

¿QUO VADIS INTEROCEÁNICA?¹

Una aproximación a los principales impactos sociales y ambientales indirectos del Tramo 4 de la carretera Interoceánica Sur.

Grupo de Trabajo N° 15 Medio Ambiente Sociedad y Desarrollo Sustentable

Jorge Luis Talavera Anaya

RESUMEN

La presente ponencia explora de manera breve las consecuencias negativas generadas por uno de los proyectos de infraestructura vial ejecutados en el marco de la Iniciativa Sur Americana para la Integración (IIRSA) ¿Cuáles son los principales impactos sociales y ambientales que está produciendo la carretera Interoceánica Sur, actualmente en operación, en los andes y la selva del sur peruano? ¿Cuánto interesa a los tomadores de decisión y a los operadores de políticas públicas de nuestros países los impactos sociales y ambientales indirectos derivados de la construcción de mega-carreteras como la Interoceánica Sur del Perú? A continuación presentamos una breve caracterización de dichos impactos y algunas reflexiones para una agenda mínima de los tomadores de decisión, desde una perspectiva sociológica ambiental.

Palabras Clave: Interoceánica Sur, Impacto ambiental y social, .políticas públicas

I. PRESENTACIÓN

La Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA) es un espacio de coordinación interregional para la articulación de la infraestructura de transporte, telecomunicaciones y energía de los países de América Latina, establecido en septiembre de 2000 por sus gobiernos de turno. Esta iniciativa involucra un conjunto de proyectos supranacionales, del cual forma parte el Corredor Vial Interoceánico Sur del Perú (en adelante Interoceánica Sur). Esta obra comprende el asfaltado y rehabilitación de 2600 Km. divididos en 5 tramos, emplazados en las regiones peruanas de Arequipa, Moquegua, Puno, Madre de Dios, Cusco, Apurímac e Ica (Corporación Andina de Fomento, 2005). La Carretera Interoceánica Sur, en operación desde el año 2011, ha tenido una serie de cuestionamientos de diversos sectores de la sociedad civil, como veremos más adelante.

Aquí planteamos de entrada algunas preguntas necesarias: ¿Cuáles son los impactos sociales y ambientales de una carretera que inicia en Océano Pacífico (Ilo, Matarani y Marcona), cruza los Andes, se interna en la selva para conectarse con el Brasil en Iñapari? ¿Los beneficios de la integración vial justifican los serios impactos sociales y ambientales derivados de ella?. Desde el Estado Peruano ¿cuánto y qué se está haciendo para mitigar y gestionar dichos impactos?

No pretendemos presentar hipótesis acabadas sobre el tema, en la medida que este trabajo es parte de una investigación en desarrollo. Planteamos algunas ideas clave con el fin de llamar la atención y motivar reflexiones necesarias desde la sociología sobre las consecuencias negativas y, en general, las ambigüedades de este modelo de desarrollo

¹ El presente documento es un avance de la investigación en curso para la obtención de grado de Magister en Auditorías y Gestión Ambiental por la Universidad de Piura con el patrocinio de FUNIBER.

II. ALCANCES METODOLOGICOS

Para el presente trabajo utilizamos un enfoque descriptivo – exploratorio; se han empleado técnicas cualitativas (entrevistas) para el recojo de información primaria y se ha revisado bibliografía especializada (información secundaria). Las principales fuentes consultadas son investigaciones de diversos especialistas y expertos, los informes de monitoreo social y ambiental del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, estadísticas del Instituto Nacional de Estadística e Informática y el Ministerio de Economía y Finanzas. El ámbito de estudio se ha delimitado en el Tramo 4 de la Carretera Interoceánica Sur, focalizándonos en los distritos andino-amazónicos de Ollachea y San Gabán, ubicados en la región Puno.

III. CONOCIENDO EL ÁREA DE ESTUDIO

La Carretera Interoceánica Sur forma parte de un conjunto de proyectos viales en el marco de la IIRSA los cuales tienen como propósito articular vialmente América Latina, desde una perspectiva económica comercial. El Perú se ha incorporado a esta iniciativa con tres carreteras Interoceánicas: Sur, Centro y Norte (Figura 1).



Figura N° 1.
Mapa del
proyecto
Interoceánica
Sur

Fuente:
Ministerio de
Transportes y
Comunicaciones
del Perú
El Tramo 4
comprende 14

distritos de las provincias de Azángaro, Melgar y Carabaya de la región Puno, con una longitud aproximada de 250 Km que recorren ecosistemas y poblaciones alto-andinas, desde los 3800 msnm en el distrito de Azángaro, descendiendo hasta los 200 msnm, en Puente Inambari (distrito de San Gabán).

