizaciones con miras a diseñar una estrategia de incidencia para la retirada del proyecto “Carretera Pucallpa-Cruzeiro do Sol” de la cartera de proyectos IIRSA. Nuestro principal argumento es el gran impacto que el proyecto ocasionaría sobre la recientemente creada en el Perú, Zona Reservada Sierra del Divisor. Un territorio con riqueza biológica excepcional que, sin embargo, se contrapone a los planes de este proyecto de infraestructura a gran escala con el fin de unir las dos ciudades fronterizas. Ya que el proyecto está en una fase temprana consideramos oportuno el inicio de acciones de incidencia para prevenir mayores daños en nuestra Amazonía.

Conformación de la Zona Reservada Sierra del Divisor

El 11 de abril de 2006, mediante la Resolución Ministerial N° 0283-2006-AG, se dispuso que la Sierra del Divisor sería Zona Reservada. La Sierra del Divisor tiene una extensión de 1.478 311.39 hectáreas y se sitúa mayormente en el departamento de Loreto, con una porción en la parte más al norte del departamento de Ucayali. Está conformada por una serie de montañas bajas en la Amazonía central peruana que se extiende desde la orilla oeste del río Ucayali hasta la frontera con Brasil y alberga a muchos organismos aún sin describir, endémicos de este lugar. Hasta hace poco toda esta zona se encontraba sin nivel alguno de protección contra la amenaza creciente por la presencia de madereros informales y colonos, mientras que en Brasil, desde los años ochenta, existe un parque nacional, una reserva extractivista y un conjunto de tierras indígenas. Con la creación de la Zona Reservada en el Perú, Sierra del Divisor se convierte en una de las regiones de protección transfronteriza más importantes del mundo.

El documento más importante sobre la riqueza en biodiversidad de Sierra del Divisor es el inventario biológico realizado por organizaciones peruanas y extranjeras enfocadas en la conservación del medio ambiente, organizaciones indígenas y entidades estatales. Los resultados de este inventario fueron publicados en diciembre del 2006 y motivaron la creación oficial de la Zona Reservada.

Riqueza biológica y poblaciones indígenas

De acuerdo a los resultados del inventario, sabemos que gracias al aislamiento de la Sierra del Divisor la región alberga un alto grado de diversidad y se constituye como refugio para especies de plantas y animales amenazadas por la sobreexplotación comercial en otras partes de la Amazonía.

En los suelos más ricos, el inventario en flora ha estimado la existencia de 3,000 a 3,500 especies. Por lo menos diez especies encontradas son nuevas para la ciencia. En cuanto a la fauna se documentaron 365 especies de aves, 109 de peces y 38 de mamíferos. Muchas de estas especies son poco conocidas para la ciencia y están bajo amenaza en otras partes del Perú.

Por otra parte, al menos 20 poblados humanos —Ashaninkas, Shipibo-Conibo y población mestiza—habitan al borde de la Zona Reservada, mientras que los nativos Isconahuas, en aislamiento voluntario, viven en la parte sureste de Sierra del Divisor, dentro de una Reserva Territorial (R.T.) y practican una economía de subsistencia basada en la caza, pesca, agricultura itinerante y recolección. Esta Reserva Territorial fue creada mediante Resolución Directoral Regional N°000201-97-CTARU/DRA, junio de 1997, expedida por el Gobierno Regional de Ucayali e inscribe a la Comunidad Nativa en contacto inicial "Isconahua" en el Registro Nacional desconsolidado de Comunidades Nativas a cargo de la Dirección Regional Agraria- Ucayali.

Principal amenaza: Carretera Pucallpa-Cruzeiro do Sol

A pesar de haber dado el paso importante de conformarse la Zona Reservada, el futuro de Sierra del Divisor sigue siendo incierto. La región enfrenta varias amenazas para su conservación, como la posibilidad real de que los madereros y mineros que trabajan en los bordes y dentro de la Sierra Divisor penetren más y más en la región poniendo en peligro a las poblaciones indígenas y los recursos naturales.

Una importante amenaza potencial a futuro es el proyecto de infraestructura que conectaría las ciudades de Pucallpa con la brasilera Cruzeiro Do Sul, distanciadas por 160 km. Este proyecto forma parte de la extensa cartera de proyectos IIRSA (más de 350) bajo el nombre “Interconexión vial Pucallpa-Cruzeiro do Sol”, perteneciente al Grupo 4, Hidrovía del Ucayali, del Eje Amazonas. Actualmente, el proyecto se encuentra en espera en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dicha entidad aún no ha previsto el inicio de su construcción, aunque desde hace décadas existen estudios con el reconocimiento de rutas por la parte peruana.