IV.DISCUSIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

4.1. Algunos conceptos previos

Antes de explicar las razones de nuestro interés por investigar la problemática de los impactos sociales y ambientales indirectos de la Carretera Interoceánica Sur, definiremos brevemente algunos conceptos clave, basándonos en la teoría y la conceptualización del Ministerio del Ambiente del Perú (2012):

Impacto ambiental. Es una alteración positiva o negativa de algún componente ambiental producto de la acción humana.

Impacto ambiental indirecto, es un efecto ocasionado por la acción humana sobre los componentes del ambiente, a partir de la ocurrencia de otros con los cuales están interrelacionados o son secuenciales.

En los siguientes gráficos presentamos de manera sucinta la complejidad de relaciones que desencadenan los impactos de los proyectos y/o actividades humanas.

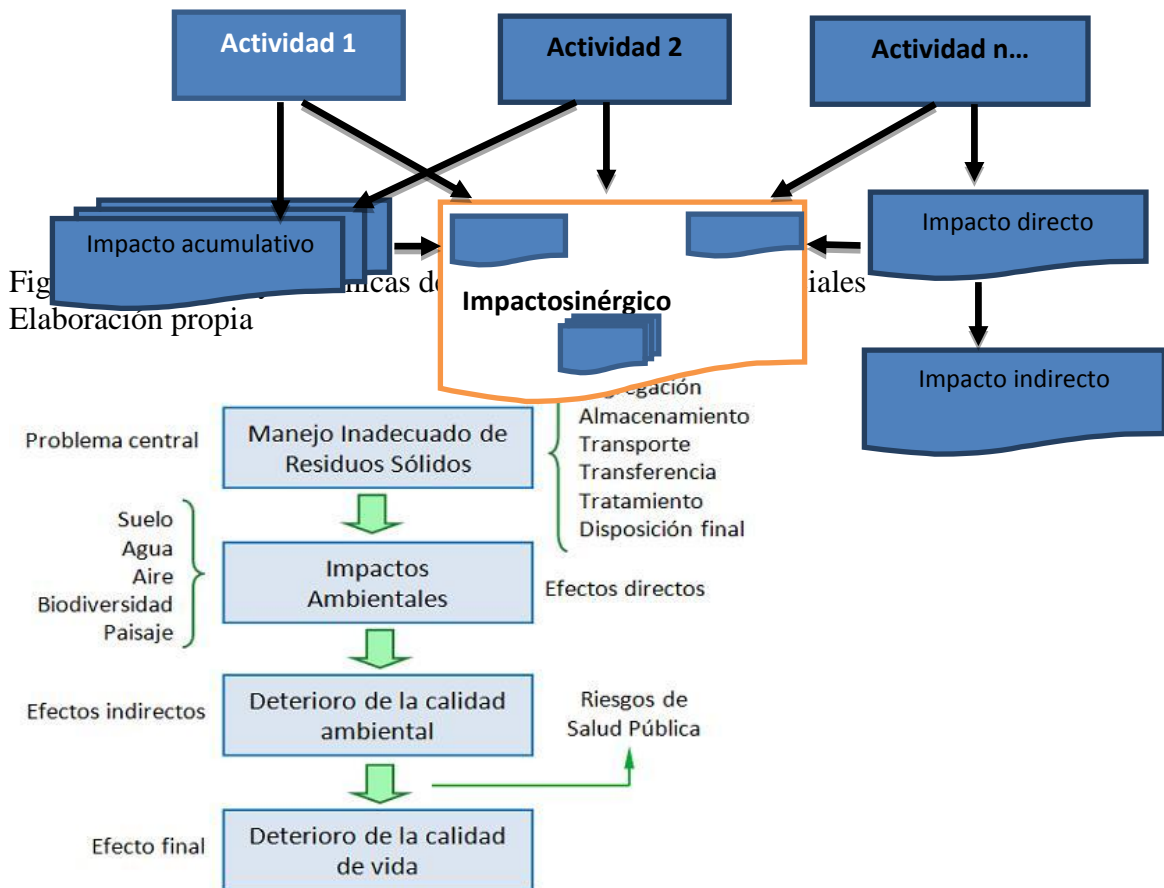


Figura N° 3. Ejemplo de interrelación de causas y efectos ambientales

Fuente: <http://datateca.unad.edu.co/>

¿Por qué nos interesamos en los impactos indirectos?

El Sistema Nacional de Evaluación e Impacto Ambiental del Perú tiene un desarrollo reciente, encontrándose aún en proceso de consolidación, ello explica, en parte, que la evaluación ambiental de la Carretera Interoceánica Sur no haya sido lo suficientemente rigurosa, abordando de manera ligera los

impactos indirectos. Como veremos más adelante, varios años antes del inicio de la construcción, especialistas advertían sobre los serios impactos que generaría esta carretera (Dourojeanni, 2006)

4.2. ¿Una carretera Interoceánica a cualquier precio?

Diversos investigadores e instituciones peruanas y extranjeras (Dourojeanni, 2006; Balbín & Patrón, 2008; Pautrat et al, 2009), alertaron tempranamente sobre los posibles impactos indirectos que generaría esta infraestructura, en la macro región Sur peruana en general, y en las comunidades andino-amazónicas, en particular. Hoy en día, la intensificación de los procesos de degradación social y ambiental en su ámbito de influencia, hace urgente y necesario analizar y encontrar alternativas de manejo a esta problemática

De otro lado, se ha cuestionado los supuestos beneficios económico-comerciales que generaría dicha vía en el sur peruano. Este hecho es puesto en duda por las limitaciones del contexto evidenciadas en los mercados deficientes y poco articulados, con deficientes políticas públicas de estímulo al desarrollo económico local.

A continuación, expondremos los principales aspectos controversiales y problemáticos de esta infraestructura, realizando un análisis breve basado en la revisión de bibliografía especializada.

4.2.1. Vacíos técnicos y sobredimensionamiento del proyecto vial

La Carretera Interoceánica Sur como parte del paquete de proyectos del eje IIRSA Perú – Bolivia – Brasil, fue un proyecto declarado de interés nacional y de necesidad pública por el gobierno del presidente Alejandro Toledo (2005), condición que agravó más aún la controversia alrededor de esta vía, como veremos.

El primer cuestionamiento fue debido a la decisión del gobierno de turno (2004) de exonerar a un proyecto de gran magnitud (800 millones de dólares), de la revisión del Sistema de Inversión Pública (SNIP²). En opinión de algunos expertos esto ha dado lugar a un sobredimensionamiento notable del proyecto (Santa Cruz, 2009), pues su costo final superó largamente los 1000 millones de dólares.

4.2.2. Insuficiencia de políticas públicas de articulación en el sur del Perú

Las experiencias de desarrollo de diversas latitudes y la del país indican que **los proyectos de infraestructura**, siendo necesarios para el crecimiento y desarrollo, **no son suficientes**. El aprovechamiento de las ventajas su funcionamiento dependen, en gran medida, de factores relacionados con las políticas, los programas y proyectos complementarios, el rol de la institucionalidad, el desarrollo de capacidades locales, entre otros.

4.2.3. Utopía del desarrollismo via

I

El caso de la carretera Interoceánica del Sur, es emblemático en diversos sentidos. Existe aún una brecha notable entre, por un lado, el cúmulo de expectativas generadas en la población de las regiones del sur del Perú respecto al papel de esta vía en el desarrollo; y, por otro lado, la realidad de una casi inexistente o muy limitada movilización de los actores institucionales cuya actuación es clave para conformar el entorno de políticas, planes, proyectos y acciones complementarios al gran proyecto de la vía Interoceánica. En otras palabras, el entusiasmo de los actores públicos y privados frente a las

² El Sistema Nacional de Inversión Pública del Perú, es un sistema administrativo adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas que tiene el objetivo de supervisar la calidad de los proyectos de inversión pública en los diferentes niveles de gobierno.

oportunidades, no concordaba con las reales condiciones de desarrollo de los territorios aledaños a la vía, y menos se veía reflejado en emprendimientos o iniciativas de mediano y largo plazo para generar condiciones, gestionar los impactos negativos y aprovechar oportunidades. Por lo tanto, el frenal inicial se convirtió, de algún modo, en una manifestación del antiguo mito peruano desarrollista de que **la carretera y el camión traían desarrollo**.