Por otra parte, existe un acuerdo que data del 2004, entre el Gobierno del Estado de Acre (Brasil) y el anterior Gobierno Regional de Ucayali por el cual ambos se comprometen a realizar acciones (convenios binacionales, estudios de preinversión) a fin de demostrar la viabilidad del proyecto, en el marco del desarrollo del Eje Comercial y de Integración del ramal central de IIRSA. Sin embargo, en la práctica, el actual Gobierno Regional no se está

mostrando mucho interés en su implementación, probablemente debido a los altos costos que implicaría. La acción del Gobierno Regional se enfoca más en la construcción y mejoramiento de caminos rurales entre las localidades de la región.

Un antecedente importante a favor de la construcción de la carretera es el comunicado conjunto de los presidentes Alan García y Lula Da Silva, del 9 de noviembre de 2006, en el cual ambos Estados se comprometen a impulsar la conclusión de las obras de conexión binacional como la Carretera Interoceánica, el Eje Norte y el Eje Centro, este último con miras a continuar a través de la nueva carretera Pucallpa - Cruzeiro do Sul.

De acuerdo a fuentes de ProInversión, responsable por la concesión de los proyectos IIRSA, existe contradicción respecto al proyecto. Por un lado, el Asesor Ambiental comentó que “no lo estamos viendo” debido a su costo alto, pero por otra parte, el Director de Proyectos en Concesión dijo que “sigue siendo una prioridad” y que sí van a desarrollarlo. Al parecer ni ProInversión ni MTC están impulsando actualmente el proyecto, pero existen intereses importantes a favor de la carretera, especialmente de las Cámaras de Comercio de Ucayali y de Lima. En una entrevista de febrero de 2007, el Presidente de la Cámara de Comercio de Ucayali, Nelson Torres Contreras, comentó que iban a levantar una campaña de presión en unos meses para promover la carretera y los otros proyectos de IIRSA (Hidrovía Ucayali y el Puerto de Pucallpa) en Ucayali.

Propuesta de incidencia

El escenario actual nos plantea una Zona Reservada recientemente creada en el país con una importante riqueza en biodiversidad, en buen estado de conservación, frente a un proyecto vial que no está justificado económicamente. Lo que sí es seguro es que la carretera facilitaría la migración de personas hacia Sierra del Divisor para aprovechar sus recursos. La experiencia con la Carretera Interoceánica nos demuestra que sin planes de desarrollo y ordenamiento territorial efectivos, un gran proyecto de infraestructura contribuye a empeorar los problemas de degradación de la Amazonía permitiendo la expansión de la tala ilegal y la minería informal.

Ya que el proyecto se encuentra en una fase temprana y considerando no ser ésta la opción más sostenible para una comunicación binacional en la frontera, proponemos que el proyecto “Interconexión vial Pucallpa-Cruzeiro do Sol” sea retirado de la cartera IIRSA. Nuestro propósito es reunir argumentos para demostrar su inviabilidad y con ello incidir antes las autoridades pertinentes. Teniendo en cuenta que los proyectos IIRSA se están poniendo en marcha rápidamente y con poca difusión pública, estamos en el momento adecuado para iniciar una participación efectiva.

De realizarse, esta acción se constituiría en la primera experiencia de incidencia frente a un proyecto IIRSA antes que este comience a ejecutarse, contribuyendo a la mejora de la configuración de IIRSA en el país.

En base a este documento, queremos recoger las opiniones de las diferentes instituciones convocadas sobre los objetivos y estrategias de la campaña de incidencia. A continuación se presenta un primer esbozo de los objetivos a lograr:

Escala Regional:

Lograr una declaración del Gobierno Regional de Ucayali de salvaguardar el área de influencia de la Zona Reservada Sierra del Divisor y la Reserva Territorial Isconahua impidiendo la construcción de una carretera pavimentada en la zona.

Sensibilizar a las autoridades regionales y locales, y a la opinión pública en general sobre la importancia cultural y biológica del área comprendida entre la carretera Pucallpa-Cruzeiro do Sul del Eje Amazonas de IIRSA.

Escala Nacional e Internacional:

Lograr que el Estado peruano retire el proyecto “Eje Vial Pucallpa-Cruzeiro Do Sul” de la carretera de la cartera de proyectos IIRSA.

Sensibilizar a la opinión pública internacional para ejercer presión sobre los Bancos involucrados en IIRSA.