4.2.4. Las comunidades andino-amazónicas invisibles

Los valles de la selva puneña, a diferencia de los de la Convención (Cusco), tuvieron, aparentemente, un patrón de ocupación reciente, a través de la colonización y uso de tierras para la agricultura. Sin embargo, Glave (1995) afirma que existen evidencias de migraciones andinas prehispánicas hacia los valles de la selva alta puneña, vislumbrando un patrón de ocupación que denomina pendular.

Las investigaciones ampliamente citadas en este documento, identificaron con claridad que la construcción de esta carretera generaría serias consecuencias en los sistemas sociales de las poblaciones andino-amazónicas de los departamentos de Cusco y Puno debido, entre otros factores, a la alta vulnerabilidad de los ecosistemas naturales de ceja de selva y selva alta donde se asientan, la existente presión por la explotación de recursos naturales (oro, madera, coca, etc.), su repentino acercamiento, en términos de tiempo, a las principales ciudades (Juliaca, Cusco Puno y Puerto Maldonado).

Sin embargo, en los estudios de potencialidades y perspectivas de desarrollo económico que promovería esta carretera (Cáceres, 2005), las comunidades andinas y amazónicas de ceja de selva constituyen un tema menor, por decirlo menos, accesorio y apenas abordado. Es sorprendente que Cáceres señale en un estudio que no se puede posponer la carretera Interoceánica por consideraciones ambientales y sociales, ya que esta obra es de vital importancia para la región sur, considerando el tema ambiental y social como accesorio y menos relevante respecto de la articulación comercial.

4.2.5. Impactos sociales y ambientales indirectos subestimados

Los Estudios de impacto ambiental de la carretera Interoceánica aprobados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones no tuvieron la suficiente rigurosidad e integralidad para un proyecto de esa magnitud, tal es así que, con el proyecto en marcha, el gobierno peruano obtuvo un crédito de la Corporación Andina de Fomento (CAF) para la gestión de los impactos sociales y ambientales indirectos de la obra.

Los impactos indirectos, generalmente, no son visibles hasta la operación de las carreteras, no obstante, son los más riesgosos en tanto afectan desarrollo y la sostenibilidad de las áreas involucradas. El estudio de factibilidad de la Interoceánica no reconoce estos impactos. Se incurre en un grave riesgo al considerar que, habiéndose ya iniciado ese proceso de afectación en las últimas décadas o mucho antes, el impacto que se producirá por la mejora de la carretera será poco significativo (Santa Cruz). Contrariamente al entusiasmo de los promotores del proyecto, diversos especialistas previeron que esos riesgosos impactos se incrementen exponencialmente con el tiempo.

Dourojeanni (2006), MINAM (2008), Balbín (2008), Enrique y Cueto (2009) coinciden en señalar los principales impactos indirectos. En la siguiente tabla presentamos una síntesis de estos:

Impacto ambiental/ social indirecto	Descripción	Situación actual
-------------------------------------	-------------	------------------

Degradación del bosque por tala ilegal	La extracción forestal sin manejo ni reposición es un riesgo grave; sin embargo, fue subvalorado en el estudio de factibilidad de la carretera. Se conoce que los impactos de la tala ilegal en selva abarcan no menos de 50 Km, a ambos márgenes de la carretera.	Hay incremento de tala ilegal en las zonas de selva alta, cuenca del río Inambari.
Empobrecimiento de suelos y deforestación por agricultura legal e ilegal	La erosión debida al mal manejo de suelos, así como al uso y la deforestación de laderas, es un riesgo tanto mayor pues buena parte de la justificación económica del proyecto se apoya en el supuesto potencial agrícola.	Se observa cambio de uso del suelo, incremento de cultivos de hoja de coca.
Caza ilegal y extracción de fauna silvestre	Para comercio de carne, cueros y pieles, así como pesca excesiva con medios ilegales y tóxicos para los ecosistemas.	Está pendiente registrar información al respecto.
Riesgo de afectación de los parques nacionales del Manu y Bahuaja-Sonene	Ambos parques son claves para la conservación de la biodiversidad nacional. Muy baja densidad poblacional, aunque hay cincuenta comunidades tituladas y algunas no contactadas, altamente vulnerables.	Se tiene información de que las actividades ilegales están afectando zonas de amortiguamiento de estas reservas ubicadas en el margen de la carretera
Migración no planificada	Incremento de la migración y desequilibrio en los mercados de trabajo, con impactos negativos en las condiciones laborales y los niveles salariales.	Se observan flujos migratorios hacia los distritos de ceja de selva y selva alta (minería y coca)
Conflictos sobre tenencia de tierras y presión sobre los mercados de tierras.	Como consecuencia del incremento migratorio a determinadas zonas del proyecto, se desencadenarían conflictos por uso de tierras y recursos naturales.	Está pendiente registrar información al respecto.
Incremento de riesgo de accidentes de tránsito	La debilidad del sistema de regulación y de controles que prevalece hoy y considerando el incremento de tránsito, el riesgo es alto	Registros de accidentes revelan incremento de estos debido a mejores condiciones de la vía.
Incremento de actividades ilícitas: cultivo de coca ilegal, minería ilegal.	La mejora de accesibilidad facilitará el incremento de estas actividades que se desarrollan en la zona hace décadas	Existen indicios de serio incremento de estas actividades en la zona de ceja de selva y selva alta.
Deterioro de la institucionalidad local tradicional	Los flujos migratorios a las zonas de selva alta y ceja de selva, propiciarán cambios en la cohesión social e institucionalidad local.	Se ha recogido indicios de conflictos.

4.3. Algunos alcances sobre la situación actual

En el mes de octubre del 2011 empezaron a operar oficialmente los 5 tramos de la carretera Interoceánica, desde entonces al presente han venido intensificándose los efectos negativos, visibles

apenas en las agendas publicas nacional, regionales, incluso, locales. En resumen presentamos algunos alcances sobre la situación actual:

4.3.1. Culminada la obra: ¿qué sigue hora?

Uno de los impactos sociales directos de la construcción de la carretera en las poblaciones de Ollachea y San Gabán fue el incremento repentino y exponencial de la demanda de mano de obra no calificada. Según reportes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en el año cumbre de construcción (2010), la empresa Concesionaria del tramo 4, Intersur S.A., llegó a tener cerca de mil trabajadores locales distribuidos en varios frentes. Tomando en cuenta la población de estos distritos, el impacto en los precios y los salarios locales fue intenso. La gente dejaba el campo por irse a trabajar en alguna de las empresas contratistas de la obra.

Tras la culminación del proyecto, estas comunidades han visto repentinamente esfumarse el auge económico local de los últimos años. Se registró, entonces, un declive brusco de la actividad comercial de los pueblos asentados alrededor de la nueva carretera, generando ello incertidumbre y malestar en autoridades y pobladores.

4.3.2. Invasiones del derecho de vía

Desde el inicio del proyecto se han registrado invasiones frecuentes de zonas aledañas a la carretera, sobre todo en los tramos de los distritos de ceja de selva y selva alta. El objetivo de estas invasiones es, concretamente, aprovechar las ventajas de la cercanía a la carretera, como sacar con mayor facilidad los productos (café, piña, coca, rocoto, etc.) a los principales mercados (Puno, Puerto Maldonado, Juliaca, etc.).

De otro lado, las excesivas expectativas sobre las oportunidades que generaría esta vía, generadas por las autoridades gubernamentales y los promotores del proyecto, han alimentado en la población local la idea de que los comerciantes brasileros pasarán en caravanas interminables de camiones y buses, generando ello interesantes oportunidades de vender productos locales.

Los lugares con mayor frecuencia de invasiones, en las que se han instalados pueblos enteros son las zonas de préstamo (generalmente depósitos de material excedente o botaderos de desmonte). Resulta evidente que, debido a las condiciones del terreno, se trata de áreas altamente vulnerables tomando en cuenta las condiciones climáticas y la geografía difícil de la zona.



Fotografías. Viviendas construidas sobre un botadero de desmonte al costado de la Carretera Interoceánica, distrito de San Gabán. Foto tomada el 16 de diciembre de 2010.



4.3.3. El incremento de

actividades ilícitas: Minería Informal y narcotráfico

Una de los impactos ambientales y sociales indirectos más negativos, largamente previstos y anunciados por los expertos, es el aumento de la actividad minerailegal. Según información recogida y difundida por la Dirección Regional de Energía y Minas de Puno(2012), las medidas de interdicción en

la cuenca del río Ramis dictadas por el Gobierno Central, así como las facilidades de desplazamiento abiertas por la carretera Interoceánica, junto con la escasa presencia del Estado en la cuenca del río Inambari, han contribuido para que en el año 2012 se registre un explosivo incremento de la minería informal en el distrito de San Gabán, concentrada, principalmente, en los poblados de Lechemayo, El Carmen, Puerto Manoa y Challhuamayo.

Cabe señalar que el incremento de la minería informal ha contribuido a una demanda de mano de obra, bienes y servicios locales, constituyéndose, de este modo, en un impacto perverso que beneficia a las poblaciones locales, en el que están involucradas las propias autoridades.

Con respecto al cultivo de coca, algunos especialistas (Antezana, 2012) han realizado aproximaciones a la situación actual del cultivo de coca en la cuenca del río Inambari. Las evidencias halladas apuntan a un considerable incremento de la producción. Según información recogida por la Dirección General de Asuntos Socio-ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cultivo de coca en el distrito de San Gabán es una práctica común y usual, realizada con la más absoluta libertad. En un viaje entre San Gabán y Puente Inambari, es frecuente observar la coca extendida en los patios de las casas en proceso de secado con toda normalidad.

¿Cómo influye la carretera Interoceánica en el incremento de esta actividad? Existen indicios que apuntan a un resurgimiento de la cuenca del río Inambari como zona de producción y tránsito de droga desde los valles de Río Apurímac y Ene. Las facilidades de transporte que genera una autopista en óptimas condiciones son factores que deben tomar en cuenta las autoridades de manera urgente a fin de evitar que el problema tenga escalamientos irreversibles.

4.3.4. La gestión de los impactos sociales y ambientales indirectos desde los niveles nacional y subnacionales

Como parte de las medidas de mitigación a los impactos indirectos que generaría la carretera Interoceánica, el Gobierno Peruano, en el año 2006, obtiene un crédito de la CAF que sería destinado a la implementación de un conjunto de proyectos de desarrollo a ejecutarse en los Tramos 2, 3 y 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur.

El Programa de Gestión de los Impactos Sociales y Ambientales Indirectos del Corredor Vial Interoceánico del Sur Tramos 2, 3 y 4 (también denominado CAF-INRENA), tuvo una duración de dos años y sus resultados, según evaluaciones independientes, fueron poco significativos (Cueto y Enrique, 2010). Un análisis sobre la eficacia de dicho programa, encargado por la ONG Derecho Ambiente y Recursos Naturales concluyó:

- El programa tuvo una institucionalidad débil, difusa y centralizada, los gobiernos subnacionales no fueron adecuadamente involucrados y comprometidos.
- Los mecanismos de rendición de cuentas no fueron efectivos.
- El presupuesto asignado (10 millones de nuevos soles) para un ámbito de acción de gran extensión territorial y complejidad fue poco significativo.

Al respecto, debe señalarse que en los distritos de Ollachea y San Gabán los proyectos ejecutados en el marco del programa CAF-INRENA fracasaron estrepitosamente, no tuvieron la continuidad y el involucramiento necesarios, según manifestaron las autoridades entrevistadas.

En Julio del año 2012, el Ministerio de Economía y Finanzas aprobó nivel de factibilidad el Programa de Gestión de los Impactos Sociales y Ambientales Indirectos del Corredor Vial Interoceánico del Sur Tramos 2, 3 y 4, segunda Etapa, con un presupuesto de 74 millones de nuevos soles, el cual deberá iniciar su ejecución en el año 2013.

Finalmente, consideramos que el programa en marcha debe promover y lograr el involucramiento permanente de los gobiernos sub-nacionales. No existe posibilidad de éxito si los afectados directos

no forman parte del compromiso y las sinergias que se requieren para el logro de los objetivos propuestos.

4.4. ¿Es posible un desarrollo Sostenible entorno a la carretera Interoceánica?

La ONG labor en un estudio sobre la Carretera Interoceánica (2008) propone una mirada orientada a identificar alternativas de aprovechamiento sostenible de la oferta ambiental del área de influencia de la Carretera, lo que se hace principalmente partiendo del propio conocimiento de los actores sobre su territorio y complementándolo con planes articulados de promoción de eco-negocios, agroforestería, acuicultura y otras iniciativas de uso sostenible del territorio. La hipótesis que plantea es que este tipo de emprendimientos podrían aminorar el impacto indirecto de la operación de la carretera y aprovechar las oportunidades y ventajas competitivas de la Macro Región Sur si se promueve el aprovechamiento sostenible de la oferta ambiental del territorio (Balbín, 2008).

En el caso de la Macro Región Sur, el reto consiste en aprovechar de forma sostenible la megadiversidad que ofrece su territorio en el área de influencia de la Carretera para que sirva a las próximas generaciones como a las actuales. Pero a su vez requiere aprender a recoger su legado histórico basándose en el valioso conocimiento acumulado por las culturas ancestrales que la habitan y que según el discurso oficial son consideradas las más pobres, muchas veces porque las mismas no entran en la lógica de la acumulación económica y el mercado.

4.5. Un aporte desde la sociología ambiental

Los megaproyectos de infraestructura, en el marco de los procesos económicos de mundialización y globalización en curso, constituyen un elemento clave para el análisis de los cambios sociales que caracterizan a nuestras sociedades y naciones latinoamericanas de hoy. En ese sentido, la carretera Interoceánica Sur es, a todas luces, una propuesta de desarrollo que refleja desiguales relaciones de poder y procesos de dominación en el marco de la hegemonía de los mercados globales. Genera, inevitablemente, exclusión y marginalidad manifiesta en la intensificación de impactos severos sobre los territorios andinos y amazónicos. El enfoque de desarrollo implícito está claramente orientado a la articulación a los mercados globales de espacios vírgenes, con ingentes cantidades de riqueza natural, como la amazonia peruana.

En términos de relaciones de poder en el contexto latinoamericano, es evidente que esta infraestructura está generando impactos, oportunidades y ventajas de aprovechamiento desiguales. Las poblaciones alto-andinas y amazónicas del sur peruano, cercanas a la frontera con Brasil, registran bajos niveles de cobertura de servicios básicos y escasas condiciones para el aprovechamiento de oportunidades económicas, encontrándose, por consiguiente, en desventaja con respecto a sus pares brasileños.

Dicho esto, en las condiciones actuales, esta carretera corre el riesgo de convertirse en un elefante blanco que sirve eficientemente para el desarrollo de actividades ilícitas como la minería ilegal, tala, caza, narcotráfico, etc., entre otros, a un precio bastante alto: la degradación ambiental y social de su amplia área de influencia.

4.6. A manera de conclusión

Respecto a los impactos sociales y ambientales indirectos de la carretera Interoceánica Sur, existen evidencias de un incremento acelerado de la minería informal y el narcotráfico en la cuenca del río Inambari, distritos de Ollachea y San Gabán; se observa tendencias al cambio de uso del suelo; registrándose flujos migratorios temporales motivados por el desarrollo de actividades ilícitas.

Respecto a las medidas de gestión de los impactos indirectos desde el Gobierno Nacional y los Gobiernos Sub-nacionales, han sido insuficientes y desarticuladas, con escasos niveles de rendición de

cuentas. Queda claro que si no se logra el involucramiento de los actores locales, en tanto protagonistas y afectados por este proyecto, las iniciativas de políticas públicas centralizadas tendrán pocas posibilidades de éxito.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Balbín, D & Patrón, H. (2008): Carretera Interoceánica: Consideraciones para su aprovechamiento sostenible. ONG Labor. Lima, Perú. pp. 33-41.

Cáceres, L (2005): Análisis e impactos de la carretera interoceánica. CID-AQP (informe no publicado).

Enrique, C & Cueto, V (2010): Propuestas para construir gobernanza en la amazonia a través del transporte sostenible. Derecho Ambiente y Recursos Naturales DAR. Lima, Perú. pp. 32-26.

Glave, M & Pinedo, D (1995): De la puna a la montaña: migración y uso del espacio en el valle de Inambari. En Prodecost. Estudio Socioeconómico en el valle de Inambari, provincias de Carabaya y Sandía.

Dourojeanni, M. (2006): Un estudio de caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonia del sur del Perú. Bank Information Center. Perú. pp. 34-51.

Santa Cruz, F (2009): IIRSA y desarrollo Territorial en el Perú: El caso de la Interoceánica Sur. Cuadernos Descentralistas N° 23. Grupo Propuesta Ciudadana. Lima.

Ministerio del Ambiente del Perú (2012): Glosario de términos de la gestión ambiental peruana. Vice Ministerio de Gestión Ambiental.

Pautrat et al (2009): Sistematización y mapeo de actores en los procesos de deforestación en los ejes IIRSA Norte y Sur del Perú. Documento de Trabajo. Derecho Ambiente y Recursos Naturales. Lima Perú. 94 p.

Páginas web

Antezana, J (2012): recuperado el 14 de agosto de 2013 de: <http://idei.pucp.edu.pe/docs>

/46/01-Jaime-Antezana-I.pdf